

Permisividad legislativa podría causar más muertos y heridos en las pistas

La prórroga de la importación de autos usados

TEMA:

El Congreso de la República tiene pendiente la decisión de si ampliará o no –por cuarta vez– la importación de vehículos usados a través de Zofratacna hasta finales de diciembre de 2012, la misma que debería terminar a fines del presente año.

Se estima que los autos usados importados generarían en los próximos dos años más de 7,150 nuevos afectados directos por año (6800 accidentados y 350 muertos) y 252 mil toneladas adicionales de CO₂ que afectarían indirectamente a miles de peruanos a través de enfermedades respiratorias. Hasta el momento, los 736,889 autos que han sido importados han generado cerca de 5,700¹ muertes que pudieron haber sido evitadas y ha elevado innecesariamente la antigüedad del parque automotor entre 15 y 20 años, dependiendo del tipo de vehículo.

IMPORTANCIA:

La norma que dispone la importación de autos usados beneficia a muy pocos y afecta a muchos. La prueba: 10 empresas concentran el 44% de las importaciones de autos usados.

La información disponible sobre el tema es frecuentemente inexacta. Por ejemplo, si bien se argumenta que la posibilidad de importar autos usados genera empleos para 800 choferes y 2,350 mecánicos cuyo beneficio aproximado es de US\$ 12.6 millones de dólares anuales, muy pocos conocen que el costo en términos de vidas humanas, accidentes y contaminación supera los US\$ 547.5 millones.

El entendimiento del problema también está anclado en el pasado. Cuando se aprobaron las normas que permitían la importación de vehículos usados², la situación en el país era muy distinta. La prueba: en los años noventa el crédito automotriz era prácticamente inexistente, hoy se otorgan más de 25,000 por año y la tasa efectiva promedio en soles para vehículos ha pasado de 13.81% (octubre de 2009) a 8.89% (junio de 2010).

La seguridad es un bien público que debe ser provisto por el Estado para todos los ciudadanos sin distinción. Se trata de un derecho que tienen los ciudadanos, tan importante como el derecho a la justicia o a la salud. La justicia a medias, la salud a medias o la seguridad a medias, es una peligrosa ficción. Por eso, argumentar que deben flexibilizarse los requerimientos de seguridad mínimos para los vehículos en zonas muy pobres es tan irresponsable como lo sería si se permitiera el ingreso de medicinas vencidas para pacientes

¹ Se considera las importaciones de 1991-2009, a razón de 300 muertes promedio al año donde estuvieron involucradas las Station Wagon.

² Decreto Legislativo 843, permite la importación desde noviembre de 1996 y los dispositivos posteriores.

con menores recursos o si se dejara volar aerolíneas cuyos aviones no han pasado los controles internacionales existentes para tal fin.

Es muy importante que la opinión pública y especialmente los congresistas conozcan esta información porque el rol que está jugando el Parlamento respecto de este tema es hasta el momento errático e inconsistente. En diciembre 2008, cuando se amplió el plazo de las operaciones de Zofratacna hasta diciembre de 2010, la misma norma estableció un plazo superior de vigencia para CETICOS Ilo, Matarani y Paita para la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados; y en ese momento, los congresistas no consideraron inequitativa ni discriminatoria dicha circunstancia.

ANALISIS:

Los autos usados generan costos que son 44 veces más grandes que sus beneficios.

Quienes apoyan la prórroga de la importación de autos usados señalan que esta genera empleo e inversión. Según cifras de Zofratacna, de la actividad de importación y reconversión de autos usados dependen alrededor de 800 choferes y 2,350 mecánicos, lo que implica en términos de sueldos aproximadamente US\$ 12.6 millones de dólares anuales y 3.6 millones de dólares en inversiones si se consideran las cifras de Zofratacna.

Lo que no consideran estas personas es que los accidentes que generan los automóviles importados usados (solo considerando las Station Wagon) ascienden a US\$550³ millones por año. Esta cifra podría superar los US\$600 millones en los siguientes dos años.

De acuerdo con el informe de la Defensoría del Pueblo publicado en 2010⁴, en el 9% de los accidentes fatales ocurridos en 2007 estuvieron involucrados los automóviles tipo Station Wagon (vehículo ícono de aquellos que tienen "timón cambiado")⁵.

