

Director: Sergio Clavijo
Con la colaboración de Julián Cortés

Octubre 18 de 2016

Chatarrización y paros camioneros

El pasado 22 de julio se puso fin a 46 días del paro camionero, el cual dejó pérdidas estimadas en cerca de \$2.8 billones (equivalente a 2% del PIB trimestral). Según cálculos de la ANDI, las principales pérdidas se vieron reflejadas en los costos de fletes (\$1.5 billones) dejados de percibir y el sacrificio en menor consumo de combustible (\$0.7 billones), ver cuadro adjunto.

Pero existe un grave daño de des-institucionalización y caos difícil de cuantificar, resultante de haber completado 10 paros sectoriales durante 2013-2016. Finalmente, el gobierno entendió que tenía que hacer respetar las Leyes que protegen a las mayorías. Este resultó ser el paro más largo de la historia reciente del país (ver *Comentario Económico del Día* 11 de julio del 2013).

Tal vez lo único positivo que dejó dicho paro, es que, por fin, el gobierno entendió que existe un problema estructural con el gre-

mio transportador en materia de políticas de “chatarrización” hacia el largo plazo. Si bien el gobierno no cedió ante la presión para mantener el modelo de reposición 1 a 1 de forma indefinida, como lo demandaban los transportadores (hasta acabar con el presupuesto de \$800.000 millones), está por verse la efectividad de las políticas adoptadas para evitar la corrupción existente al interior de tal sistema (con connivencia de estamentos Estatales).

En el papel el sistema de chatarrización se basa en la reposición 1 a 1 de los camiones con capacidad de carga superior a las 10.5 toneladas, suponiendo la desintegración del vehículo saliente como condición para los desembolsos. Empero, la práctica ha sido la falsificación de licencias, reportes de pérdida total de vehículos y la participación de intermediarios que permiten la circulación de vehículos supuestamente destruidos.

Continúa

Director: Sergio Clavijo
 Con la colaboración de Julián Cortés

Recordemos que, para obtener un reconocimiento económico por desintegración del vehículo, el propietario debe someter el vehículo a revisión técnica de la DIJIN, corroborada por medio de la página del RUNT. Luego de esto el propietario tiene un plazo de 12 horas para presentar el vehículo ante la entidad desintegradora, donde se llevará un registro fotográfico y filmico de la entrega y desintegración de cada vehículo. Ello queda registrado en un acta suscrita por el propietario, un representante del Ministerio de Transporte y un representante desintegrador. Es decir que el proceso cuenta con múltiples instancias de control y aún así el nivel de corrupción es desconcertante.

El fracaso del sistema de chatarrización ha generado una sobreoferta evidente en el sector transportador, creando durísimas con-

diciones laborales para los transportadores que son fácilmente traducidas en protestas generalizadas (como las ya relatadas).

En síntesis, el balance del último paro camionero mostró que el gobierno sí puede mantener su postura firme y no ceder ante cada una de las exigencias de los transportadores. Acertadamente el gobierno rechazó de forma tajante la idea de regresar a un sistema de tabla de fletes que hubiera sido fatal para la competitividad del país.

Sin embargo, el pobre manejo del proceso de chatarrización deja en evidencia un inadecuado manejo gubernamental, que de no corregirse abre la puerta a una peligrosa desinstitucionalización, cuando ya se empiezan a escuchar los primeros murmullos de un nuevo paro transportador.

Costos del paro transportador en Colombia (junio - julio 2016)		
Rubro	Costo (\$ billones)	Costos/PIB (II-Trim,%)
Actividades conexas	0.08	0.06
Peajes	0.18	0.13
Lucro cesante	0.29	0.22
Consumo combustible	0.68	0.50
Fletes	1.56	1.16
Total	2.79	2.07

Fuente: cálculos Anif con base en Andi, Asecarga, SAC y Fenalco.