

UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
Facultad de Economía
Evaluación Financiera y Social de Proyectos
2014.

Evaluación de impacto del Programa de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal en Bogotá.

[Alejandro Ramírez García](#)

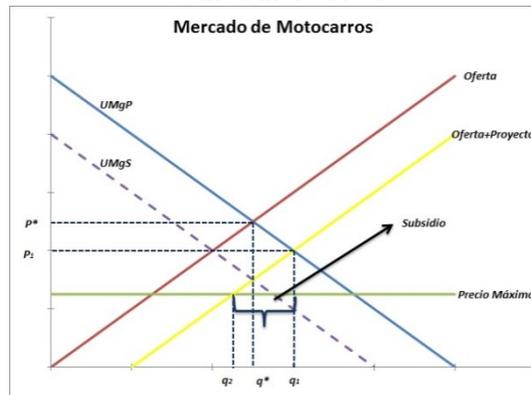
El proyecto de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal en Bogotá, nace como respuesta a la normatividad que rige actualmente la movilidad terrestre en el país. El Código Nacional de Tránsito prohibió la circulación de este tipo de vehículos en ciudades como Bogotá. Esta nueva normatividad, radica en la necesidad de mejorar las condiciones laborales de la población que utiliza este medio de transporte para subsistir. Los proyectos de modernización urbana y social que tiene Bogotá para el futuro, ven en los vehículos de tracción animal, un obstáculo para el desarrollo de estos. Los vehículos de tracción animal significan una amenaza a la seguridad vial, que se ha visto intensificada por la masificación de este medio de transporte, al igual que la regulación incipiente por parte de las autoridades en el tema.

La alternativa propuesta por el distrito a los carreteros, es decir, las personas que dependen de este medio de transporte para subsistir, está enfocada a la formalización de esta actividad económica, con el fin de generar un bienestar social, garantizando beneficios en materia de seguridad social para los trabajadores que se acogieran a este programa. Para esto, los carreteros debían hacer entrega de sus implementos de trabajo (Carreta y caballo) al distrito, para ser reemplazado por un motocarro con capacidad de carga de 750 kilos, en condiciones de ejercer el mismo trabajo que antes ejercían con las carretas, así como de acarrear con los gastos administrativos que se generan alrededor de esta sustitución, como el de capacitar a los carreteros en el manejo de este tipo de vehículo y garantizar que estos mismos cumplieran con la normatividad exigida por las instituciones. Posterior a la sustitución, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos será la institución distrital encargada de gestionar la contratación de los carreteros, así como de la remuneración salarial a los mismos, para que ellos puedan ofertar sus horas de trabajo al sector formal del reciclaje. Este es un proyecto que tiene plazo de enero de 2012 a enero de 2013, con prórroga de un año a enero de 2014.¹

Dentro de este análisis, hay tres mercados plenamente identificados, lo que permite observar en detalle las particularidades de cada uno de ellos. El primero de ellos es el mercado de la venta de motocarros. El proyecto en cuestión, busca la sustitución de vehículos de tracción animal en reemplazo por este nuevo tipo de vehículo motorizado, por ende, el proyecto busca que la empresa privada aumente su producción, para poder ofrecerles mayor cantidad de estos vehículos a los carreteros a un menor precio. Lo primero que a identificar, es que existe una externalidad negativa en consumo (para este caso, los consumidores son los carreteros), a pesar de lo atractivo que suena la propuesta de sustituir la rudimentaria carreta, los consumidores no valoran lo suficiente el motocarro, pues la capacidad que este ofrece es menor a la que ofrece la carreta, lo que se traduce en pérdidas económicas para los carreteros cuando desempeñen su tarea en este nuevo vehículo.

¹ Tomado de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=457>.

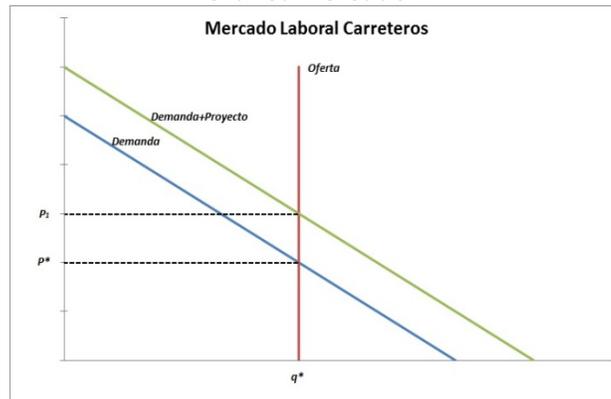
Gráfica Mercado 1



Fuente: elaboración propia

Existe además, un precio máximo para la sustitución de \$0, ya que el distrito, por ley y sentencia constitucional, es el que debe amortizar los gastos de adquisición de los motocarros. Sabemos que el precio real es mucho mayor a \$0, así que el distrito se encarga de pagar la diferencia que hay entre el precio de mercado y el precio máximo. El segundo mercado es el laboral del sector del reciclaje, en el cual van a laborar todos los carreteros que lleven a cabo la sustitución, lo que se refleja en la oferta inelástica, debido a que esta se encuentra fija. El programa de sustitución de vehículos de tracción animal, busca que los carreteros sean contratados en el sector formal del reciclaje en la ciudad, bajo la dirección del UAESP, institución encargada de la contratación y remuneración salarial de los carreteros beneficiados con el proyecto. El proyecto en este mercado, busca aumentar la demanda de trabajo de las plantas recicladoras, para mejorar las condiciones laborales de los carreteros.