Adicionalmente, el Tribunal Constitucional ha señalado, sobre la base de estudios especializados del tránsito en Lima que⁶ *"...7 de cada 10 Station Wagon que intervienen en accidentes de tránsito son de timón cambiado y que el 64% de los mismos vehículos que intervienen en accidentes tienen más de 10 años de antigüedad..."*

Esta proporción implica:

³ La estimación considera como pérdida, el ingreso dejado de ganar por las personas afectadas (heridas y muertas en accidentes donde las Station Wagon estuvieron involucradas) asumiendo de modo conservador, el salario mínimo vigente. Se considera que la edad promedio de las víctimas de tránsito es mayor a los 20 años.

⁴ "La Defensoría del Pueblo y el Transporte Terrestre de Pasajeros", informe 2010

⁵ En el Perú, se pierden alrededor de 3,500 vidas al año en accidentes vinculados al tránsito, mientras que el número de heridos bordea los 50 mil.

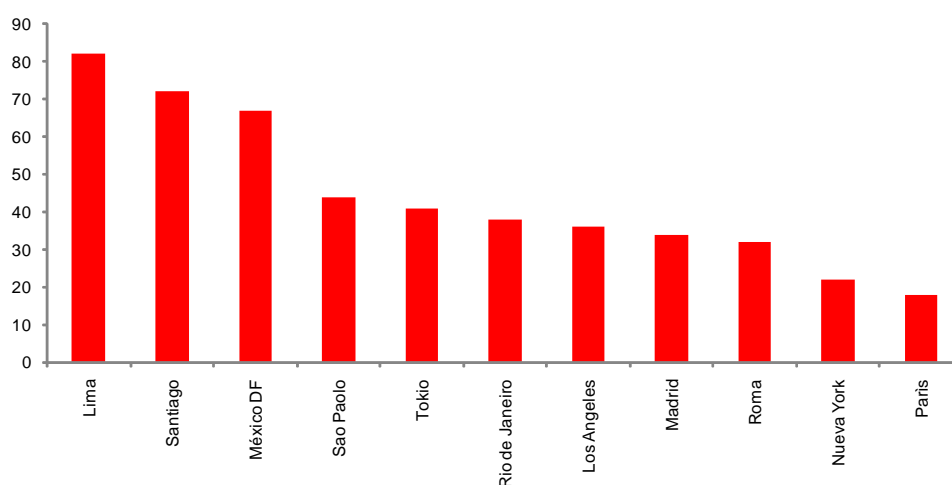
⁶ Sentencia del Tribunal Constitucional TC 03610-2008-PA.

- ❖ 325 muertes en 2010 que podrían llegar a 350 en 2012, ocasionadas por los automóviles Station Wagon importados, usados y con timón cambiado⁷.
- ❖ 5,400 heridos en accidentes con estos mismos vehículos, los cuales podrían elevarse a 6,800 en 2012.

Este cálculo no incluye el inmenso costo de la contaminación ambiental que estos vehículos generan. Precisamente, el Tribunal Constitucional, citando información de la Defensoría del Pueblo ha señalado "...*Esta relación causa-efecto también se pone de manifiesto con los mayores flujos de importaciones de vehículos usados y el incremento de infecciones respiratorias agudas en niños menores de 5 años,..., pues de los 437,275 casos que se presentaron en 1995, en el 2005 esta cifra se incrementó a 1,105,575, identificándose al parque automotor como la mayor fuente de contaminación al generar el 86% de los gases contaminantes...*".

Como resultado de ello, según el Banco Mundial, Lima es una de las ciudades con mayores niveles de contaminación, al presentar concentraciones de 80 ug/m³ de partículas menores a 10 micras, las cuales ingresan al sistema respiratorio, siendo una de las posibles causas de las enfermedades cardio-respiratorias.

Promedio anual de concentración de Partículas de 10 Micras de diámetro o menos en ciudades seleccionadas (ug/m³)



Fuente: Banco Mundial. Análisis ambiental del Perú. Retos para un desarrollo sostenible

