



## TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA Y VIALIDAD



**Eduardo Praselj**  
**Presidente ALV**  
**13 de junio de 2006**



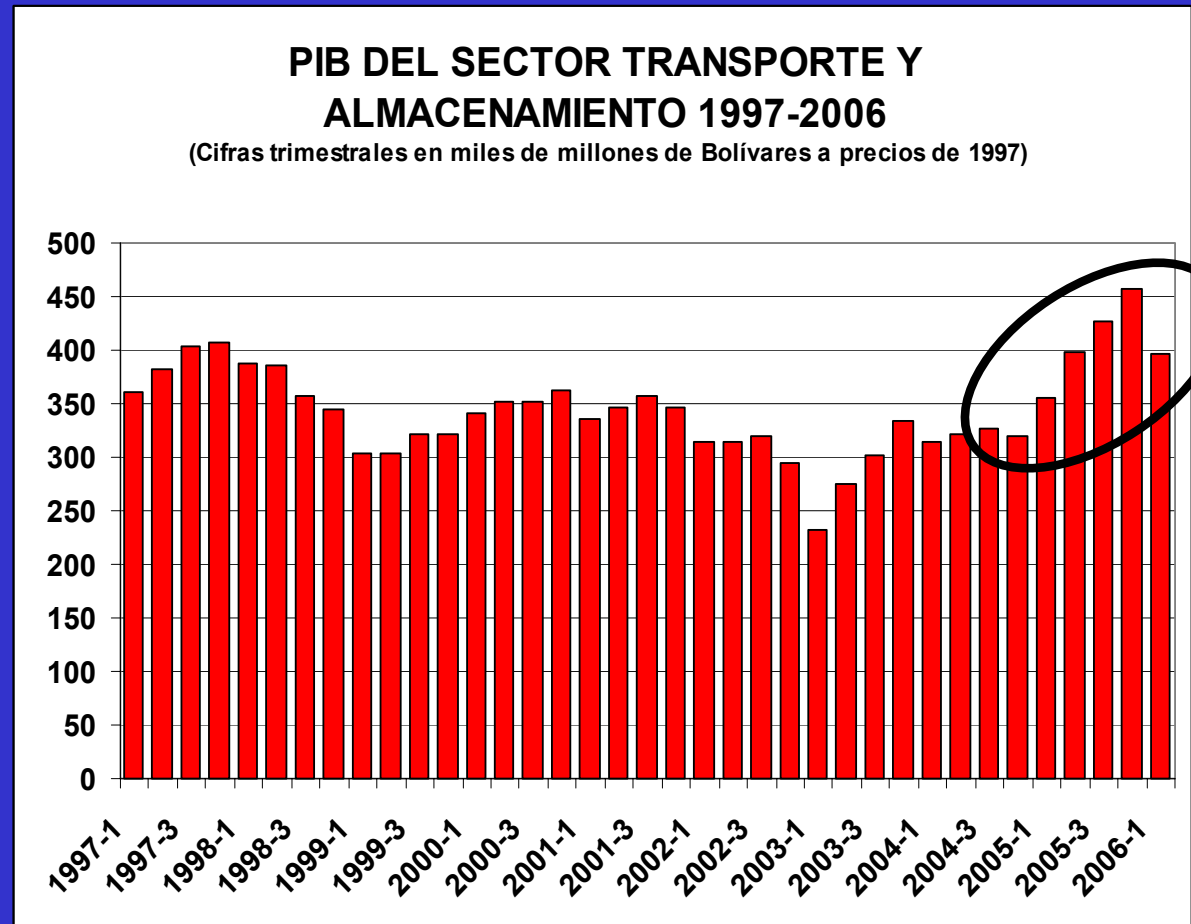
# ALGUNAS CIFRAS



# 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 mostró un crecimiento sostenido hasta alcanzar 450 mil millones en el 4to. trimestre
- En el 1er trimestre de 2006 disminuyó a 400 mil millones

**Fuente: BCV**





# IMPORTANCIA ECONOMICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN VENEZUELA

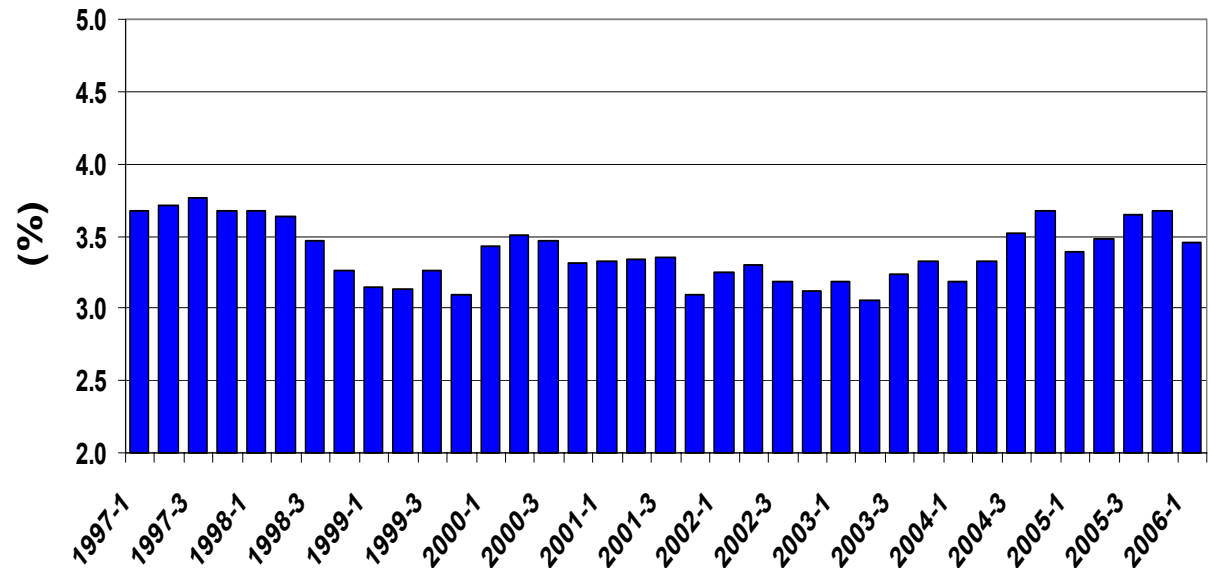
- La evolución del PIB del sector transporte y almacenamiento es reflejo de la evolución del PIB del país
- La participación ha oscilado entre 3,1 y 3,7 % del PIB de Venezuela entre 1997 y 2006

**Fuente: BCV**

## PARTICIPACION DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN EL PIB DE VENEZUELA

1997-2006

(Cifras trimestrales)



