



PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

Eduardo Praselj
Presidente ALV

Caracas
26 de abril de 2006

ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

- **Constituida en 1997 por 13 empresas y gremios interesados en la logística**
- **Actualmente tiene 26 miembros, actores de los distintos eslabones de la cadena logística:**
 - **productores**
 - **comercializadores**
 - **almacenadores**
 - **transportistas**
 - **navieras**
 - **agentes aduanales**
 - **operadores logísticos**
 - **gremios**

ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

VISION

Venezuela, líder latinoamericano del intercambio comercial

MISION

Impulsar el desarrollo logístico y de distribución de productos a nivel nacional e internacional, promoviendo las mejoras necesarias en la infraestructura vial y portuaria, así como una normativa legal que facilite el intercambio comercial

ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

¿ QUE HACEMOS?

- **Promover una conciencia logística en el país**
- **Contribuir a reducir costos logísticos mediante la adopción de mejores prácticas**
- **Contribuir a reducir barreras y sobrecostos asociados a la logística**

ASOCIACION DE LOGISTICA DE VENEZUELA (ALV)

¿ COMO LO HACEMOS?

- **Foros y talleres para el público (transporte, aduanas, financiamiento, seguros, verificadoras)**
- **Charlas y presentaciones para los miembros**
- **Recopilación y difusión de información**
- **Página web (noticias, información, normativa nacional y regional, operadores logísticos)**
- **Interacción con organismos públicos nacionales**
- **Parte de una red de instituciones internacionales especializadas (ALL, APLA) (benchmarking, glosario y mapa logístico, adiestramiento)**

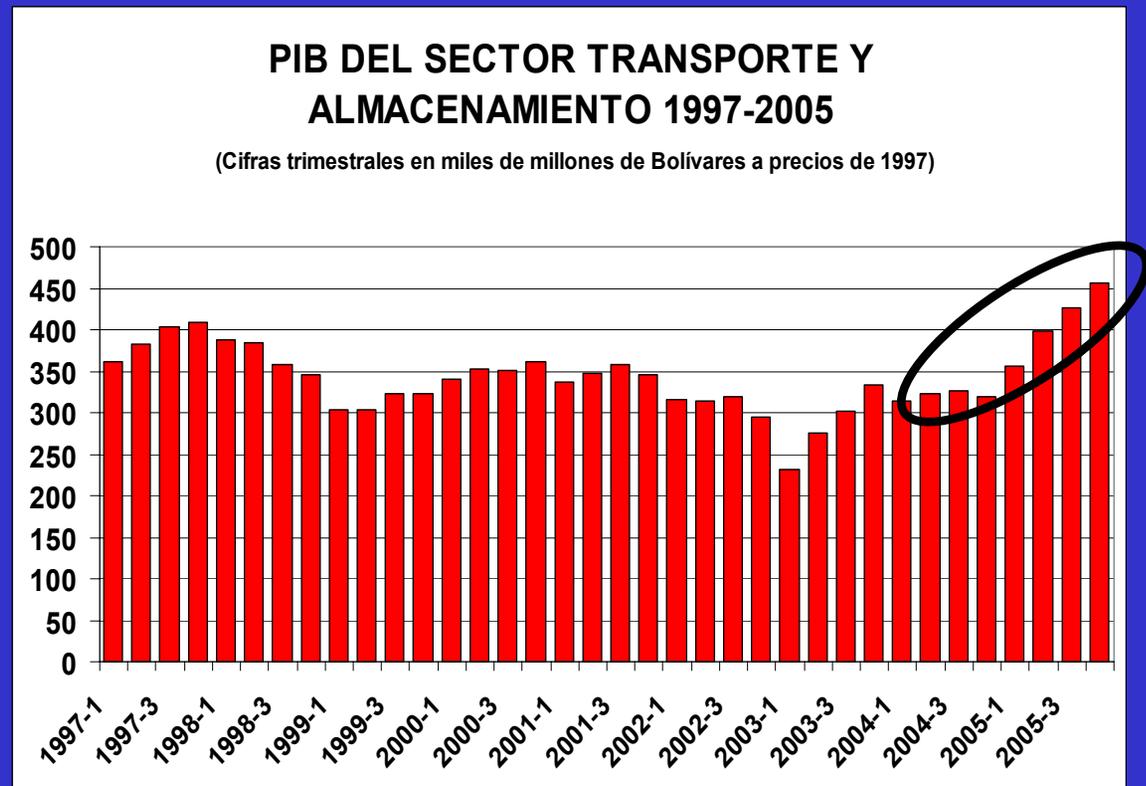
ALGUNAS CIFRAS

ALGUNAS CIFRAS

IMPORTANCIA ECONOMICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

- El PIB trimestral del sector en términos reales ha oscilado entre 300 y 400 mil millones de Bs entre 1997 y 2004
- En 2005 ha mostrado un crecimiento sostenido hasta alcanzar 450 mil millones en el 4to. trimestre