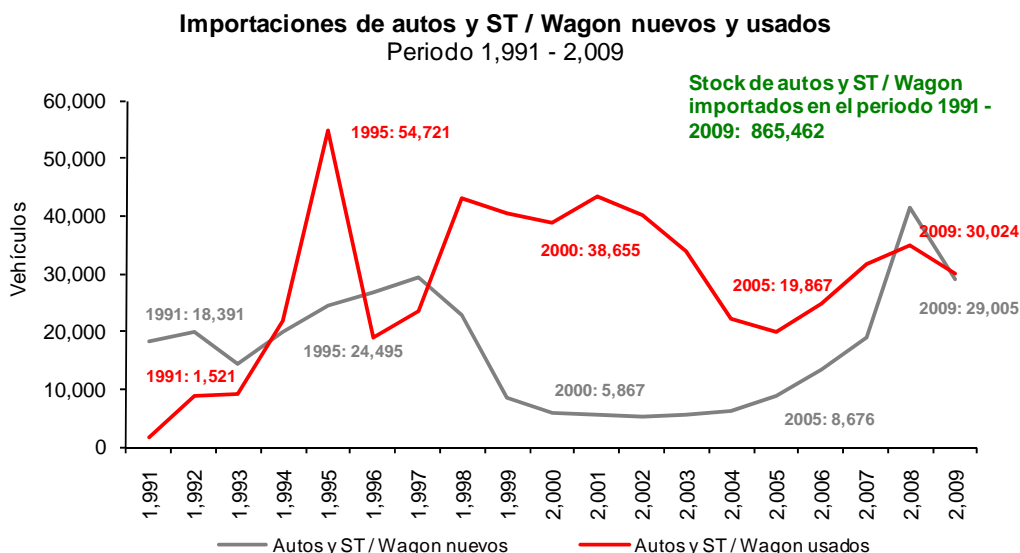
La solución obvia no llega porque intereses privados tratan de evitarlo.

Si los autos importados usados contaminan más, no generan más empleo que actividades alternativas y además ocasionan muertes y destruyen vidas y familias, los peruanos podríamos preguntarnos ¿por qué no se ha hecho nada al respecto?

⁷ Los escenarios considerados siguen los supuestos establecidos en la exposición de motivos al proyecto de ley propuesto por la asociación civil "Cruzada Vial".
<http://www.cruzadavial.com/files/ExposiciondeMotivos.pdf>

A continuación, algunas posibles explicaciones:

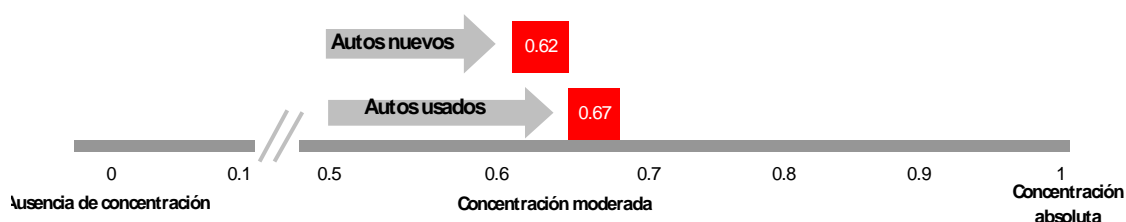
- ❖ El mercado de autos importados usados no está compuesto como podría pensarse por pujantes microempresarios peruanos. Por el contrario, se trata de empresas tanto o más poderosas que las empresas importadoras de automóviles nuevos. La prueba: la proporción de automóviles usados respecto al total de vehículos importados es de 55% y de 63% si se tiene en cuenta solo los autos y Station Wagon.



- ❖ Tampoco, como podría pensarse, se trata de un grupo de importadores atomizado y poco coordinado. Por el contrario, se trata de empresas muy cohesionadas y articuladas. La prueba: la concentración de la industria de autos importados usados es muy similar a la de autos nuevos – el indicador Gini es de 0.67 en el primer caso y de 0.62 en segundo.

Grado de concentración en el mercado de autos usados

Índice de Gini del periodo 2007-2009



Nota: Los cálculos consideraron la partida arancelaria 8703239020. Para el caso de los autos usados se consideró a los importadores que en el periodo 2007-2009 importaron más de 25 vehículos.

- ❖ Menos, como también podría creerse, se trata de un grupo de empresarios que enfrentan un mercado con márgenes estrechos. Por el contrario, el margen de un negocio en el cual se vende a precios atractivos unidades vehiculares que no pueden circular prácticamente en ningún lugar del mundo con excepción de Bolivia y Paraguay, puede ser incluso más atractivo que el de un importador de autos nuevos. La prueba: según estimados propios, por un automóvil Station Wagon usado se puede llegar a obtener 44% de rentabilidad.