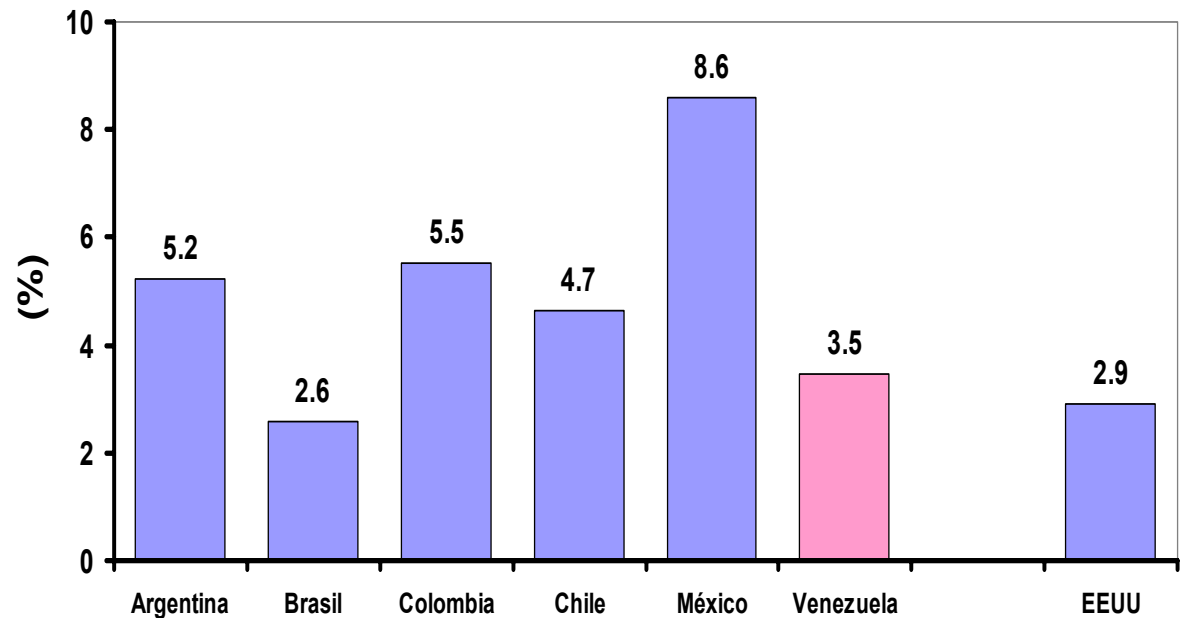
# IMPORTANCIA ECONOMICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN AMERICA LATINA Y EEUU

- La participación del sector en el PIB varía mucho de un país a otro
- Hay una relación de 1:3 entre el más alto y el más bajo
- Las participaciones son estables a lo largo del tiempo

**Fuente:**  
estadísticas  
oficiales

## PARTICIPACION DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN EL PIB DE VARIOS PAISES DE AMERICA LATINA Y EN EEUU

(% PIB a precios constantes - cifras de 2003-2005)



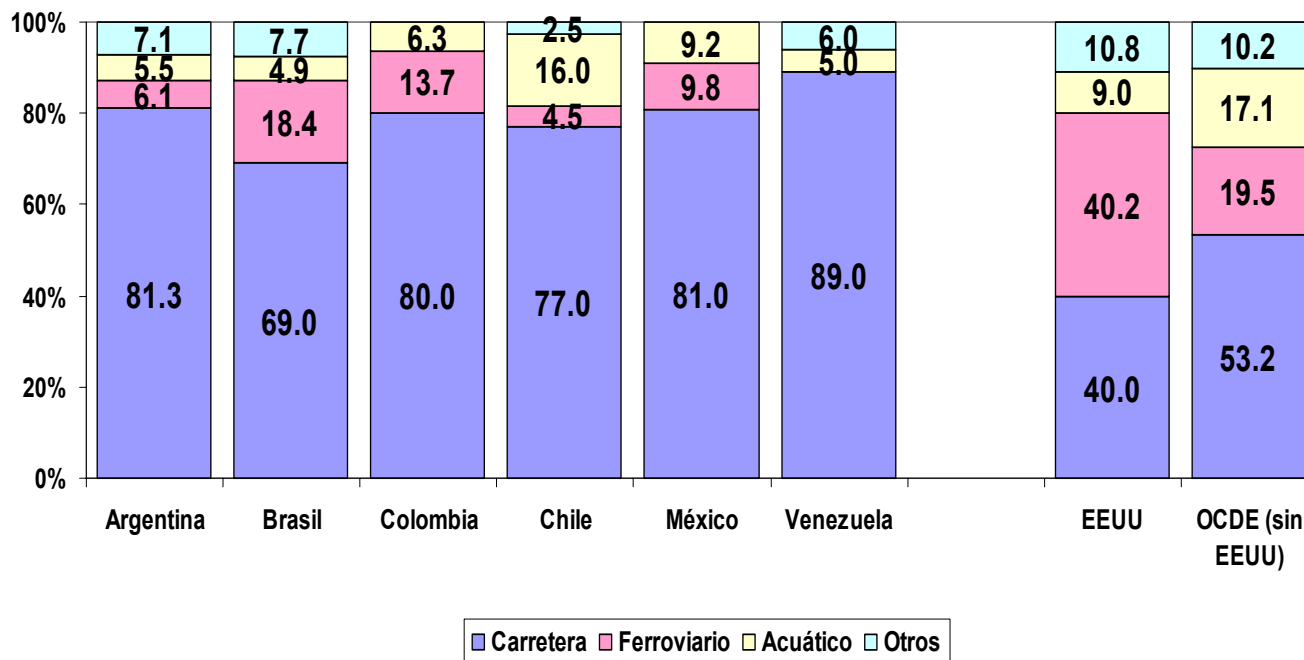


# MODOS DE TRANSPORTE DE CARGA DOMESTICA EN AMERICA LATINA Y LOS PAISES INDUSTRIALIZADOS

- El transporte por carretera es el modo predominante en América Latina
- Venezuela representa un caso extremo (89%)
- En los países industrializados hay una mayor participación de otros modos (ferrocarril, acuático)

## IMPORTANCIA RELATIVA DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE

(% volumen transportado de carga doméstica)





# 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 Y VIALIDAD



## ESTRUCTURA DE LA RED DE CARRETERAS EN AMERICA LATINA

- **Venezuela tiene una de las redes viales más desarrolladas de la región, por unidad de superficie y de población**

|                  | <u>Km Asfaltados</u> | <u>Km/1000 Km2</u> | <u>Km/1000 hab</u><br>(2006) |
|------------------|----------------------|--------------------|------------------------------|
| Bolivia          | 2,933                | 2.7                | 0.33                         |
| Colombia         | 13,620               | 11.9               | 0.31                         |
| Ecuador          | 5,184                | 19.2               | 0.38                         |
| Peru             | 10,051               | 7.8                | 0.36                         |
| <b>Venezuela</b> | <b>29,954</b>        | <b>32.7</b>        | <b>1.17</b>                  |
| <b>TOTAL CAN</b> | <b>61,742</b>        | <b>14.1</b>        | <b>0.51</b>                  |
| Argentina        | 69,878               | 25.3               | 1.75                         |
| Brasil           | 150,836              | 17.7               | 0.80                         |
| Chile            | 14,516               | 19.2               | 0.90                         |
| Mexico           | 116,915              | 59.3               | 1.10                         |

# INFRAESTRUCTURA VIAL DE VENEZUELA

## ¿ CUAL ES EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA?.....



- **Según el Colegio de Ingenieros están en estado de “precolapso” y corren el peligro de desplomarse .....**
  - **90% de los puentes construidos antes de los años 60**
  - **60% de los puentes construidos entre 1960 y 1980**
  - **30% de los puentes construidos desde 1980**

# INFRAESTRUCTURA VIAL DE VENEZUELA

## ¿ CUAL ES EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA?.....



### • Según el Colegio de Ingenieros

.....