Fuente: BCV

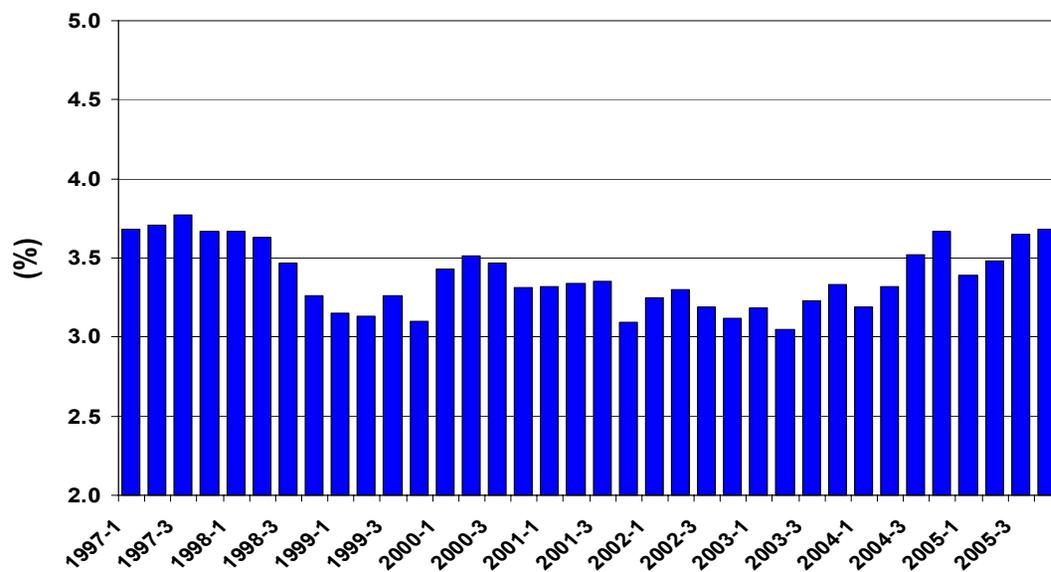


IMPORTANCIA ECONOMICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

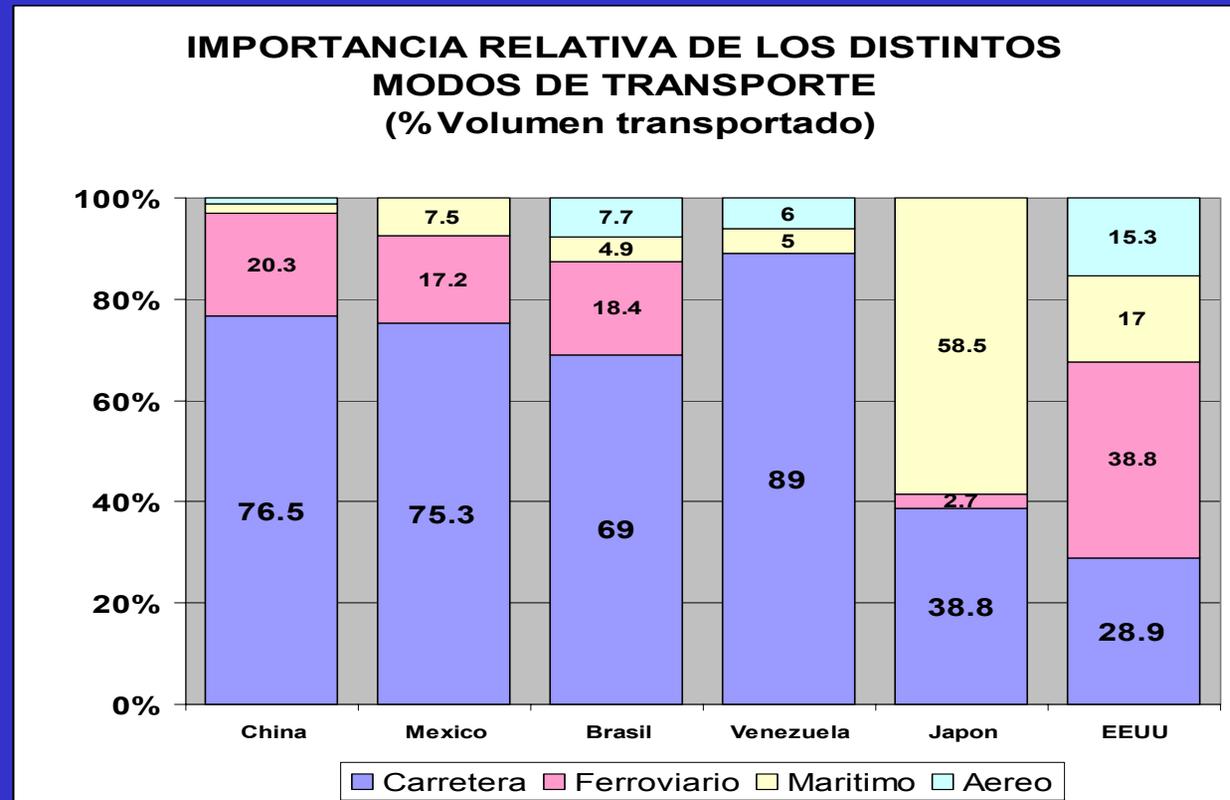
- La evolución del PIB del sector transporte y almacenamiento es reflejo de la evolución del PIB del país
- La participación ha oscilado entre 3,1 y 3,7 % del PIB de Venezuela entre 1997 y 2005

Fuente: BCV

**PARTICIPACION DEL TRANSPORTE Y
ALMACENAMIENTO EN EL PIB DE VENEZUELA
1997-2005**
(Cifras trimestrales)



LA MAYOR PARTE DE LA CARGA DOMESTICA EN VENEZUELA SE TRANSPORTA POR CARRETERA



Fuente:
Catracentro

**EL PRINCIPAL MODO DE TRANSPORTE
USADO PARA LAS IMPORTACIONES ES EL
MARITIMO (94% DEL VOLUMEN Y 76% DEL
VALOR)**

**IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE
ORIGEN: TODOS LOS PAISES (cifras de 2000)**

	Volumen		Valor	
	<u>Miles Ton</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
AEREO	115	1	2,505	18
MARITIMO	11,070	94	10,675	76
TERRESTRE	<u>530</u>	<u>5</u>	<u>875</u>	<u>6</u>
TOTAL	11,715	100	14,055	100

Fuente: CEPAL

**LA ESTRUCTURA DE IMPORTACIONES POR
MODO DE TRANSPORTE ES ESTABLE
(VALORES SIMILARES EN 2000 Y 2002).....**

**IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE
ORIGEN: TODOS LOS PAISES (cifras de 2002)**

	Volumen		Valor	
	<u>Miles Ton</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
AEREO	68	1	2,088	18
MARITIMO	11,520	94	8,817	76
TERRESTRE	<u>612</u>	<u>5</u>	<u>768</u>	<u>6</u>
TOTAL	12,200	100	11,673	100

Fuente: CEPAL

EN EL AMBITO REGIONAL EL TRANSPORTE TERRESTRE ES IMPORTANTE

IMPORTACIONES DE VENEZUELA POR MODO DE TRANSPORTE ORIGEN: AMERICA LATINA (cifras de 2000)

	Volumen		Valor	
	<u>Miles Ton</u>	<u>%</u>	<u>MM\$</u>	<u>%</u>
AEREO	35	1	455	12
MARITIMO	2,950	84	2,465	65
TERRESTRE	<u>530</u>	<u>15</u>	<u>875</u>	<u>23</u>
TOTAL	3,515	100	14,055	100

Fuente: CEPAL

Y EN PARTICULAR EN EL CASO DE COLOMBIA

VENEZUELA: FLUJOS DE COMERCIO CON COLOMBIA POR MODO DE TRANSPORTE (cifras de 2000 en %)

	Exportaciones		Importaciones	
	<u>Volumen</u>	<u>Valor</u>	<u>Volumen</u>	<u>Valor</u>
CARRETERA	52	64	70	73
MARITIMO	47	30	29	17
FLUVIAL	1	0.4	-	-
AEREO	0.3	6	1	10

No incluye petróleo y derivados

Fuente: CEPAL

TRANSPORTE TERRESTRE VISION GLOBAL

EL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

- **La red vial en Venezuela es de las mejores de América Latina**

..... pero la flota de camiones es obsoleta y poco eficiente y el costo de transporte es elevado

ESTRUCTURA DE LA RED VIAL EN LA COMUNIDAD ANDINA Y MERCOSUR

	<u>Km asfaltados</u>	<u>Km/1000 Km2</u>	<u>Km/1000 hab</u>
BOLIVIA	2.933	2,7	0,4
COLOMBIA	13.620	11,9	0,3
ECUADOR	5.184	19,2	0,4
PERU	10.051	7,8	0,4
VENEZUELA	29.954	32,7	1,2
TOTAL CAN	<u>61.742</u>	<u>13,1</u>	<u>0,5</u>
MERCOSUR Y CHILE	231.203	18,2	1,0

CARACTERISTICAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

ESTRUCTURALES

Parque muy heterogéneo	Vehículos de 0,5 a 45 toneladas Gran variedad de marcas y modelos
Parque obsoleto	Edad muy elevada Muchas unidades han superado su vida económicamente útil (10 años)
Transportistas individuales	Concentran la mayor parte del parque de menor capacidad (2 ejes)
No se utilizan los vehículos adecuados	Vehículos livianos representan 30 a 40% del flujo total de carga
Alto porcentaje de camiones vacíos en el flujo de vehículos	50 a 80% de viajes de retorno vacíos

CARACTERISTICAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

COYUNTURALES

Disminución continua de la oferta	18.900 en 1999; 15.600 en 2004
Incremento de costos operativos	40 a 47% en Bs; 25 a 32% en \$ (Feb. 2005-Feb.2006)
Cierre de empresas importantes	Transporte SAET, Transporte Acaymo y otras
Venta de unidades a países vecinos	Colombia y Ecuador
Canibalización de un alto porcentaje de unidades de carga	Control de cambios Escasez de partes y piezas Falta de recursos de las empresas
Robo y desmantelamiento de unidades	Sólo 25% se recupera
Edad elevada de la flota pesada	50% entre 10 y 25 años
Precios de unidades nuevas y niveles de fletes hacen difícil reposición de flota	Ventas 1998-2005: 7.900 unidades vs.17.000 requeridas para reposición

PARQUE AUTOMOTOR DE VENEZUELA

- **Estructura del parque automotor de carga (cifras de 2000):**

2 ejes 83%

3 ejes 10%

Más de 3 ejes 7%

EVOLUCION DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA DE VENEZUELA 1998-2002

Año	Unidades
1998	231,734
1999	231,170
2000	249,662
2001	255,395
2002	275,859

Fuente: I.N.T.T.T.

DETERIORO DE LA OFERTA

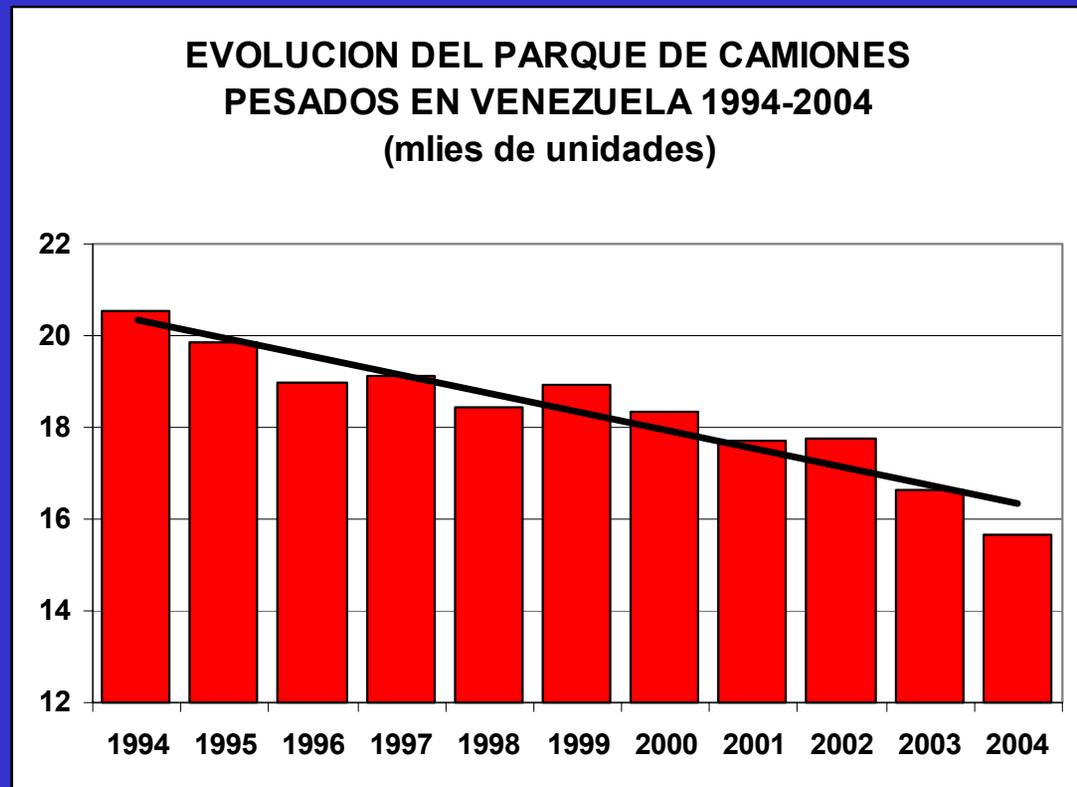
**DISMINUCION NOTABLE DEL
PARQUE DE VEHICULOS PESADOS
DESDE 1998**

**..... LA REPOSICION HA SIDO
INSUFICIENTE EN CADA UNO DE
LOS ULTIMOS OCHO AÑOS**

DISMINUCION DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PESADO

- La flota pesada ha disminuido en 25% en los últimos 10 años

Fuente: Catracentro



REPOSICIONES INSUFICIENTES

- **El problema es crónico.....**
- **A título de ejemplo, en el bienio 2002-2003**

REPOSICION DE CAMIONES EN VENEZUELA 2002-2003

	Incorporaciones 2002-2003	Flota 2002	%
TOTAL CAMIONES	26,800	276,000	9.7
CAMIONES PESADOS	650	17,300	3.8

REPOSICIONES INSUFICIENTES

El problema es más grave en el caso de la flota pesada

Ventas 1998-2005:

- 7.900 unidades vs. 17.000 requeridas para reposición
- A pesar de que las reposiciones en 2005 triplicaron las de 2004, todavía son insuficientes

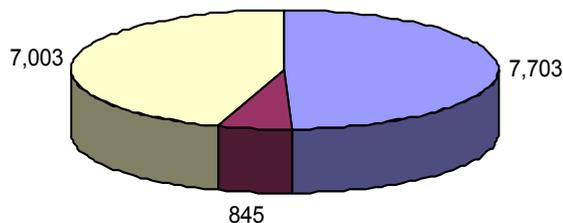
Fuente: Catracentro, Cavenez



OBSOLESCENCIA DE LA FLOTA DE CAMIONES

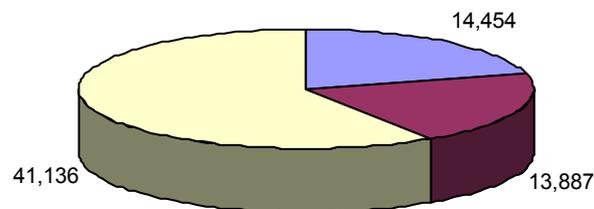
50% de los camiones pesados y 20% de los camiones medianos tienen más de 10 años de servicio

ESTRUCTURA DE EDADES DE LOS CAMIONES
PESADOS EN VENEZUELA
(número total de camiones: 15,640)



■ >10 años ■ 7-10 años □ <7 años

ESTRUCTURA DE EDADES DE LOS CAMIONES
MEDIANOS EN VENEZUELA
(número total de camiones: 69,477)



■ >10 años ■ 7-10 años □ <7 años

Fuente: Catracentro

**EVOLUCION DE LOS COSTOS DE
TRANSPORTE (2005 vs. 2004)**

**AUMENTO SIGNIFICATIVO EN
BOLIVARES PERO TAMBIEN
AUMENTO EN DOLARES**

**..... AGRAVADO
POR ALTO PORCENTAJE DE
VIAJES DE RETORNO VACIOS**

EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **La Cámara de Transporte del Centro (Catracentro) ha desarrollado una fórmula de costos referenciales de transporte para gandolas (25 ton), camiones 750 (9 ton) y camiones 350 (3 ton) que actualiza periódicamente**
- **Se presentan los valores de Febrero 2004, Septiembre 2004, Febrero 2005, Mayo 2005 y Febrero 2006**
- **El costo referencial de transporte está expresado mediante una fórmula que combina: Costos fijos por día + Costos variables por Km**

EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **Costo de transporte = Costo por día + Costo por Km**
- **Valores para vehículos usados**

	Febrero 2004		Septiembre 2004		Febrero 2005		Mayo 2005		Febrero 2006	
	Costo fijo (Bs/día)	Costo variable (Bs/Km)								
GANDOLA	305,151	808	385,840	993	408,798	1,173	526,460	1,419	584,285	1,611
CAMION 750	144,194	733	182,635	913	193,452	1,036	227,662	1,295	291,434	1,512
CAMION 350	98,260	580	124,850	768	132,237	862	153,471	1,060	195,897	1,245

Fuente: Catracentro

EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

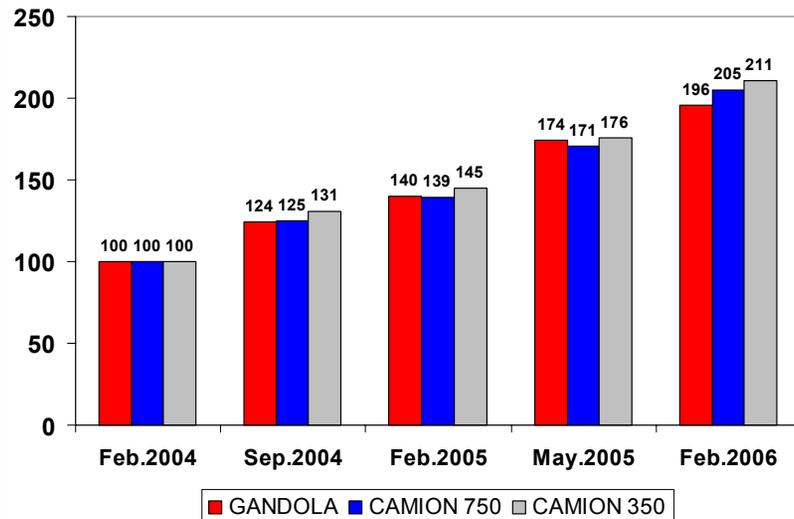
- **Para ilustrar el uso de la fórmula se utilizará una gandola que hace un viaje Valencia-Barcelona (requiere dos días con un trayecto ida y vuelta de 953 Km)**

	<u>Feb.2004</u>	<u>Sep.2004</u>	<u>Feb.2005</u>	<u>May.2005</u>	<u>Feb.2006</u>
Bs/Km	1,448	1,803	2,031	2,524	2,837
Bs/Ton	55,213	68,720	77,419	96,209	108,154
\$/Km	0.91	1.13	1.06	1.17	1.32
\$/Ton	34.5	43.0	40.3	44.7	50.3
cts/Ton-Km	3.6	4.5	4.2	4.7	5.3

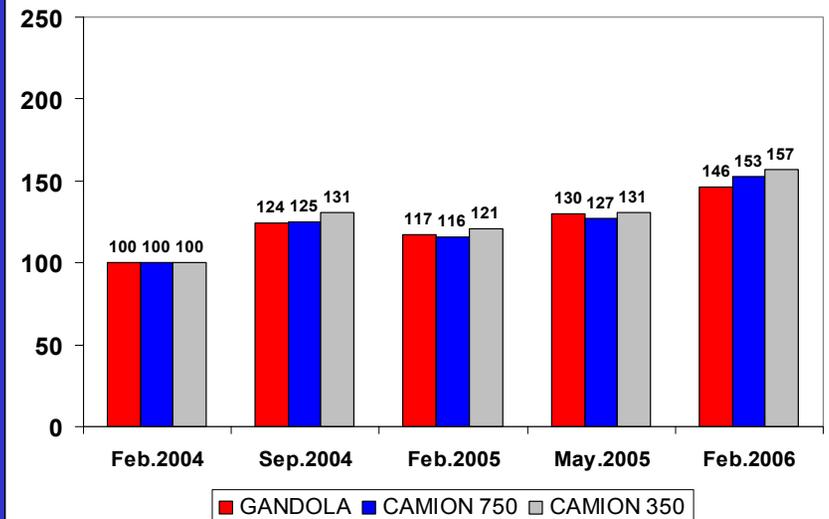
EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

La evolución de los costos se puede apreciar mediante un índice en Bs y \$, construido a partir de la fórmula

EVOLUCION INDICE COSTOS DE TRANSPORTE
EN BOLIVARES (Feb.2004 = 100)



EVOLUCION INDICE COSTOS DE TRANSPORTE
EN DOLARES (Feb.2004 = 100)



EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

**El incremento de los
costos de transporte
para los períodos de
12 meses (Febrero a
Febrero)**

2004-2005

2005-2006

En Bolívares y \$ es:

INCREMENTO DE COSTOS REFERENCIALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA (%)

	Feb. 2004 a Feb.2005	Feb. 2005 a Feb.2006
<i>(En Bolívares)</i>		
Gandolas	40%	40%
Camiones 750	39%	47%
Camiones 350	45%	46%
<i>(En Dólares)</i>		
Gandolas	17%	25%
Camiones 750	16%	32%
Camiones 350	21%	30%

COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- Los costos referenciales para vehículos nuevos son significativamente superiores a los de los vehículos usados:

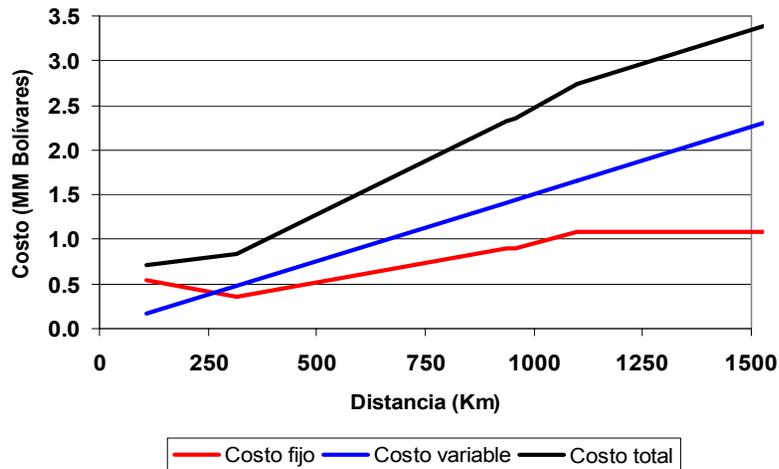
	Nuevos	Usados	Diferencia
Inversión (MMBs)			
Gandola	234	137	71%
Remolque	70	43	63%
Camión 750	140	90	55%
Costo fijo (Bs/día)			
Gandola	758,581	584,285	30%
Camión 750	361,193	291,434	24%

Diferencia Costo Total Nuevos vs. Usados	100 Km	1500 Km
Gandola	24%	12%
Camión 750	17%	7%

