

Opinión



Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co
Twitter: @ravilapinto

CARTA DEL DIRECTOR

Un paso clave

Después de casi una década del plan de modernización de la flota de transporte de carga, el Ministerio de Transporte acaba de anunciar un cambio de rumbo en esta política. El Programa de Modernización de Vehículos de Carga apunta a chatarrizar al menos 25.000 vehículos, con un peso superior a 10,5 toneladas y que lleven rodando 20 años o más. Una meta ambiciosa, si se tiene en cuenta que el anterior proyecto, denominado 'uno a uno' logró chatarrizar, en casi 10 años, unos 30.000 camiones, con un valor aproximado de 970.000 millones de pesos.

Las cifras del Registro Único Nacional de Tránsito señalan que, en Colombia hay 119.000 vehículos de transporte de carga pesada que superan las 10,5 toneladas, de este universo cerca de 51.000 tienen al menos 20 años de antigüedad y la gran mayoría son de pequeños propietarios. Con la

nueva estrategia se busca chatarrizar cerca del 50 por ciento de esa flota.

La cartera de Transporte ha explicado que el Programa, además de renovar el parque automotor del transporte de carga para fomentar la competitividad del sector, también busca mejorar la calidad del aire, ya que los automotores con más de 20 años rodando son los que mayor cantidad de emisiones de CO2 y material particulado envían al medioambiente.

Aunque el plan concentra sus esfuerzos en los transportadores de carga dueños de uno o dos camiones, ofrece alternativas para quienes poseen más vehículos y deseen renovar su flota. Para los primeros existen, en los dos años iniciales de funcionamiento del programa, opciones que van desde retribuciones económicas por los camiones viejos que deseen sacar del mercado, hasta exenciones tributarias para quienes quieran



El plan del Ministerio de Transporte para modernizar el parque automotor de carga en Colombia, es una apuesta audaz”.

renovar su flota. Incluso, hay beneficios para los vehículos que por su antigüedad y obsolescencia están por fuera del mercado de carga.

Pese a que no ha sido formalmente anunciada, el Programa también pondrá sobre la mesa una propuesta para los propieta-

rios de tres o más camiones interesados en renovar su parque automotor. La iniciativa, que ha dejado entrever el Ministerio de Transporte, señala que estos podrán comprar los camiones viejos de los pequeños propietarios, para después aprovechar las gabelas al momento de chatarrizarlos.

Otro punto que se destaca del nuevo plan de modernización de la flota de transporte de carga tiene que ver con las facilidades para hacerlo. Mientras que en el programa 'uno a uno' se debían surtir más de 60 trámites para alcanzar la chatarrización, el actual promete llegar a esa meta superando solo nueve etapas. Sin duda, la automatización de los procesos será clave para alcanzar esa eficiencia.

Justamente, esa capacidad de digitalizar cada uno de los pasos para obtener los beneficios de chatarrización, debe redundar en mayor trazabilidad que evite los

escándalos del pasado. En el espejo retrovisor del nuevo programa deben quedar las mafias que se apoderaron del negocio, que no solo alimentó bandas criminales, sino dio pie para que Estados Unidos señalara y reprochara esas falencias. Evidentemente, para el país del norte, el modelo 'uno a uno' no era llamativo, pues restringía su capacidad de venderle camiones a Colombia. No significa que con el nuevo sistema inunde el mercado colombiano, pero sí facilita la entrada de más unidades.

Sin duda, esta apuesta del Ministerio de Transporte es una manera interesante y audaz de solucionar un problema que era difícil de resolver. No obstante, hay que ver cómo evoluciona el programa, pero es muy importante que la edad promedio del parque automotor en Colombia disminuya -que era el segundo más viejo de la región, después del de Nicaragua-. Por supuesto, esto forma parte de los avances en competitividad, los cuales deben venir acompañados de mejores vías, pero este es un paso clave, que redundará en beneficios, tanto para el transporte de carga como para el medioambiente.

Notre-Dame y el poder en la historia

Beethoven Herera Valencia*



Bolívar asistió en 1804 a la coronación de Napoleón como emperador en Notre-Dame, y allí manifestó que no sería emperador. En esa ceremonia, Napoleón se colocó él mismo la corona en lugar de que lo hiciera el papa Pío VII, allí presente, mientras Carlomagno había recibido, de rodillas, su corona del papa León III.

Antes de su coronación, en el concordato de 1801 entre la Francia revolucionaria y la Santa Sede, Napo-

león se autoproclamó primer cónsul, respaldado por el voto popular, y confiscó las tierras de la Iglesia, el clero juró lealtad al Estado, recibió sueldo oficial; y la religión católica no fue declarada como oficial del Estado.