- 70% de la Autopista de Oriente está en pésimas condiciones
- En la Autopista Regional del Centro hay 90 alcantarillas en mal estado, seis de ellas colapsadas y causantes de fallas de borde
- Numerosas fallas de borde en otras carreteras del país
- Se requiere invertir 10.000 millones de dólares en cuatro años para adaptar la vialidad

# INFRAESTRUCTURA VIAL DE VENEZUELA

## ¿ CUAL ES EL ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA?.....



- **A título de comparación .....**
  - Según cifras oficiales, el estado de las carreteras pavimentadas en Colombia en 2004 era: Bueno (59% de la longitud total), Regular (36%) y Malo (5%)



## FLOTA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **La flota de transporte de carga es obsoleta y con altos costos de operación**
- **Ha habido un marcado deterioro de la oferta, en particular de unidades de transporte pesado**
- **Como consecuencia, la calidad y confiabilidad del servicio son insuficientes**





# CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

## CARACTERÍSTICAS ESTRUCTURALES

### RUBRO

Parque muy heterogéneo

Parque obsoleto

Mayoría de transportistas individuales

No se utilizan los vehículos adecuados

Alto porcentaje de camiones vacíos en el flujo total de vehículos

### IMPACTO

Gran variedad de marcas y modelos (0,5 a 45 ton)

Edad muy elevada (50% de la flota tiene más de 10 años)

Concentran la mayor parte del parque de menor capacidad (2 ejes)

Vehículos livianos representan 30 a 40% del flujo total de carga

50 a 80% de viajes de retorno vacíos



# CARACTERÍSTICAS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA

## CARACTERÍSTICAS COYUNTURALES

### RUBRO

### IMPACTO

Disminución continua de la oferta

18,900 en 1998 - 15,600 en 2004

Incremento de costos operativos

Más de 40% en 2005; 25% anual en 2006

Robo y desmantelamiento de unidades

Sólo se recupera 25%

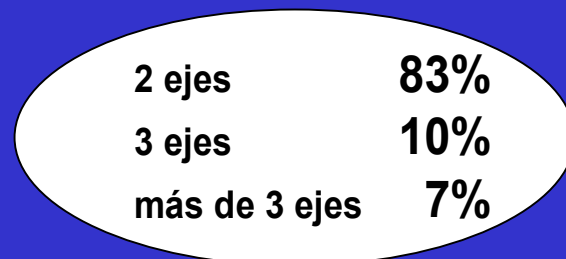
Déficit crónico en reposición flota pesada

Déficit acumulado de 9.000 unidades (1998-2005)

# PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA DE VENEZUELA

## 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.**



## PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA DE VENEZUELA vs. OTROS PAISES

- **La flota pesada de carga de Venezuela en valor absoluto y referida al parque total o a la población es menor que en otros países de la región**

|                         | <u>Total camiones</u> | <u>Camiones pesados (16 ton ó más)</u> | <u>% Camiones pesados</u> | <u>Camiones pesados/ 100,000 hab</u> |
|-------------------------|-----------------------|--|---------------------------|--------------------------------------|
| Argentina (2001)        | 363,500               | 41,000                                 | 11                        | 103                                  |
| Brasil (2005)           | 1,089,000             | 225,000                                | 21                        | 120                                  |
| Colombia (2003)         | 168,000               | 19,700                                 | 12                        | 45                                   |
| Chile (2004)            | 122,000               | 20,600                                 | 17                        | 128                                  |
| Peru (2002)             | 25,000                | 4,000                                  | 16                        | 14                                   |
| <b>Venezuela (2004)</b> | <b>300,000</b>        | <b>15,600</b>                          | <b>5</b>                  | <b>61</b>                            |
| EEUU (2002)             | 85,175,000            | 2,154,000                              | 3                         | 741                                  |
| Canada (2002)           | 3,600,000             | 258,000                                | 7                         | 796                                  |

Fuentes: Estadísticas oficiales, cálculos propios



# 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**

**..... AUNQUE PARECERIA  
HABER UN CAMBIO DE  
TENDENCIA EN 2006**

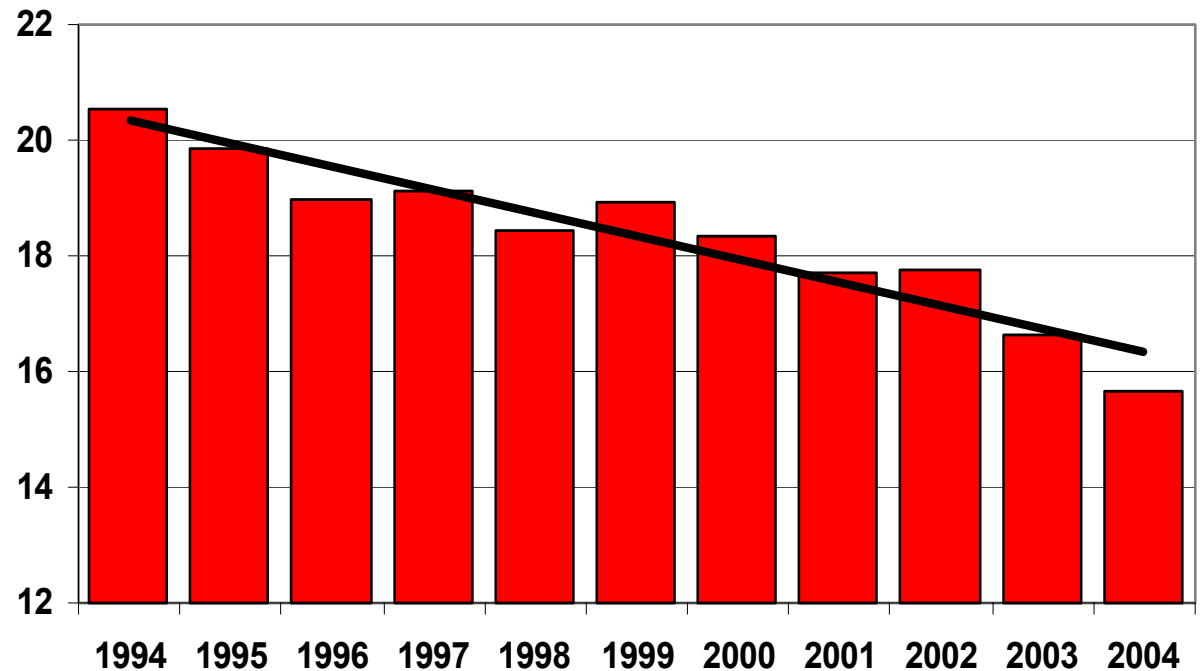


## DISMINUCION DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PESADO

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

**Fuente:** Catracentro

EVOLUCION DEL PARQUE DE CAMIONES PESADOS EN VENEZUELA 1994-2004  
(mlies de unidades)