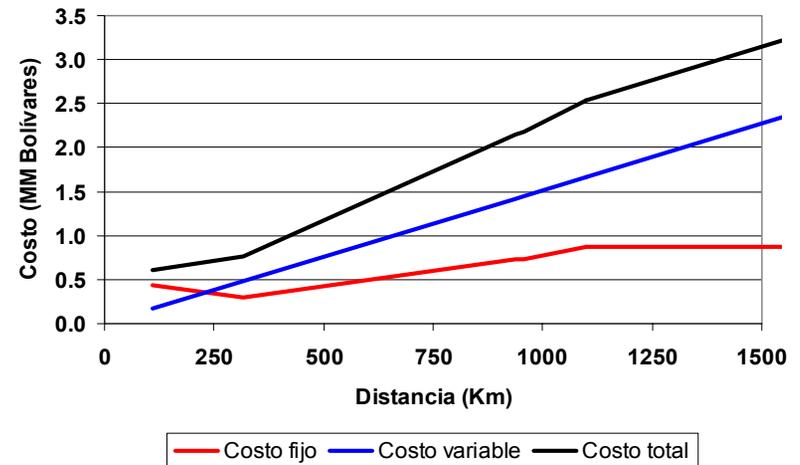
COMPOSICION DE LOS COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA (Camiones 750)

- En rangos medios de distancias, la relación costos variables/costos fijos es aprox. 61/39 para vehículos nuevos y 67/33 para los usados:

COMPOSICION DEL COSTO REFERENCIAL
DE TRANSPORTE DE CARGA
(Camiones 750 nuevos - costos de Febrero 2006)



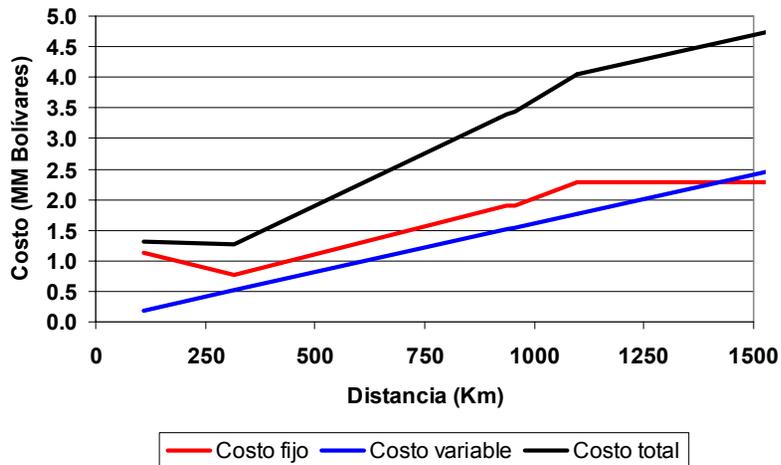
COMPOSICION DEL COSTO REFERENCIAL
DE TRANSPORTE DE CARGA
(Camiones 750 usados - costos de Febrero de 2006)



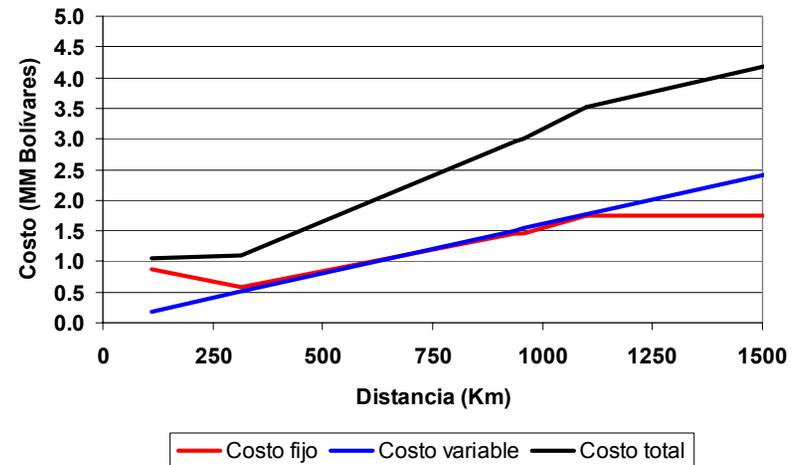
COMPOSICION DE LOS COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA (Gandolas)

- **En rangos medios de distancias, la relación costos variables/costos fijos es aprox. 45/55 para vehículos nuevos y 50/50 para los usados:**

COMPOSICION DEL COSTO REFERENCIAL
DE TRANSPORTE DE CARGA
(Gandolas nuevas - costos de Febrero 2006)



COMPOSICION DEL COSTO REFERENCIAL
DE TRANSPORTE DE CARGA
(Gandolas usadas - costos de Febrero 2006)



**PERO LOS FLETES NO CUBREN
LOS COSTOS**

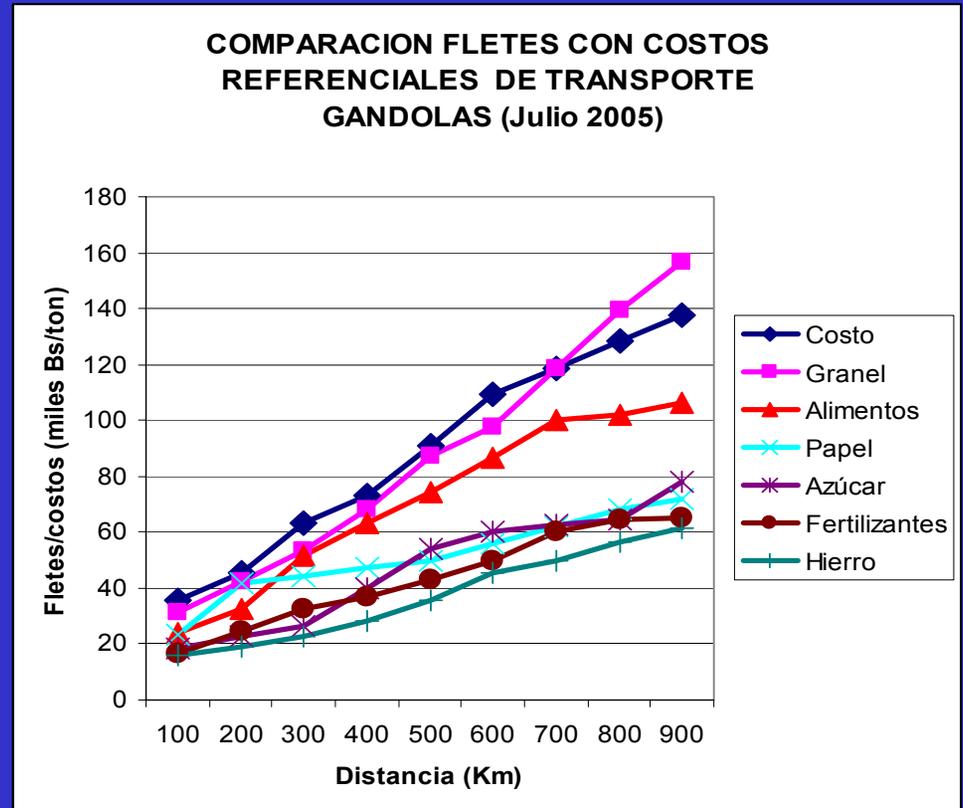
**Los fletes que está dispuesto a pagar
el mercado sólo representan una
fracción de los costos totales**

