

CHATARRA vs CALIDAD DE VIDA

La humanidad ha desarrollado a lo largo del siglo pasado y el actual, gran cantidad de adelantos y avances tecnológicos en todos los campos tanto de la salud, investigación, confort etc. La tendencia seguirá con mayor velocidad que aun no podemos imaginar por los descubrimientos que día a día se van conociendo y poniendo a disposición de la gente. Si bien esto en un desarrollo que beneficia al género humano tiene una contrapartida compleja para las actuales y futuras generaciones y esto se llama contaminación. Tal afirmación se basa en el desarrollo tecnológico que produce elementos que con el tiempo se vuelven obsoletos y crean problemas para su descarte por acabarse la vida útil de los mismos, caso (baterías / pilas) o bien por falta de capacidad para responder a los requerimientos de la actualidad ya sea por mayor consumo u obsolescencia. Hoy día es difícil deshacerse de una heladera que no funciona, de monitores de TV o PC etc.

En el caso de la industria automotriz esto se potencia dado que se estima que el parque mundial es de 670 millones de vehículos a la actualidad, proyectándose para el año 2030, 1.200 millones de unidades circulando por el planeta. La producción mundial de automotriz es de aproximadamente es de 68 millones de unidades año que ingresan al circuito lo que hace que en los países desarrollados genere el problema anteriormente mencionado. Políticas erróneas de algunos Estados, que creyendo que autorizando el ingreso de los vehículos usados a los mismos, brindan a la población la satisfacción de tener al alcance de cada poblador un medio de locomoción a valores accesibles, y políticamente un beneficio para la autoridad gobernante. Esto es una falacia.

Los hechos lo están demostrando, las nuevas unidades consumen mucho menos que las antiguas, hoy día se consumen 85 millones de barriles de petróleo por día. Hasta cuando tenemos reservas? 30 o 50 años. No todos los países lo producen para lo cual deben distraer divisas para atender el alto consumo de la obsolescencia .

En materia de accidentes de tránsito, estadísticas de los países en los que se autoriza el ingreso de material usado esta demostrado que la siniestralidad va en aumento año a año, e incluso la tasa afecciones pulmonares en la población de los centros urbanos crecen en forma alarmante por emisión contaminante y congestión vehicular. A lo expuesto hay que agregar la inseguridad en la vía pública con vehículos que ingresan de distintos orígenes a los cuales se les modifica el timón del conductor de la derecha a la izquierda modificando elemento de seguridad para poder adaptarlos con elementos no originales y tecnología local. En el caso del huracán Katrina el ingreso de vehículos que estaban inundados oxidados ingresaron a los países que autorizan la importación del usado.

El ingreso referido también tiene una contaminación pasiva ya que las unidades tienen elementos contaminantes que desde el momento de su ingreso agreden al medio ambiente, ellos son neumáticos, usados lubricantes, baterías, etc.

todo ello sin considerar la emisión de dióxido de carbono que emiten a la atmósfera.

Las autoridades no pueden controlar el valor del ingreso de los automotores por no contar con un elemento de su valor real, siendo el único elemento respaldatorio una factura emitida por el exportador, con lo cual ingresan unidades deterioradas o con vicios ocultos. Esto genera una subvaluación, que perjudica al Fisco por evasión fiscal

Su venta se realiza en mayoritariamente en la calle sin ninguna responsabilidad, solamente endosando la póliza de importación con el valor subvaluado, con lo cual el vendedor no tributa en el caso de Perú, o como en México que siguen circulando con placas de EEUU. A lo expuesto digamos que las Compañías de Seguro no prestan cobertura a los referidas unidades.

A título de pregunta quien se hace responsable de los daños causados a personas y cosas? El Estado. Hay conciencia en las autoridades de lo que significa ya sea en la atención hospitalaria o en seres humanos que quedan incapacitados por el resto de sus vidas.

En el caso de México el ingreso de unidades usadas desde el 2005 al 2009 fue de 5.400.000 vehículos livianos mas dramático es en el caso de los pesados. En el caso de Perú el ingreso de unidades usadas desde 1992 hasta 2009 fue de 727.364 contra una venta de O Km de 582.097

Al sin numero objeciones que se pueden enumerar debemos agregar la evasión de los tributos laborales de quienes trabajan en el acomodamiento de los vehículos, el despilfarro de combustibles por la antigüedad del parque que ingresa (que puede tener hasta diez años de antigüedad), lo que hace rendir 40 Km menos por galón que multiplicado por el parque respectivo da un déficit muy importante de ahorro de divisas.

Países como Bolivia, México, Paraguay, Perú tienen este flagelo y cuentan con la información de lo antedicho con cifras y estudios científicos. En el caso de Chile desde 1985 se prohibió la misma y en el caso de Uruguay la Ley 17.887 de agosto de 2005 prorrogó por 48 meses la importación de bienes muebles, cuyo vencimiento acontece el próximo año 2011.

Es hora que los gobernantes de los países se den cuenta que creyendo que están haciendo política en bienestar de su pueblo, tomen conciencia que los hijos de los beneficiados de hoy pasaran a ser los perjudicados del mañana.