

# RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA: UNA OPCIÓN INTEGRAL

**Leonardo Umaña**, Director Cámara de Transporte  
**Manuel Díaz**, Investigador Cámara de Transporte  
Fasecolda

*La base camionera enfrentará el reto de la renovación obligatoria de sus automotores como requisito de permanencia en el mercado del transporte de carga. El seguro dotal se constituye como una alternativa adecuada para mitigar el impacto de la transición.*

Como parte de la estrategia enfocada en la modernización del parque automotor y en el incremento de la eficiencia del sector, el Ministerio de Transporte está próximo a expedir una regulación en materia de vida útil para vehículos de carga. Los criterios financieros y económicos de dicha regulación se encuentran en el documento Conpes 3489 de 2007, en el que se propone el diseño e implementación de un programa integral de reposición como lineamiento de política pública.

Determinar un esquema temporal de incentivos para la renovación y reposición del parque automotor de carga y fomentar la protección del medio ambiente y el uso eficiente de combustibles son los principios que justifican la implementación de un programa de ahorro subsidiado para la base camionera. Dicho programa de ahorro se conoce como seguro dotal, y permitiría a los camioneros de menores ingresos acumular los recursos necesarios para la renovación de su camión, sin asumir la volatilidad financiera de otros planes de ahorro a mediano plazo.

## Contexto

### *Obsolescencia del parque actual*

Según cifras del Ministerio de Transporte, la mitad de la flota de camiones y tracto-camiones en Colombia tiene más de 20 años, promedio de edad que contrasta no solo con los resultados en Europa y Estados Unidos, sino también con el de otros países de la región (ver cuadro 1). Este resultado es derivado de la ausencia de regulación en materia de vida útil, que permite a los vehículos repotenciarse indefinidamente.

La renovación incrementaría la eficiencia en la cadena de abastecimiento y optimizaría su estructura de costos, ya que un camión nuevo puede reducir el costo de flete por tonelada (soportan más carga y consumen menos combustible). Esta situación reduciría la brecha en competitividad del transporte de carga en Colombia, que presenta uno de los costos de flete más altos de la región debido

a la distancia promedio ente los centros de producción y los puertos (ver gráfico 1). En este contexto, resulta imperativo lograr una reducción en el costo del transporte por la vía de una flota de camiones más eficiente.

### **El esquema de chatarrización uno a uno: una opción fallida**

La preocupación por la aparente sobreoferta de camiones que estaría deteriorando el ingreso de la base camionera llevó al Gobierno a establecer como requisito para otorgar la matrícula de vehículos nuevos la desintegración de camiones de más de 20 años, esquema conocido como chatarrización uno a uno. Sin embargo, la dificultad que implicaba conseguir y chatarrizar vehículos viejos llevó a que se permitiera la matrícula de camiones nuevos, siempre y cuando se constituyera a favor del Estado una póliza de cumplimiento. En la mayoría de los casos el compromiso se incumplió y la oferta continuó expandiéndose, lo cual terminó con la abolición de la póliza en 2013.

### **La ineludible adopción de una regla de vida útil**

La experiencia internacional (ver cuadro 2) ha demostrado que el esquema de vida útil se constituye como un instrumento regulatorio que contribuiría con la reducción de los costos del transporte y el incremento de la competitividad del país (Conpes 3759).

➔ La renovación incrementaría la eficiencia en la cadena de abastecimiento y optimizaría su estructura de costos, ya que un camión nuevo puede reducir el costo de flete por tonelada (soportan más carga y consumen menos combustible).

**Cuadro 1: Edad promedio de la flota vehicular en algunos países**

País	Edad Promedio (años)
Estados Unidos	~5
Francia	~7
Brasil	~13
México	~17
Centroamérica	~20

Fuente: STC, SIECA, WTO

**Cuadro 2: Legislación en materia de vida útil**

País	Vida útil (años)
Estados Unidos	7
Chile	12
Argentina	20
México	20
Ecuador	32
Perú	Indefinida

Fuente: Legislación de cada país

**Cuadro 3: Prima comercial anual estimada seguro total (millones de pesos)**

Edad (años)	Valor asegurado (millones)	
	50	100
30	2,27	4,30
35	2,30	4,35
40	2,32	4,40
45	2,40	4,55
50	2,50	4,80

Fuente: Cálculos Fasecolda

**Cuadro 4: Costo estimado de subsidios anuales seguro dotal**

(millones de pesos)

Ahorro (millones)		50		100	
Vida útil (años)		15	20	15	20
Porcentaje de subsidio	10%	18.600	35.500	33.700	24.500
	20%	37.200	71.000	71.400	49.000
	30%	55.800	106.500	107.100	73.500
	40%	74.400	142.000	142.800	98.000
	50%	93.000	177.500	178.500	122.500

Fuente: Cálculos Fasecolda

En este sentido, resulta inaplazable la adopción de una regla de vida útil; para el diseño de esta regulación se propone implementar el siguiente esquema:

1. Vehículos nuevos o que se matriculen después de la entrada en vigencia de la regulación:

Se sugiere aplicar de forma estricta el concepto de vida útil legal, parámetro que puede seguir las recomendaciones del Conpes3759, y que no pueda extenderse en ningún caso.

2. Matriculados antes de la entrada en vigencia:

2.1. Otorgar, durante un periodo posterior a la entrada en vigencia de la regulación, una amnistía que les permita a los camiones circular sin importar su edad. El tiempo de esta amnistía puede fijarse en función de un plazo que sea razonable para lograr ahorrar el capital que permita adquirir un nuevo camión o, al menos, cubrir su cuota inicial. Una vez concluya el periodo de gracia, ningún vehículo de carga podrá circular si supera la vida útil legal.