**..... lo cual dificulta aun más la
reposición de flota y la adquisición de
nuevas unidades**

FLETES vs. COSTOS

- Según un estudio realizado en julio de 2005 por Catracentro, los fletes sólo cubren la mitad o menos de los costos para papel, azúcar, fertilizantes y hierro.
- Son adecuados para alimentos y productos a granel

Fuente: Catracentro



IMPACTO DE LOS PEAJES EN LOS COSTOS DE TRANSPORTE

- **La incidencia de los peajes sobre el costo referencial total de transporte es un incremento del orden de:**
 - **2 a 5% para gandolas**
 - **1 a 2% para camiones 750**
- **Esta cifra puede llegar al doble como proporción de los fletes prevalecientes en el mercado**

IMPACTO DE LOS PEAJES EN LOS COSTOS DE TRANSPORTE

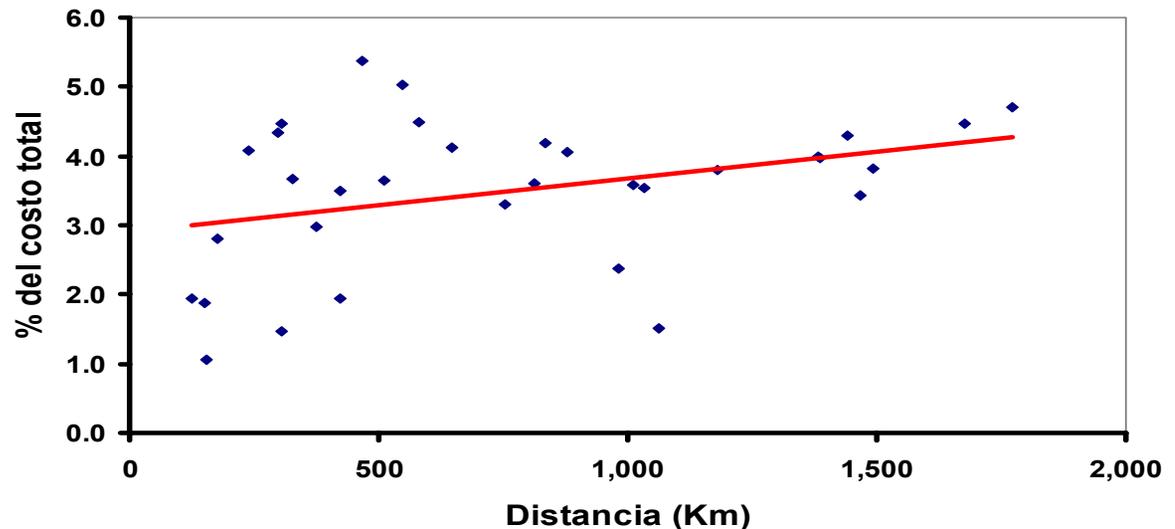
- El peso relativo de los peajes en los costos de transporte aumenta ligeramente con la distancia

Fuente: Cálculos propios

IMPACTO DE LOS PEAJES EN LOS COSTOS REFERENCIALES DE TRANSPORTE

Origen: Puerto Cabello

(Gandolas usadas - costos de Febrero 2006)



LAS RESTRICCIONES A LA CIRCULACION INCREMENTAN LOS COSTOS

- **Durante 125 días/año hay restricciones a la circulación de vehículos de carga (104 días de fines de semana + 21 feriados)**
- **Esto representa una reducción de 34% en el número de viajes/año de cada camión (240 días vs. 365)**

**LA INSEGURIDAD INCREMENTA AUN
MAS LOS COSTOS**

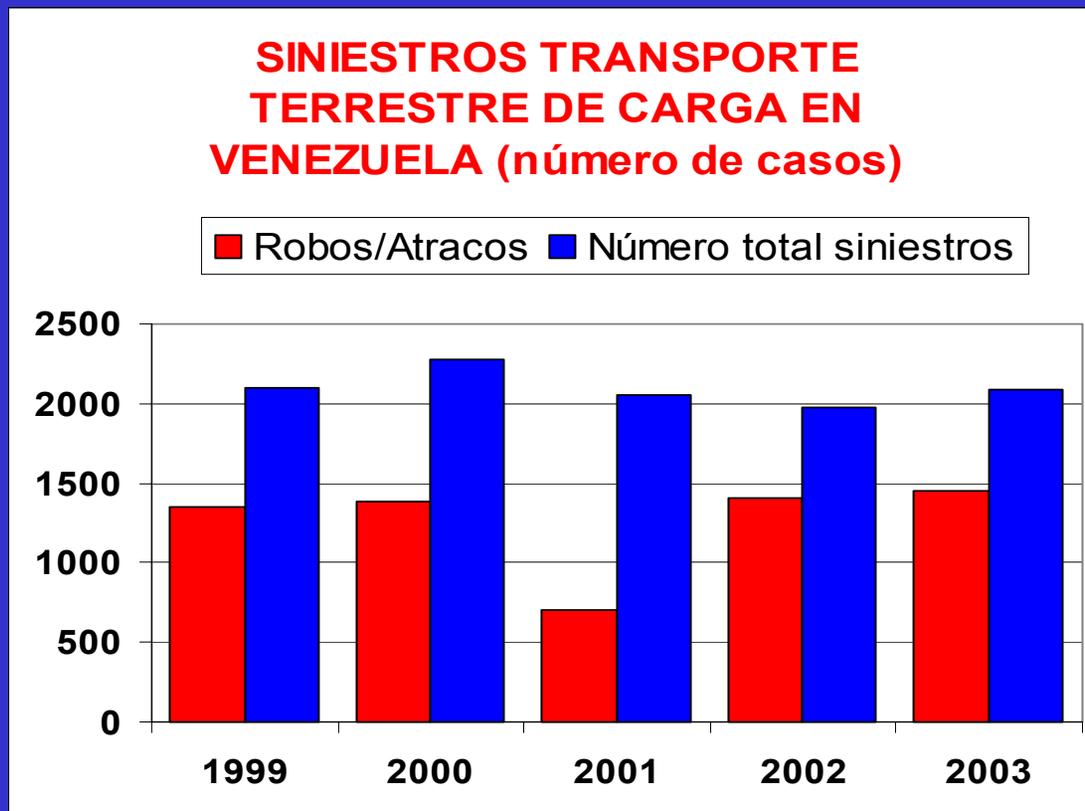
ROBO DE GANDOLAS

**..... PROBLEMA
GRAVE Y COSTOSO**

LA INSEGURIDAD INCREMENTA LOS COSTOS

- El 70% de los siniestros corresponde a robos, atracos y asaltos
- El 80% de los pagos de las aseguradoras corresponde a esos rubros