# REPOSICIONES INSUFICIENTES

**El problema es crónico..... y se hizo agudo en el bienio 2002-2003**

## REPOSICION DE CAMIONES EN VENEZUELA 2002-2003

|                         | Incorporaciones<br>2002-2003 | Flota 2002     | %          |
|-------------------------|------------------------------|----------------|------------|
| <b>TOTAL CAMIONES</b>   | <b>26,800</b>                | <b>276,000</b> | <b>9.7</b> |
| <b>CAMIONES PESADOS</b> | <b>650</b>                   | <b>17,300</b>  | <b>3.8</b> |

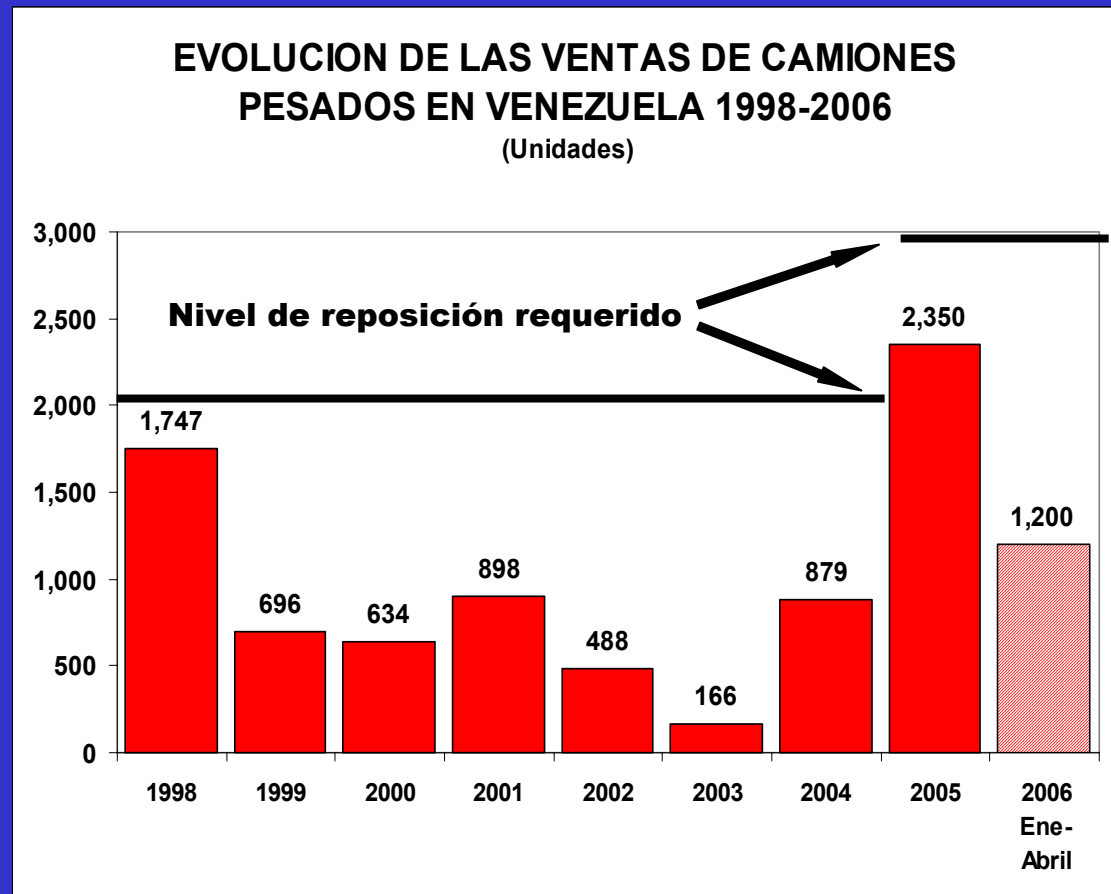
# REPOSICIONES INSUFICIENTES

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

## Ventas 1998-2005:

- 7.900 unidades vs. 17.000 requeridas para reposición (déficit de 9.000 unidades)
- A pesar de que las reposiciones en 2005 triplicaron las de 2004, todavía son insuficientes
- Las ventas enero-abril 2006 muestran quizás un cambio de tendencia

**Fuente: Catracentro, Cavenez**



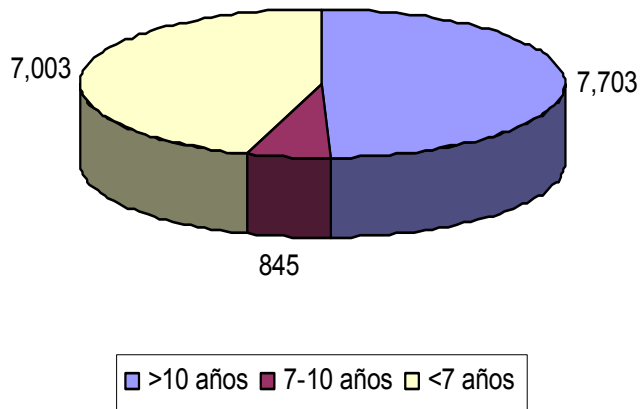




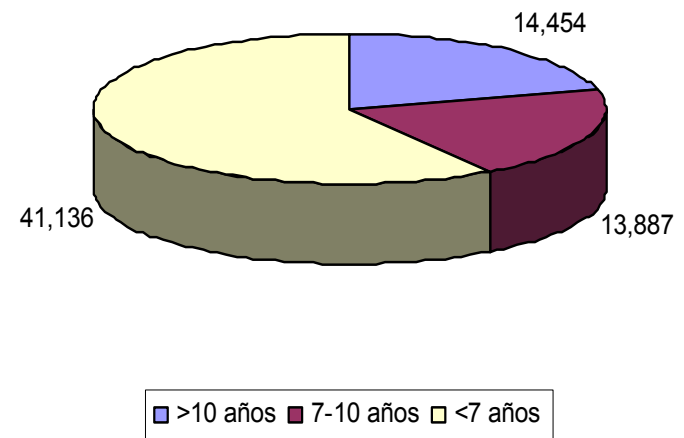
# OBSOLESCENCIA DE LA FLOTA DE CAMIONES

**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)



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



**Fuente: Catracentro**



# **COSTOS REFERENCIALES DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA**



## **EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA**

- **Incremento de costos muy superior al aumento del Índice General de Precios**
- **En el período Sept. 2004 – Mayo 2006 el incremento de costos en Bolívares, expresado en base anual, ha variado entre 25 y 60%.**
- **Se observa una disminución de la velocidad de incremento de costos entre Mayo 2005 y Mayo de 2006**
- **Hay también un incremento de costos expresados en Dólares, potenciado por el anclaje cambiario**



