

Comentario Económico del día

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Juan Sebastián Joya y Carlos Camelo

Febrero 25 de 2019

Acuerdos Internacionales y chatarrización de vehículos

La entrada de Colombia a la OCDE trajo consigo un cúmulo de oportunidades para consolidar los avances en bienestar del país, pero también de obligaciones internacionales (ver *Informe Semanal* No.1416 de 2018). Por ejemplo, el gobierno adquirió el compromiso de abolir el programa de chatarrización de vehículos de transporte público (conocido como “Uno a Uno”) que venía administrando el Mintransporte.

La principal objeción internacional ha sido que ese manejo de cuotas restrictivas a las importaciones de vehículos de transporte público y de carga riñe con los principios del libre comercio aprobados en los Tratados de Libre Comercio (TLCs) con los Estados Unidos y la Unión Europea (ya con vigencias de 6 y 5 años, respectivamente).

Recordemos que el “Uno a Uno” implica que solo se abre el derecho de matricular un vehículo nuevo a cambio de chatarrizar uno viejo. La economía política detrás de ese esquema consistía en que la propia “colusión” del sector de transporte de carga en Colombia exigía ese mecanismo como protección para evitar una sobreoferta de camiones que pudiera deprimir el precio de los fletes de transporte. Pero ese poderoso sector, además, ha recurrido de tiempo atrás a rea-

lizar recurrentes paros (particularmente durante 2013-2016), exigiendo alzas en los precios mínimos de dichos fletes, todo lo cual iba en contravía de la competencia y el libre mercado (que son principios constitucionales).

En el año 2003 se intentó mejorar el sistema de transporte de carga a través de: i) renovar la envejecida flota de vehículos, para así reducir las emisiones de partículas contaminantes y abaratar sus elevados costos operacionales; y ii) limitar la creciente sobreoferta de tractocamiones, en ocasiones asociada a estructuras de narcotraficantes. Sin embargo, estas medidas no tuvieron el efecto esperado.

De una parte, la corrupción se apoderó de los procesos de chatarrización (ver *Comentario Económico del Día* 18 de octubre de 2016), los cuales incluían falsificación de matrículas y falsos reportes de pérdida total del automotor. De otra parte, se generó una sobreoferta de camiones obsoletos. Se ha estimado que tan solo salieron de circulación unos 34.000 camiones frente a la meta de los 95.000 que se habían trazado durante el período 2005-2018 (ver gráfico adjunto).

Los Estados Unidos y la OCDE le han recordado a Colombia que la fecha límite para migrar a un

Continúa

Director: Sergio Clavijo

Con la colaboración de Juan Sebastián Joya y Carlos Camelo

esquema que supere este caos de la chatarrización es a mediados de este año 2019, tras obtener su extensión respecto de diciembre de 2018.

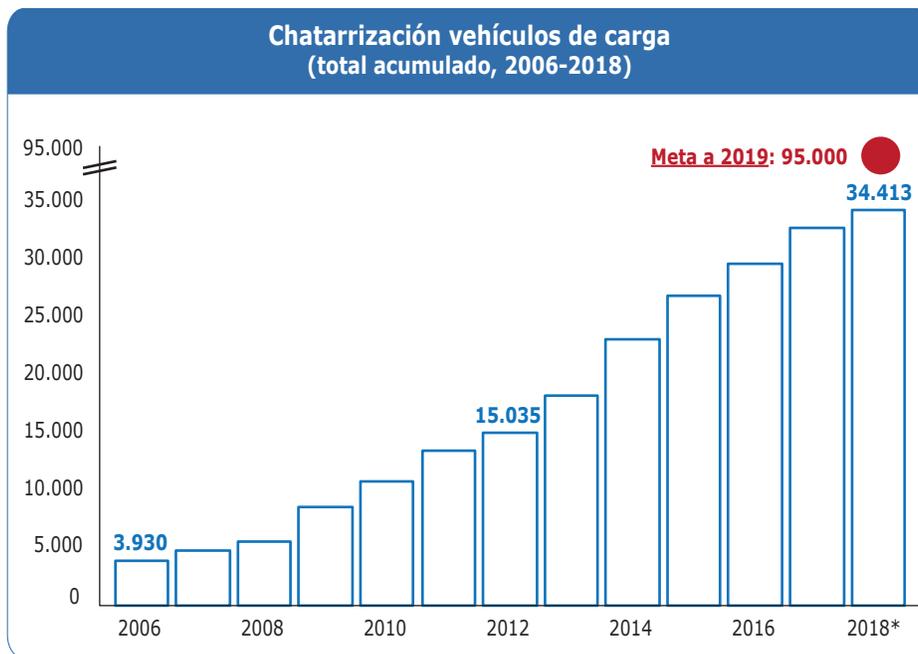
Actualmente se discuten alternativas que incluyen: i) fijar tiempos de vida útil de 20 años, induciendo una modernización del parque, ante lo cual, seguramente, los transportistas aducirían pronta obsolescencia; y ii) instaurar la libre competencia del mercado, lo cual debería permitir reducir el elevado costo del flete, actualmente bordeando los US\$1.400/contenedor Bogotá-Caribe; prácticamente el doble del pagado en Chile y Perú (para distancias equivalentes).

Asecarga, un gremio transportista, ha venido circulando un proyecto de ley que apunta hacia la renovación-modernización de la flota de carga nacional. Ellos proponen un sistema basado en aportes de los propietarios a un fondo de renovación-reposición vehicular, creándose también una especie de “fondo de solidaridad” apoyado en sus rendimientos financieros. A la vuelta de los 20

años de vida útil del vehículo, este se chatarrizaría para dar licencia a uno nuevo.

Pero también se habla allí de crear un fondo parafiscal financiado con el cobro de un salario mínimo legal diario a cada remesa de carga. Esos recursos se destinarían a realizar programas de investigación, capacitación y prevención para el sector transporte. Esta idea claramente requiere un mayor debate, en el cual deberán sopesarse los mayores costos que por esta vía se generarían vs. los supuestos beneficios.

En síntesis, no está muy claro cómo se solucionará este complejo tema del transporte de carga, el cual, además, ahora amenaza de forma seria la calidad del aire en las principales ciudades (como Bogotá, Medellín y Cali). Este es un sistema donde debe darse una rectoría más clara desde el Mintransporte, y en donde los conocidos casos de corrupción requieren la actuación oportuna y contundente de la Procuraduría y de la Fiscalía General de la Nación.



*Datos con corte a julio de 2018.

Fuente: cálculos Anif con base en Ministerio de Transporte, Colfecar y Asecarga.