Fuente: Cámara de Aseguradores

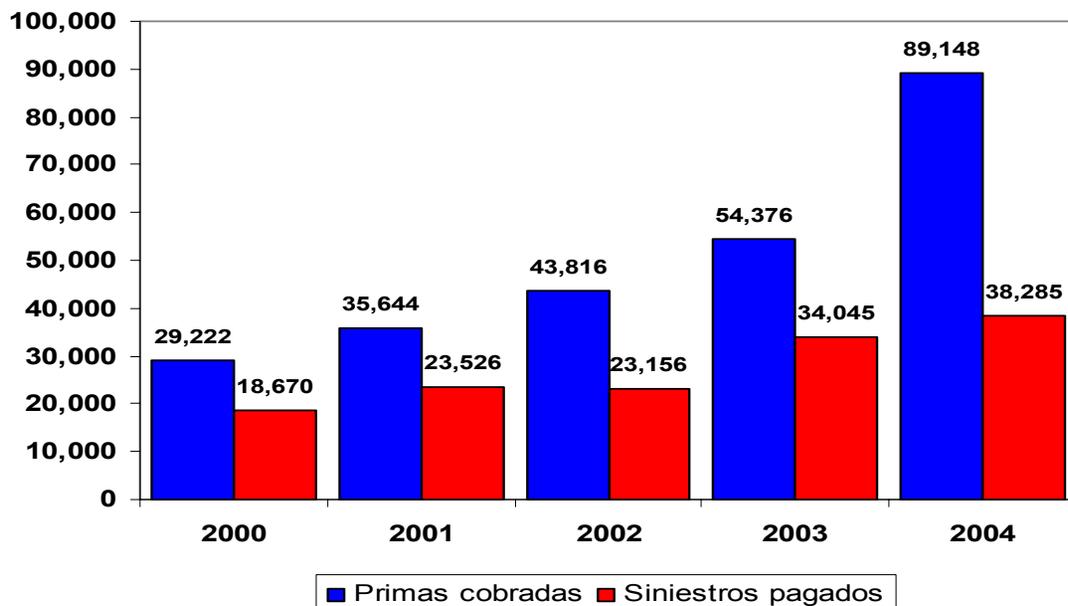


INCREMENTO DE LOS COSTOS DE LOS SEGUROS

- El riesgo percibido por parte de las empresas de seguros ha aumentado
- Entre 2000 y 2004 los pagos por siniestros se duplicaron mientras que las primas se triplicaron

Fuente: Superintendencia de Seguros

EVOLUCION DE LA SINIESTRALIDAD EN
EL SECTOR TRANSPORTE
(cifras en MMBs)



LA INSEGURIDAD EN LOS PAISES VECINOS TAMBIEN AUMENTA LOS COSTOS

- **Decisión 399 de la CAN provee el marco normativo para la liberalización del transporte internacional por carretera**

..... sin embargo, el peso de los intereses o circunstancias locales ha limitado su impacto. Hoy en día el trasbordo parece ser la regla en las fronteras andinas

LA INSEGURIDAD EN LOS PAISES VECINOS TAMBIEN AUMENTA LOS COSTOS

- **El gobierno venezolano implantó el trasbordo “normativo” para las mercancías provenientes de la CAN, a raíz del paro de 1999 en el Estado Táchira**
- **La barrera que representa el trasbordo se tradujo en demoras en la frontera e incrementos de fletes**
- **Aparecieron opciones alternas:**
 - **desvío de carga por vía marítima,**
 - **desvío hacia el paso fronterizo de Paraguachón, mucho menos controlado, y**
 - **creación de filiales en Venezuela por parte de las empresas colombianas de transporte**

LA INSEGURIDAD EN LOS PAISES VECINOS TAMBIEN AUMENTA LOS COSTOS

- **La inseguridad en las carreteras colombianas se ha traducido en la práctica generalizada del trasbordo “preventivo” de las cargas terrestres destinadas a ese país**
- **El temor de los transportistas venezolanos a ingresar en territorio colombiano tiene su origen en el cobro de “vacunas”, los asaltos a los vehículos, los paros armados, los cortes de carreteras y demás**

LA SALIDA DE VENEZUELA DE LA COMUNIDAD ANDINA PUEDE AGRAVAR LA SITUACION

- **La salida de Venezuela de la CAN implicaría el cese formal de sus obligaciones derivadas de la Decisión 399 y podría traducirse en:**
 - **La imposición del transbordo para todas las cargas en la frontera**
 - **Otras restricciones de hecho al tránsito terrestre en los pasos fronterizos de San Antonio y Paraguachón**

ALGUNAS INICIATIVAS EMPRESARIALES PARA ALIVIAR LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE

- **Mejor comprensión y documentación del problema del transporte terrestre**
 - **Encuesta en 2004 con el sector químico (Asoquim)**
 - **Nuevas encuestas en 2006 con otras cámaras de usuarios en coordinación con Conindustria**
- **Alianzas transportistas/usuarios para incrementar oferta de camiones pesados**
 - **Adquisición o apoyo a adquisición nuevos vehículos (Sidor, Polar)**
 - **Acuerdos para uso contratos transporte como garantía financiamiento nueva flota (Coramer)**

ALGUNAS INICIATIVAS EMPRESARIALES ...(cont.)

- **Utilización otros modos de transporte**
 - **Cabotaje como complemento a transporte terrestre (ej: Sidor 15% despachos al mercado interno en 2004-2005 fueron por vía fluvial-marítima)**
- **Reducción viajes de retorno vacíos**
 - **Consolidación/coordinación entre transportistas y usuarios (ej: un transportista logró reducir viajes de retorno vacíos a 15%)**
- **Adiestramiento y certificación conductores**
 - **2.274 conductores adiestrados en 105 talleres certificados por Asoquim (1998-2005)**

TRANSPORTE TERRESTRE VISION SECTORIAL

CARACTERIZACION SECTORIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **No hay estadísticas oficiales ni privadas que permitan apreciar la situación y proponer mejoras**
- **Se requiere recopilar información mediante encuestas sectoriales**
- **En 2004 se completó en conjunto con Asoquim una encuesta para el sector químico, con información proveniente de 45% del universo de productores**
- **Se contempla actualizar la encuesta del sector químico e incluir a nuevos sectores (en colaboración con Conindustria)**