## 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 ..... con miras a facilitar las discusiones de fletes**
- **Se han hecho cálculos para Febrero 2004, Septiembre 2004, Febrero 2005, Mayo 2005, Febrero 2006 y Mayo 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

(Valores para vehículos usados)

|            | Febrero 2004        |                        | Septiembre 2004     |                        | Febrero 2005        |                        |
|------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
|            | Costo fijo (Bs/día) | Costo variable (Bs/Km) | Costo fijo (Bs/día) | Costo variable (Bs/Km) | Costo fijo (Bs/día) | Costo variable (Bs/Km) |
| GANDOLA    | 305,151             | 808                    | 385,840             | 993                    | 408,798             | 1,173                  |
| CAMION 750 | 144,194             | 733                    | 182,635             | 913                    | 193,452             | 1,036                  |
| CAMION 350 | 98,260              | 580                    | 124,850             | 768                    | 132,237             | 862                    |

|            | Mayo 2005           |                        | Febrero 2006        |                        | Mayo 2006           |                        |
|------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|------------------------|
|            | Costo fijo (Bs/día) | Costo variable (Bs/Km) | Costo fijo (Bs/día) | Costo variable (Bs/Km) | Costo fijo (Bs/día) | Costo variable (Bs/Km) |
| GANDOLA    | 526,460             | 1,419                  | 584,285             | 1,611                  | 647,055             | 1,814                  |
| CAMION 750 | 227,662             | 1,295                  | 291,434             | 1,512                  | 318,253             | 1,662                  |
| CAMION 350 | 153,471             | 1,060                  | 195,897             | 1,245                  | 212,302             | 1,522                  |

Fuente:  
Catracentro



## EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

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

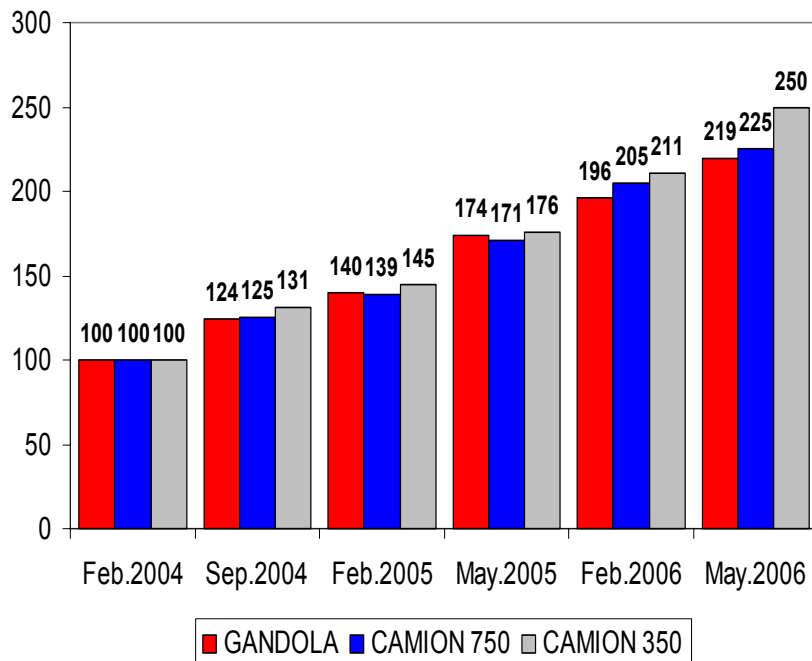
|            | <u>Feb.2004</u> | <u>Sep.2004</u> | <u>Feb.2005</u> | <u>May.2005</u> | <u>Feb.2006</u> | <u>May.2006</u> |
|------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Bs/Km      | 1,448           | 1,803           | 2,031           | 2,524           | 2,837           | 3,172           |
| Bs/Ton     | 55,213          | 68,720          | 77,419          | 96,209          | 108,154         | 120,914         |
| \$/Km      | 0.91            | 1.13            | 1.06            | 1.17            | 1.32            | 1.48            |
| \$/Ton     | 34.5            | 43.0            | 40.3            | 44.7            | 50.3            | 56.2            |
| cts/Ton-Km | 3.6             | 4.5             | 4.2             | 4.7             | 5.3             | 5.9             |



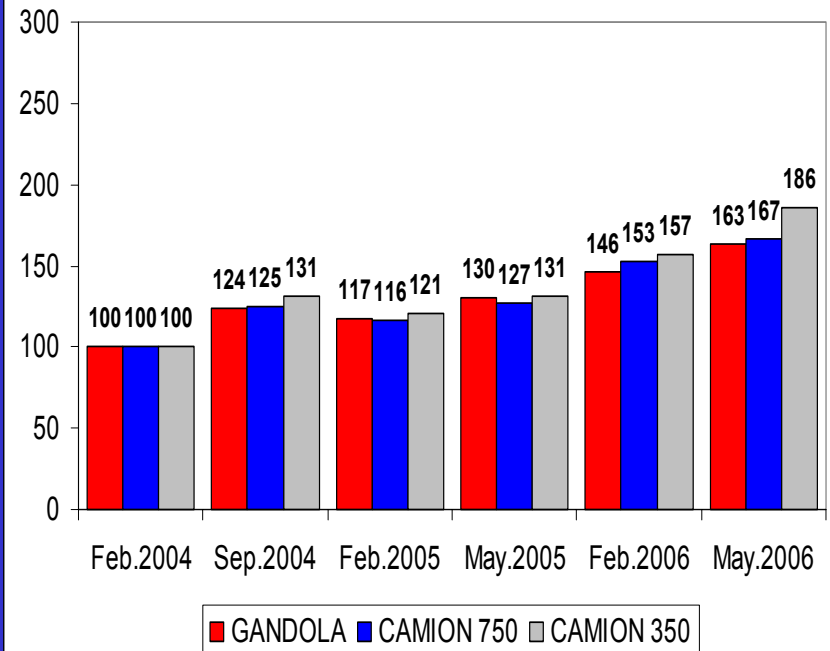
# EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

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)



