



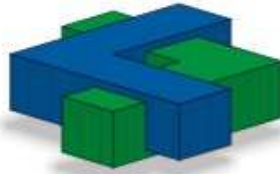
From: fernandocatano@hotmail.com
To: jcarrillo@mintransporte.gov.co
Subject: RE: RV: Citación reunión Observatorio de Transporte de Carga, 9 de abril
Date: Mon, 8 Apr 2013 23:16:16 -0500

Doctor Jorge Carrillo, buenas noches.

Sea lo primero ofrecer excusas por escribir desde mi correo personal, pero dado lo ocupado del día me fue imposible hacerlo desde el correo de Fedetranscol.

En cuanto al tema propuesto, parque automotor, me permito, para esta primera aproximación, por parte de FEDETRANSCOL, formular las siguientes apreciaciones:

1. Es claro que según las cifras oficiales, en cuanto a la dimensión del parque automotor de carga y la carga movilizada en los últimos años, enfrentamos una marcada y considerable sobreoferta de vehículos contra a una constante y en merma demanda del servicio, lo que hace impostergable una regulación profunda y definitiva, una política, del equipamiento de carga en Colombia.
2. Esta regulación deberá comenzar por fijar una vida útil de los vehículos, la cual estará determinada por criterios técnicos en relación directa o al uso del equipo o a la vida "física" de éste. Ahora para esto se deberá apoyar el Ministerio de Transporte en la voz calificada de los importadores de éstos los cuales soportados en los fabricantes internacionales (que no son muchos) y las experiencias similares, indicarán cual y como debe ser el criterio. En Fedetranscol consideramos que estos parámetros técnicos ya están inventados y no deberá tomar tiempo conocerlos. Creemos en Fedetranscol que la ley 105 de 1993 podría permitir que esta regulación se haga vía decreto, evitando un trámite legislativo engorroso por no decir nulo, en donde si el proyecto (de iniciativa gubernamental) no lleva mensaje de urgencia del Presidente, no surtirá su trámite, así nos lo ha mostrado la experiencia al intentarse este camino con el mismo propósito.
3. El criterio a seguir, cualquiera que éste sea, deberá amarrarse a la realidad económica colombiana, pues se supone que durante el transcurso de esa vida útil, el vehículo debió producir lo suficiente, financieramente hablando, para reponerse.
4. El diseño de esta política tendrá necesariamente que contemplar beneficios o incluso subsidios, para su implementación, tales como, a modo simplemente de ejemplo, eliminación de aranceles (si no los hay ya) o exención del IVA, planes crediticios especiales (o blandos), en fin. Lo anterior no es descabellado en la medida que otros sectores ya cuentan con este tipo de beneficios, como los caficultores que recibieron en el 2012 beneficios del orden de 1,2 billones de pesos, y recientemente 800.000 mil millones adicionales (marzo de 2013), y como este otros sectores. No en vano, siguiendo con ejemplos, la Andi ha presentado al gobierno nacional un pliego de 8 propuestas para



FEDETRANSCOL

FEDERACIÓN DE EMPRESAS TRANSPORTADORAS DE CARGA DE COLOMBIA

incentivar la industria, como bajar las tarifas de energía eléctrica, redistribución del IVA (ver última edición de la revista Semana).

5. El régimen de transición será un dolor de cabeza de obligatorio padecimiento, pues en él se dará un plazo para que aquellos vehículos que en teoría deben salir inmediatamente de circulación, puedan o acceder de manera **preferente** al programa de chatarrización u otorgárseles un término prudente para salir, bien reponiendo (al cabo de ese período) el equipo o bien, accediendo a la chatarrización pero sin preferencia alguna (al igual, al vencer ese período).
6. A la par con el diseño de esta Política, se deberá modificar ligeramente la Res. 7036 de 2012 para que permita que los interesados en registrar un vehículo de carga nuevo, lo puedan hacer acudiendo a los vehículos postulados (ya calificados) para acceder al programa de chatarrización, generando un doble efecto: se registran vehículos con facilidad, de un lado, y el postulante recibe con mayor celeridad el estímulo económico para ello, de otro lado; cumpliéndose así la finalidad de la norma, pues se registran vehículos sin incrementar el parque automotor, pero modernizándolo al mismo tiempo. No debería tomar más de una semana expedirla.

Doctor Jorge como lo expresé son las primeras (pero no las únicas) impresiones de Fedetranscol frente a un tema tan neurálgico como imprescindible de regular, en el cual es supremamente importante, crucial y metodológico saber o conocer el pensamiento o la visión del Mintransporte, pues eso facilitará el trabajo de los actores del sector, como siempre lo hemos sostenido, pues nos evitaría hacer solicitudes o propuestas que de entrada no tendrían el respaldo del propio ministerio.

Creemos también que es imperativo e impostergable que el Ministerio suspenda por un tiempo la habilitación de nuevas empresas de transporte de carga, las cuales han crecido en un 70% en los últimos seis años, pasando de 1580 en diciembre de 2006 a 2600 en diciembre de 2013, petición que Fedetranscol viene sustentando desde octubre de 2011 cuando se permitió nuevamente la habilitación de empresas. Temas todos estos afines a los objetivos del OTC.

De manera más extensa y propositiva haremos llegar un escrito de Fedetranscol al OTC, pero dada la premura de esta reunión, era necesario hacerlo de esta manera.

Cordial saludo,

LUIS FERNANDO CATAÑO CORDOBA
Director Ejecutivo
FEDETRANSCOL