RESULTADOS DE LA CARACTERIZACION DEL TRANSPORTE EN EL SECTOR QUIMICO

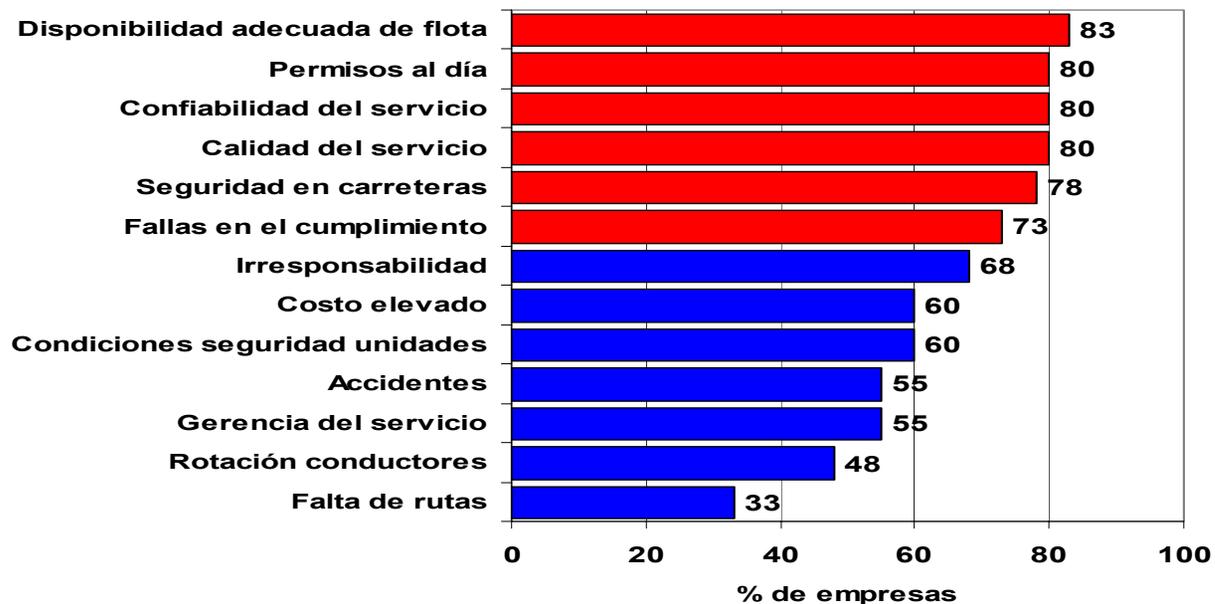
- **Volumen: 15 – 18 millones ton/año (promedio por empresa: 200.000 ton/año) de materias primas y productos terminados**
- **Carga: 59% líquidos, 41% sólidos**
- **Transporte contratado: 89% materias primas, 74% productos terminados**
- **Diversidad de embalajes y empaques (tambores, sacos, cajas, líquidos a granel, paletas, contenedores)**
- **Distribución de la carga: 62% en camiones plataforma, 25% cava y 13% cisterna**

RESULTADOS DE LA CARACTERIZACION DEL TRANSPORTE EN EL SECTOR QUIMICO

- **Numerosos permisos y controles (RASDA, CICPC, DARFA, MARN, MEP, INTTT)**
- **Seguridad unidades: 85% empresas tienen programas de trabajo seguro en mantenimiento y operaciones**
- **Adiestramiento conductores (programas en 44% de las empresas, pero sólo 24% conductores asistieron a talleres Asoquim)**
- **Cobertura riesgos: 95% empresas tienen RCV pero sólo 41% tienen apoyo para remediar daños por derrames**
- **Confiabilidad y puntualidad: 63% empresas tienen sistema de rutas, pero sólo 46% comunica fecha y hora estimada de arribo**

RESULTADOS DE LA CARACTERIZACION DEL TRANSPORTE EN EL SECTOR QUIMICO

PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS QUIMICOS - 2004



**Fuente: Encuesta
Asoquim-ALV**

LA INFRAESTRUCTURA DE APOYO AL TRANSPORTE DE CARGA ES DEFICIENTE

Ausencia notable de centros de servicios al transporte de carga, con facilidades y equipos mínimos para atender el vehículo y al conductor en sus necesidades básicas o en alguna contingencia o emergencia.....

.....Se requeriría una red de centros de servicios al transporte de carga, ubicados estratégicamente, que ofrezcan al conductor la posibilidad de un estacionamiento que permita resguardar el vehículo y pernoctar



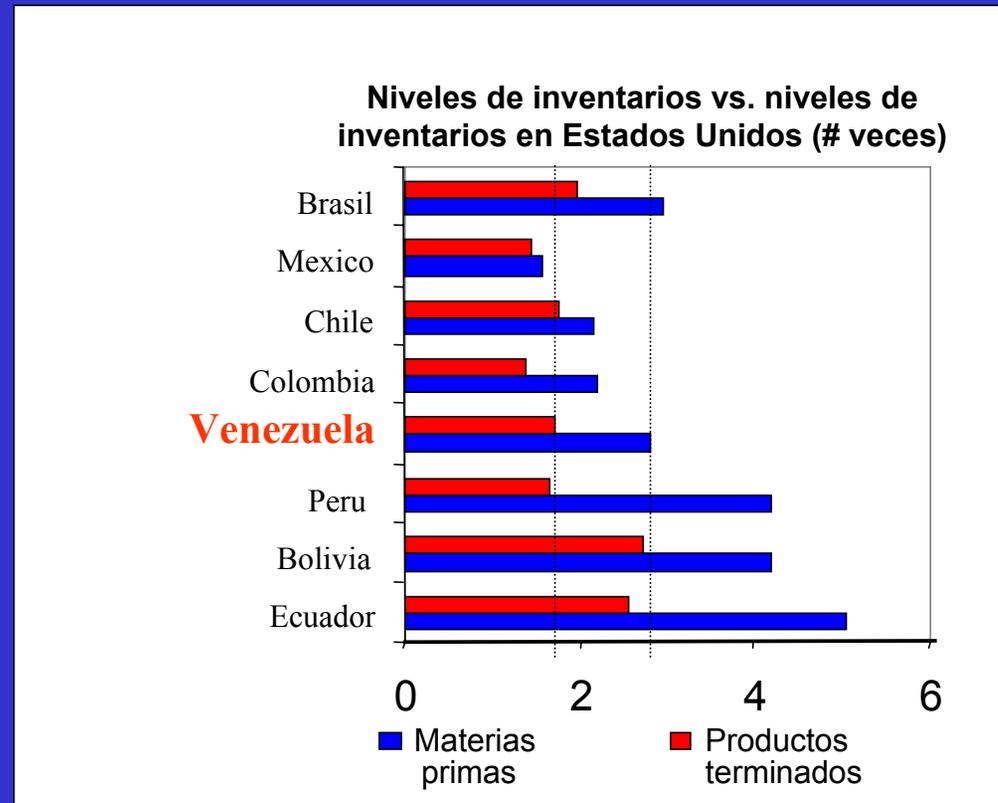
ALMACENAMIENTO



COSTOS DE ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

- Los costos de almacenamiento e inventarios tienden a incrementar el costo logístico total, sobre todo por efecto de las altas tasas de interés
- Pero además los niveles de inventarios son típicamente varias veces los de Estados Unidos

Fuente: Banco Mundial



ALGUNAS PROPUESTAS

ALGUNAS PROPUESTAS

- **El sector privado, en las reuniones celebradas entre Fedecámaras y el Ejecutivo Nacional ha realizado un conjunto de planteamientos relativos al mantenimiento y conservación de la infraestructura vial, la construcción de nuevas vías, el incremento y modernización del parque automotor de carga, los peajes, el acceso al litoral, etc**
- **En su gran mayoría, estos planteamientos serán considerados en mesas de trabajo entre el Ejecutivo y el sector privado**

ALGUNAS PROPUESTAS

- **Plan vial nacional (inventario, prioridades y asignación de recursos)**
 - **Mantenimiento vías existentes**
 - **Terminación de obras inconclusas**
 - **Construcción de nuevas vías**
- **Mejoramiento parque automotor de carga**
 - **Renovación flotas tipo 7 y 8 (pesada)**
 - **Extensión Programa de Camión Utilitario a toda la gama y aplicación del Programa Venezuela Móvil**

ALGUNAS PROPUESTAS

- **Condiciones de circulación**
 - **Definir vías y horarios especiales para la circulación de vehículos pesados**
 - **Peajes: auditoría y asignados de fondos recaudados a inversiones en recuperación de vías**

**MUCHAS GRACIAS POR
SU ATENCION**

www.alv-logistica.org