Por Notre-Dame ha pasado la historia de Francia, de y Europa. En la revolución de 1789 fueron decapitadas sus imágenes, en la Comuna de París de 1871 se quemaron sus bancas, los bombardeos de la Primera Guerra Mundial no la alcanzaron, el general alemán a cargo de París desobedeció la orden de Hitler de bombardearla y en ella se beatificó a Juana de Arco en 1909.

Los vitrales de las catedrales góticas de Chartres, Colonia y Reims reviven la



La catedral que ha ardido en llamas, encierra entre sus muros, vitrales y columnas, la historia de Francia y de Europa. Esa memoria inmaterial sobrevive al fuego”.

historia bíblica y tienen múltiples agujas, mientras Notre-Dame solo tenía una aguja, construida en el siglo XI por Viollet le Duc, justamente la que acaba de colapsar.

Bolívar, quien aseguró en Notre-Dame que no sería emperador, rechazó en Guayaquil la propuesta de San Martín de traer un príncipe europeo a gobernar América después de la independencia y ello determinó el exilio del héroe argentino; pero, pese a esa promesa, después de la Convención de Ocaña, Bolívar se declaró dictador e incluyó la presidencia vitalicia en la Constitución de Bolivia. Entre tanto, en México se declaró emperador a Agustín de Iturbide y se trajo a Maximiliano de Habsburgo para ser

emperador, enfrentado al presidente elegido Benito Juárez, quien lo fusiló después de derrotarlo. Y en Brasil, el rey Don Pedro, declaró la independencia respecto de su padre Don Juan rey de Portugal, pero mantuvo la monarquía.

La declaratoria como Patrimonio de la Humanidad que la Unesco hizo a Notre-Dame, reconoció el valor artístico que ha acumulado en la historia. Víctor Hugo ubicó allí su obra Nuestra Señora de París, en 1831; con los amores entre Quasimodo, el campanero de la catedral y la gitana Esmeralda -obra llevada al cine con Anthony Quinn y la versión de Disney en 1996, que recaudó 300 millones de dólares-. También en Notre-Dame era ca-

nónigo Fulberto, cuya sobrina Eloísa fue seducida y embarazada por el filósofo Abelardo, a quien el clérigo, en venganza, hizo mutilar.

La investigación que la policía de París ha iniciado acerca de los 14 obreros que trabajaban en la restauración en el momento en que se desencadenó el fuego, busca descartar que se trate de un hecho intencional, como el atentado reciente contra la emblemática iglesia de San Sulpicio.

La catedral, que ha ardido en llamas, encierra entre sus muros, ojivas, vitrales y columnas la historia de Francia y Europa. Esa memoria inmaterial sobrevive al fuego.

*Profesor, U. Nacional y Externado
Con colaboración de Andrés S. León

Portafolio

El Tiempo Casa Editorial
www.portafolio.com

Copyrights © 2019.
EL TIEMPO Casa Editorial S.A.

Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.

Director
Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co

Editor adjunto y jefe temático
Edmer Tovar
Martínez

Subeditores
César Augusto
Giraldo Briceño

Luisa Constanza
Gómez Rodríguez

Rubén López Pérez

Subeditora de Opinión
Rosa María Cárdenas Lesmes

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

Constanza Gómez
Andrés Cárdenas
Adriana Leal Acosta

Sala de Redacción

Gabriel Flórez
Sebastian Londoño

Alfonso López Suárez
Laura Viviana Lesmes Díaz

Editor Portafolio.co
Pedro Miguel
Vargas Núñez

PERIODISTAS EN COLOMBIA

Medellín: Jorge García
Bucaramanga: Félix Quintero

Oficinas de EL TIEMPO

Cali: José Valencia
Ibagué: Fabio Arenas

Barranquilla: Estewil Quesada
Eje Cafetero: Fernando Umaña

Director Gráfico
Beiman Pinilla

Jefatura de Diseño
Juan Manuel Leal

Concepto Gráfico y Diseño Editorial
Diana Yamile
Acosta González

Diseño y Diagramación
Diana Yamile Acosta G.
Edwin Puentes Martínez

Infografía
José Alirio Díaz

Fotografía
Casa Editorial
EL TIEMPO

Colaboradores
Beethoven Herrera,
Mauricio Cabrera G.,
Sergio Calderón A.,
María C. Lorduy y
María P. Villaveces

Gerente Portafolio

María Cristina Amaya Hoyos
marama@eltiempo.com
Tel.: 2940100 Ext.: 2860.

Jefe Mercadeo

Ibón Andrea Bernal Torres,
ibober@eltiempo.com

Oficina de redacción, administración y ventas
Avenida Calle 26 No. 688-70
Bogotá, Colombia. Tel: 2940100.

Suscripciones

Bogotá: 3538888
Línea Nacional:
01 8000 118080
Medellín: 2507988
Cali: publicidad: 6836000

Servicio al lector

Bogotá: 6687155
Barranquilla: 511077
Ibagué: 610799 -
610790.
Conmutador: 2940100.