Gráfica Mercado 2

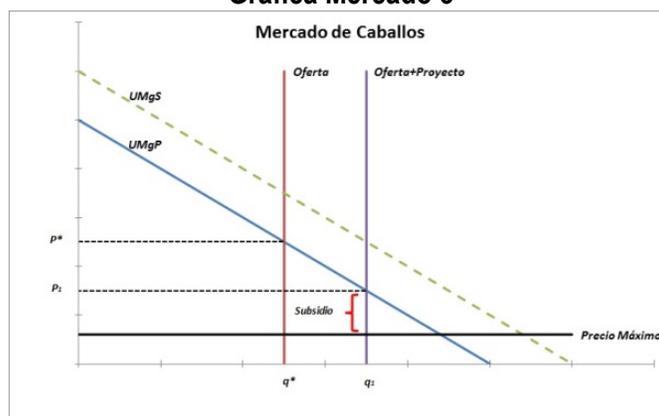


Fuente: elaboración propia

Por último, el tercer mercado a analizar, será el de los caballos, que fueron entregados con anterioridad por los carreteros al distrito, en donde se les hizo un tratamiento de salud y adecuación, para posteriormente ser ofrecidos a instituciones académicas de carácter agrícola, para el incentivo de la investigación y el aprendizaje. La oferta de este mercado es completamente inelástica, debido a que fuentes oficiales señalan que fueron en total 2914 equinos recibidos por el distrito, y estos mismos equinos fueron ofrecidos a las diferentes instituciones de carácter agrícola. Existe una

externalidad positiva en consumo, debido a que los consumidores de caballos valoran de manera excesiva la adquisición gratuita de estos, pues se ven beneficiados en materia académica. También, existe un precio máximo a los consumidores de caballos (\$0), en donde el distrito debe asumir la diferencia que existe entre el precio máximo que se les cobra a los consumidores, y los gastos que surgieron alrededor de la adquisición y adecuación del caballo.

Gráfica Mercado 3



Fuente: elaboración propia

Los impactos de este proyecto son de beneficio a la sociedad, a excepción de algunos agentes, cuyo impacto se traduce en un costo. Los carreteros son los más beneficiados de este programa del distrito, debido a que van a tener la oportunidad de ingresar a un mercado laboral formal, lo que les trae beneficios en seguridad social y económica para el hogar. Asumiendo entonces que la externalidad negativa en consumo se corrige gracias a este nuevo incentivo laboral. Al eliminar las carretas, y sustituirlas por vehículos modernos de transporte de carga, se está avanzando en los proyectos de modernización urbana y social, lo que beneficia a la ciudad. Por último, los institutos de carácter agrícola se ven beneficiados por el ofrecimiento de caballos, por parte del distrito, para el incentivo de la actividad investigativa y educativa. El Distrito, como ejecutor del programa de sustitución, es el principal agente afectado de este proyecto, debido a que es aquel que tiene que acarrear con todos los gastos, lo que significa una fuerte utilización de capital, que podría ser utilizado para otros proyectos alternativos de obra social. Por otro lado, la UAESP, se encarga de la contratación de mano de obra, por tanto, siempre es un costo económico.

En síntesis, el proyecto favorece a la disminución de la gran brecha social en la ciudad, esto debido a las oportunidades laborales que se les brinda a los carreteros, en conjunto con las mejoras en su calidad de vida. El salario mínimo les permite llevar a su hogar un beneficio mayor del que eran acreedores cuando se encontraban en el sector informal. Pero, la principal falla de este proyecto se debe a la planeación incipiente por parte del distrito, en donde se encargaron de dar oportunidades laborales y un mejor implemento de trabajo a los carreteros, pero no se pensó en que el carretero no está representando tan solo sus intereses individuales, detrás de ellos hay una familia que depende económicamente de esta actividad, por tanto, considero que el distrito debería velar por la seguridad del hogar del carretero, para dar una estabilidad económica y social. Una contribución del distrito a la educación de los niños y jóvenes de padres que son carreteros, significa un avance mayor en materia social, porque mejora la calidad de vida de las familias a largo plazo.

Bibliografía

19 *Informe de avance: sustitución de VTA*. (30 de Abril de 2014). Recuperado el 31 de Mayo de 2014, de Secretaría Distrital de Movilidad: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/informe-30-de-abril-de-2014_19354.pdf

ADA. (2006). *Vehículos de Tracción Animal: analisis y esquema de solución*. Asociación Defensora de Animales y del Ambiente, Protección de Animales y Ambiente. Bogotá: ADA.

Petro Urrego, G., Flechas Camacho, A. L., & Bonilla Gonzalez , R. (30 de Enero de 2013). Decreto 040 de 2013. Bogotá, Cundinamarca, Colombia.

Secretaría de Movilidad Bogotá. (30 de Abril de 2014). Recuperado el 31 de Mayo de 2014, de Sustitución de Vehículos de Tracción Animal: <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=457>