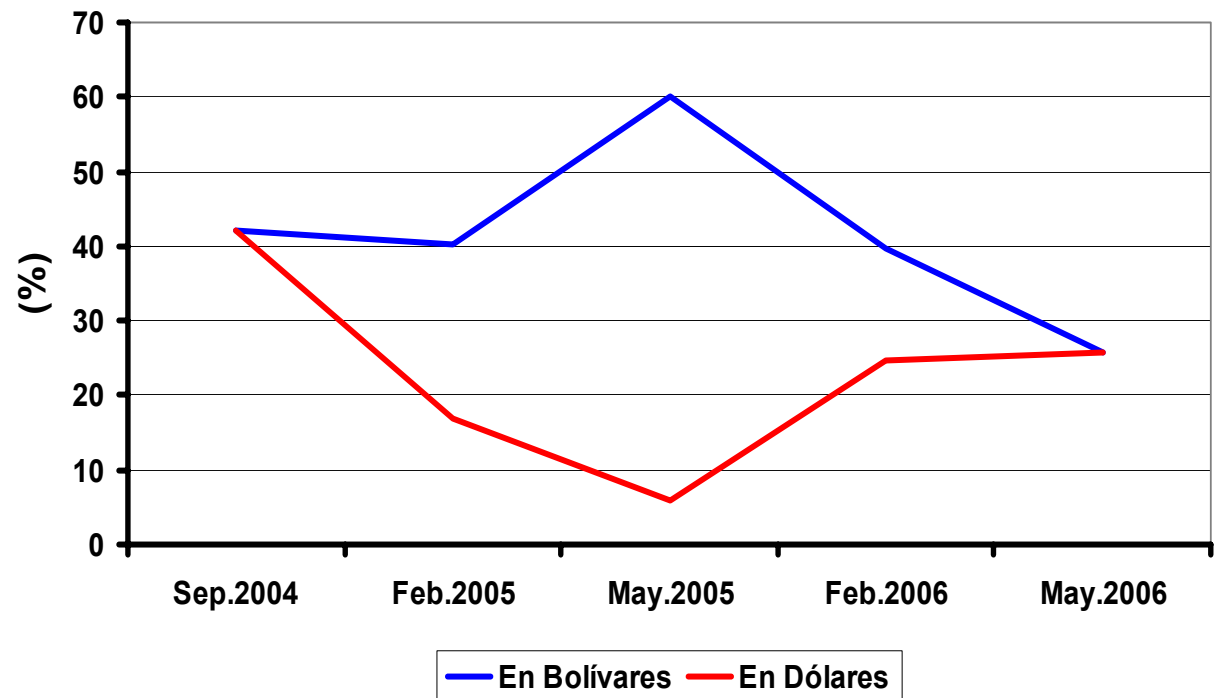


## EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- Después de haber alcanzado un máximo de 60% en base anual en mayo 2005, el incremento de costos en bolívares ha disminuido en cada medición posterior
- El anclaje cambiario ha originado que el incremento anual en dólares iguale al incremento en bolívares en Mayo 2006

### EVOLUCION DE LOS COSTOS REFERENCIALES DE TRANSPORTE

(Cada cifra refleja el aumento de costos para gandolas en un período de 12 meses)





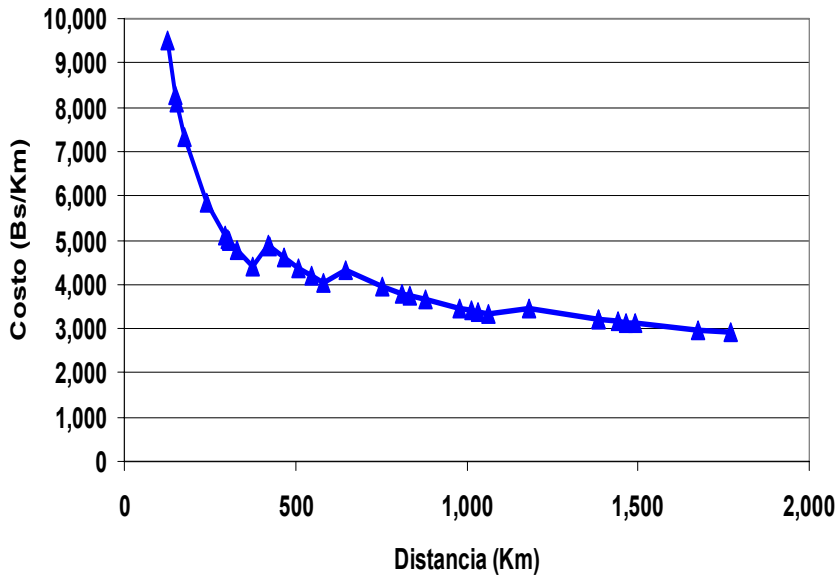


# EVOLUCION DE COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

**Mediante la fórmula también se puede calcular la variación del costo con la distancia. Se utilizará como ejemplo una gandola usada con costos de Mayo de 2006**

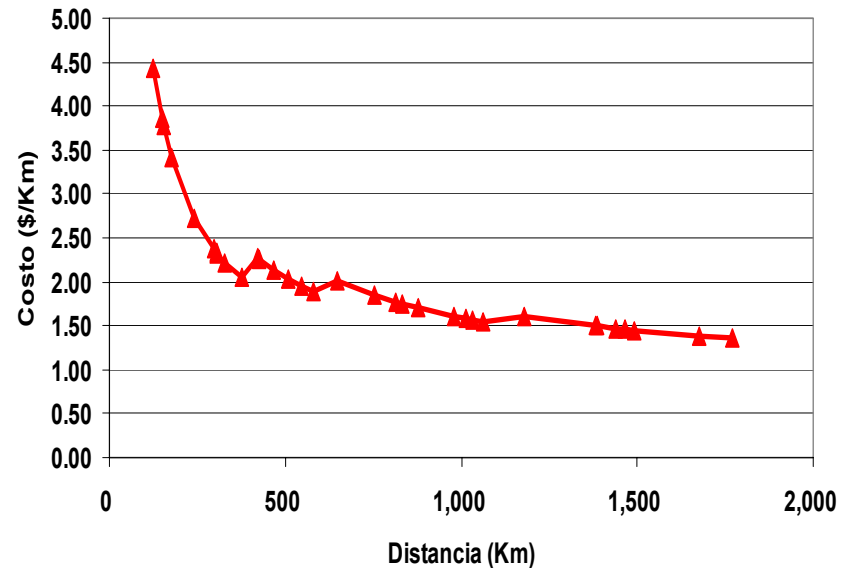
## COSTO DE TRANSPORTE VS. DISTANCIA

(Gandolas usadas - costos en Bolívares de Mayo 2006)



## COSTO DE TRANSPORTE VS. DISTANCIA

(Gandolas usadas - costos en Dólares de Mayo 2006)





## COSTOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

- **Los costos referenciales para vehículos nuevos son superiores en 5 a 10% a los de los vehículos usados (cifras de Mayo 2006):**

|                            | Nuevos  | Usados  | Diferencia |
|----------------------------|---------|---------|------------|
| <b>Inversión (MMBs)</b>    |         |         |            |
| Gandola                    | 220     | 137     | 61%        |
| Remolque                   | 60      | 43      | 40%        |
| Camión 750                 | 140     | 90      | 55%        |
|                            |         |         |            |
| <b>Costo fijo (Bs/día)</b> |         |         |            |
| Gandola                    | 732,529 | 647,055 | 13%        |
| Camión 750                 | 360,699 | 318,253 | 13%        |
|                            |         |         |            |

| Diferencia Costo Total Nuevos vs. Usados | 100 Km | 1500 Km |
|--|--------|---------|
| Gandola                                  | 11%    | 6%      |
| Camión 750                               | 10%    | 4%      |
|  |        |         |



## 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**



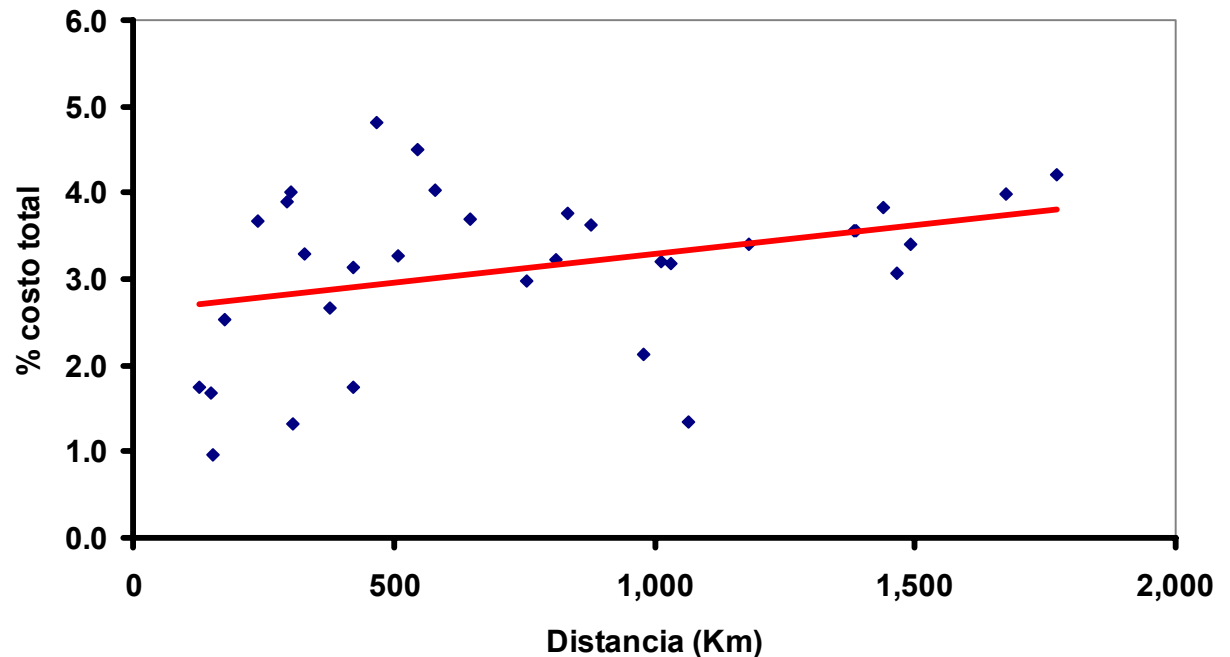
# IMPACTO DE LOS PEAJES EN LOS COSTOS DE TRANSPORTE

- 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 Mayo 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 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**