Evidentemente, estos empresarios tratan –acaso– de defender sus intereses económicos, al igual que los hacen los importadores de autos nuevos. La gran pregunta es ¿qué debe pasar cuando los intereses de la población entran en conflicto con algunos intereses particulares?

El Tribunal Constitucional⁸ trató de dar una respuesta señalando expresamente, que el bienestar general es superior a los intereses particulares.

“...Cuando entran en conflicto la generación lucrativa o la mayor rentabilidad de ciertos grupos económicos, con el bienestar colectivo o la defensa de los bienes que resultan indispensables para que la vida humana siga desarrollándose, la interpretación que de la Constitución se haga debe preferir el bienestar de todos y la preservación de la especie, así como de las demás especies...”

En tal sentido, resulta contraproducente la promulgación de una ley que beneficie a una minoría, afectando el bienestar de un mayor número de personas⁹.

El Congreso, el Poder Judicial y el Ejecutivo son responsables.

El comportamiento del Congreso ha sido errático e inconsistente. La Ley 29303 de diciembre de 2008 que estableció como límite de plazo hasta el 31 de diciembre de 2010, las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en Zofratatca, también dispuso el plazo de culminación de las actividades de los CETICOS de Matarani, Ilo y Paita hasta el 31 de diciembre de 2012.

Votación Ley 29303

Bancada	Votos a favor	Bancada	Votos en contra
Alianza Nacional	7	Perú Posible	
Bloque Popular	4	Carlos Bruce Montes de Oca	1
Fujimorista	7	Unidad nacional	
Grupo Especial (CD)	2	Javier Bedoya	1
Nacionalista*	14	Gabriela Pérez del Solar	1
Partido Aprista	17	Martín Pérez	1
Unidad Nacional	6	Rafael Yamashiro	1
Total	57	Total	5

* Actualmente, uno fallecido

Fuente: Congreso de la República, elaboración Proexpansión SRL.

En el Diario de Debates de dicha norma¹⁰, se aprecia que los Congresistas que participaron activamente de la discusión y que posteriormente negociaron la redacción final de la misma, son los mismos quienes en el nuevo Dictamen de

⁸ Fallo emitido en 2008.

⁹ Sentencia del Tribunal Constitucional N° 03610-2008-PA

¹⁰ Pág.90 del Diario de Debates: “...El señor ORDÓÑEZ SALAZAR (GPN).— Presidente, habiendo el autor del proyecto en minoría acogido la propuesta de la Célula Parlamentaria Aprista, en el sentido que se posterga el funcionamiento del Ceticos Tacna solo hasta el 2010, y manteniéndose los otros Ceticos hasta el 2012, en eso estamos plenamente coincidentes..”

la Comisión de Transporte donde se discutió el pedido de una cuarta ampliación hasta 2012, señalan:

"...No se explica como se ha establecido tratos diferenciados para la realización de la misma actividad otorgándose plazos distintos a las empresas que operan en las localidades de Ilo, Matarani y Paita, con las que operan en la ciudad de Tacna. Es necesario corregir esta desigualdad frente a la posibilidad de convocar nuevos conflictos sociales por razón de diferencia de trato¹¹..."

Al respecto, se hace difícil encontrar una explicación a este comportamiento.

El Poder Judicial, con el acogimiento de las Acciones de Amparo presentadas por los importadores de autos usados, permitió el ingreso de 30 mil vehículos usados que ahora sabemos lo que representan a nivel de vidas y heridos para el país. Felizmente, el Tribunal Constitucional acaba de precisar que desde el 6 de noviembre de 2008, todas las resoluciones del Poder Judicial que contravienen las normas legales que limitan el ingreso de vehículos usados son ineficaces porque contravienen la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional.

El Poder Ejecutivo tampoco ha ayudado mucho, al no haber implementado ninguna acción recogida en la propuesta de la Comisión que estuvo encargada de estudiar, analizar y proponer alternativas económica y técnicamente viables que permitan el ejercicio de actividades alternativas a la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en Zofratacna.

CONCLUSIÓN:

En este caso, lo que está en discusión son dos valores importantes: La vida y el empleo. La decisión que deben tomar los Congresistas de la República debe inclinar la balanza hacia aquello que no se puede generar ni volver a construir.

Lo que se tiene que defender es la vida y la salud, dejando de lado cualquier cálculo político ad portas de los próximos procesos electorales.

¹¹ Dictamen recaído en los Proyectos de Ley N° 3950-2009 y N°3962-2009