2.2. En el marco del periodo de gracia, implementar un esquema que restrinja la circulación en las vías primarias y secundarias de los vehículos amnistiados, dependiendo de su edad. Conforme avance la edad

de los vehículos, estos van descendiendo de intervalo hasta que salgan de circulación.

**El seguro dotal como instrumento facilitador de la política de renovación de camiones.**

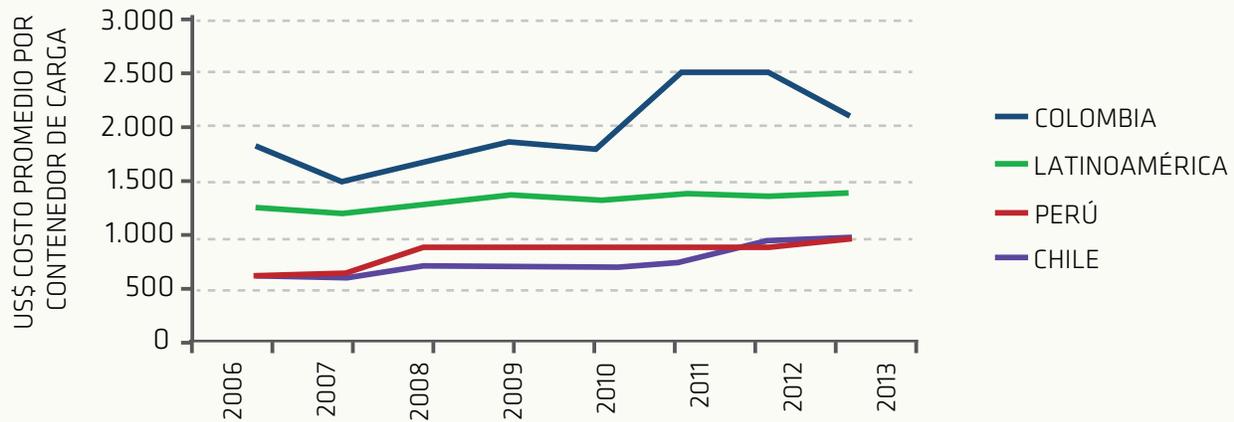
Un seguro de vida dotal es un producto de ahorro programado que otorga al asegurado un rendimiento financiero garantizado sobre el capital que se logre acumular, después de un número pactado de cuotas periódicas.

La propuesta de incentivar el ahorro mediante el subsidio de un seguro dotal cobra relevancia y surge como una eficaz alternativa de apoyo al sector camionero, que le permitirá enfrentar con solidez el fin de la vida útil de sus vehículos, garantizando el cumplimiento de la norma (política de competitividad) y la permanencia activa de la base camionera en el mercado, con mejores camiones (política social).

Es así como el seguro dotal se presenta como una alternativa adecuada para facilitar la implementación de la regulación de vida útil, dado que minimizaría el

➔ La propuesta de incentivar el ahorro mediante el subsidio de un seguro dotal cobra relevancia y surge como una eficaz alternativa de apoyo al sector camionero, que le permitirá enfrentar con solidez el fin de la vida útil de sus vehículos.

**Gráfico 1: Costo promedio por contenedor de carga en algunos países de América Latina (2006-2013)**



Fuente: ANIF, Sinergia y Banco Mundial

impacto de la transición desde el ineficaz sistema de chatarrización uno a uno, fomentaría la cultura del ahorro en la población camionera y brindaría protección a las familias camioneras con menores ingresos.

### Costo del seguro y estimación de los subsidios

Los elementos determinantes del costo del seguro dotal son la edad, el estado de salud del asegurado y el periodo de cobertura definido. Basado en la tabla de mortalidad de asegurados en Colombia, se estimó el costo de la prima anual para un periodo de cobertura de 20 años, como se muestra a continuación. El resultado se muestra en el cuadro 3.

Vale la pena resaltar que la masificación del seguro dotal en la base camionera reduciría el valor de las primas en comparación con el costo ordinario actual de mercado. Bajo este escenario (ver cuadro 4), el impacto fiscal dependerá del porcentaje del pago de la prima a ser subsidiado para los 55 000 propietarios de uno o dos camiones con un uso menor a cinco años y del tiempo que se establezca como límite de vida útil.

### Conclusión

El subsidio al seguro dotal para camioneros se presenta como un mecanismo eficaz para generar el ahorro privado que se necesita para financiar la renovación del parque automotor de carga. Esta alternativa es integral, en la medida en que logra armonizar la política social en el transporte de carga promovida en el Conpes 3489, que busca el fortalecimiento de una base camionera democratizada, con la política de eficiencia logística encaminada a reducir los costos del transporte y ganar competitividad. (Conpes3527 - Política Nacional de Competitividad y Productividad).

Con menos de la tercera parte del esfuerzo fiscal anual que se destina actualmente para el fondo de chatarrización, podría fomentarse el ahorro de 100 000 camioneros, lo que en las próximas dos décadas puede estimular la renovación del 50% de la flota de camiones (dada la actual composición de la propiedad de la flota camionera). Esta inversión fiscal se verá recompensada por un menor consumo energético, menores niveles de contaminación y menos accidentes, lo que, sumado a otros factores, resultará en menores costos de transporte y mayor competitividad. 