# LA INSEGURIDAD INCREMENTA AUN MAS LOS COSTOS

**ROBO DE GANDOLAS .....**

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

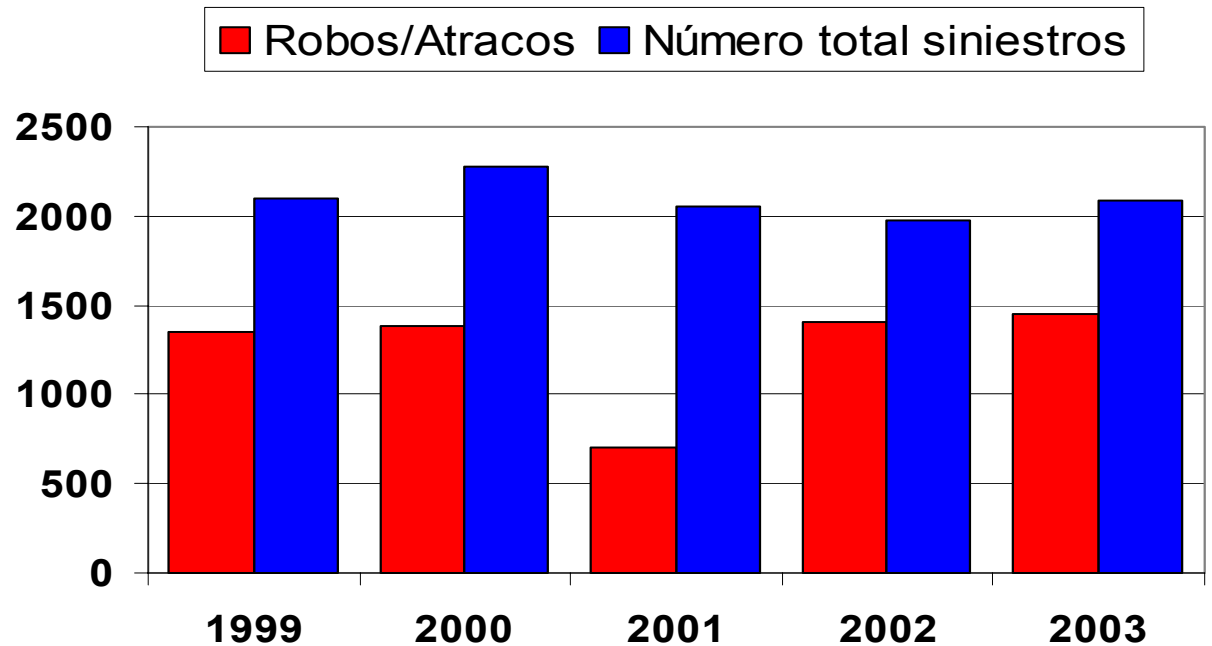


## LA INSEGURIDAD INCREMENTA LOS COSTOS

- 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**

### SINIESTROS TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA EN VENEZUELA (número de casos)



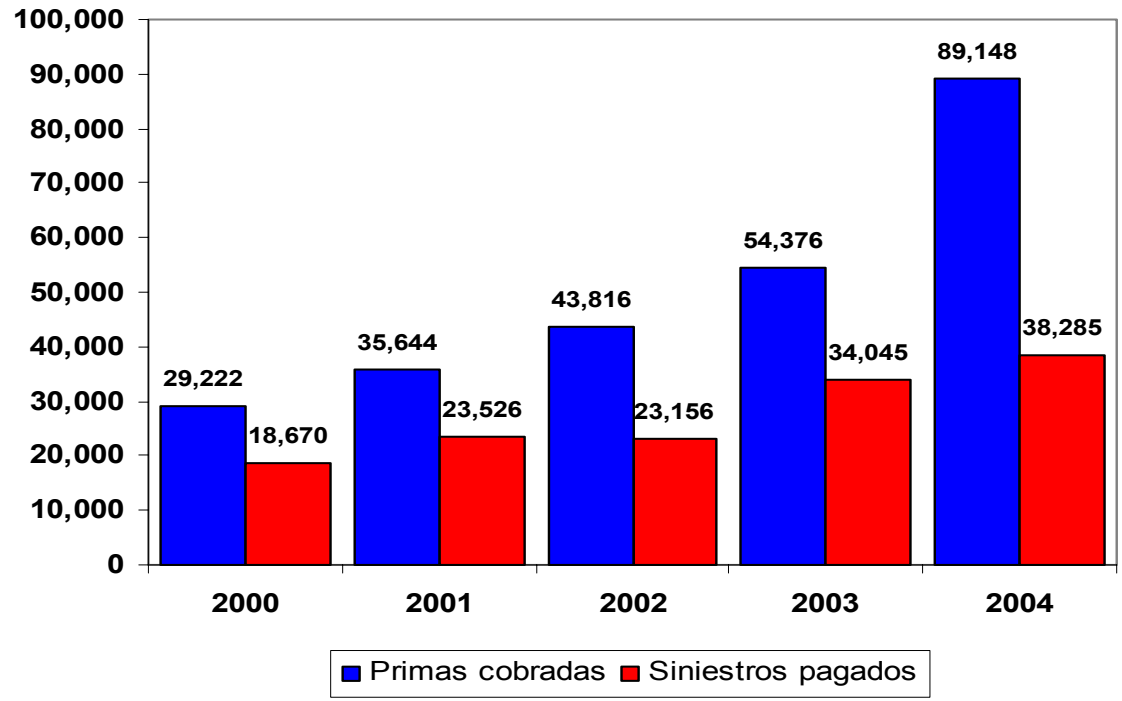


## INCREMENTO DE LOS COSTOS DE LOS SEGUROS .....

- 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)





## ALGUNAS INICIATIVAS 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 (en la actualidad hay un programa que involucra un generador de carga, 8-10 transportistas y unas 100 a 150 unidades de transporte pesado)**



## ALGUNAS INICIATIVAS ...(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 30% en el segmento de camiones plataforma vs. un valor típico en el país de 50 a 80%)**
  - **Algunas ideas relativas al establecimiento de una bolsa de carga para utilizar viajes de retorno vacíos**
- **Adiestramiento y certificación conductores**
  - **2.659 conductores adiestrados en 128 talleres certificados por Asoquim (1998-2006)**
  - **Proyecciones: 30 talleres y 600 conductores en 2006**



## 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**





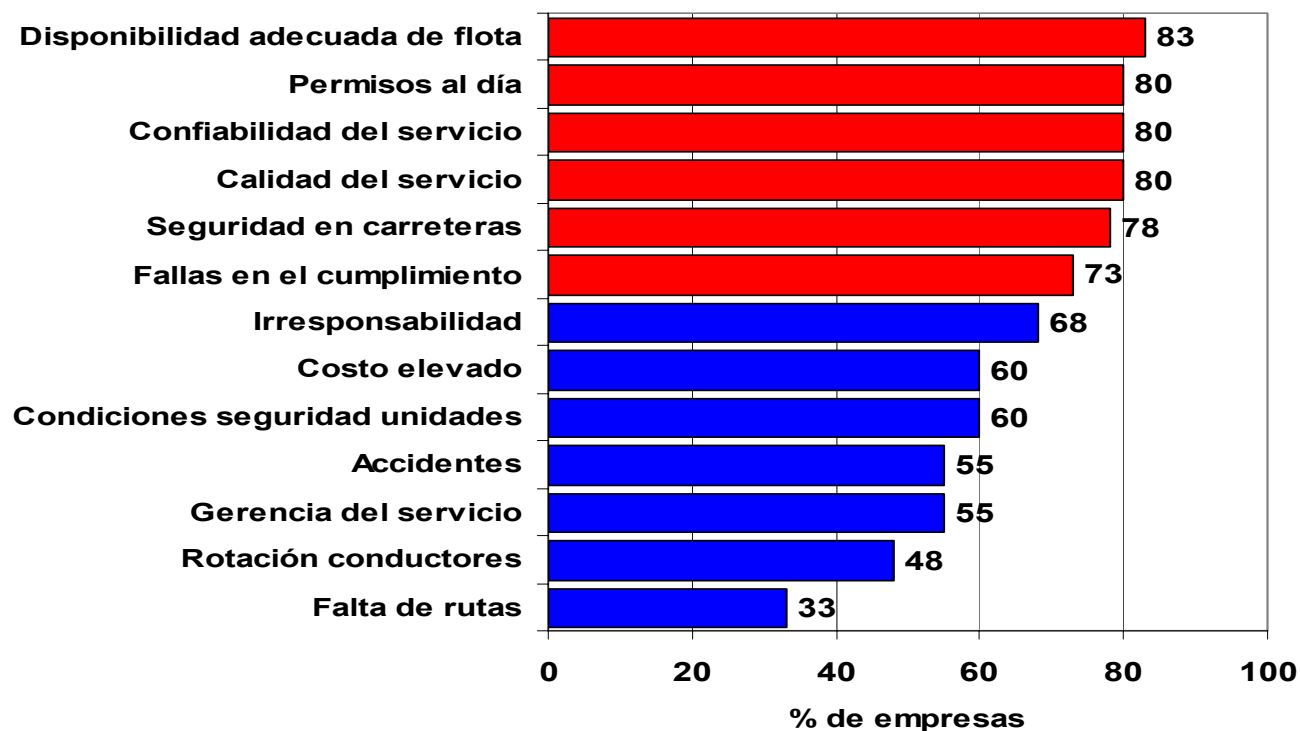
## RESULTADOS DE LA CARACTERIZACION DEL TRANSPORTE EN EL SECTOR QUIMICO

- **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**



## 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**
- **Condiciones de circulación**
  - **Definición de vías y horarios especiales para la circulación de vehículos pesados**
  - **Peajes: auditoría y asignación de fondos recaudados a recuperación de vías**



**MUCHAS GRACIAS POR  
SU ATENCION**

**[www.alv-logistica.org](http://www.alv-logistica.org)**