

Seguramente serían diferentes los conceptos. No estaríamos en capacidad de afirmar cuantas veces se habrían reparado o cambiado los motores, diferenciales o cajas, tampoco, sobre cómo sería el desgaste natural de bastidores y carrocería en cada máquina al llegar a los 20 años tomados como referencia.

3.- Medir el kilometraje exacto de los equipos de transporte no es tarea fácil, porque la mayoría tienen desconectado su contador y estos son de fácil manipulación. Por esta razón la vida útil debe fijarse según el número de años que tenga de antigüedad cada vehículo.

4.- Si la vida útil fuera según los términos fiscales esta sería de 5 años, porque es el plazo fijado para amortizar un bien mueble como lo es un camión.

5.- No se puede dejar de considerar las repotenciaciones y transformaciones aprobadas o registradas, que concedieron mayor vida a esos automotores.

6.- El Ministerio de Transporte tiene la competencia para decidir sobre la materia.

Reuniendo las anteriores observaciones, concluimos, no se puede fijar caprichosamente la vida útil de los equipos de transporte de carga, esta determinación debe responder a un resultado técnico, producto de un estudio actuarial que realice una universidad o firma especializada.

FONDO DE PROMOCION Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA "FONDECAR".

Hemos recibido con entusiasmo la propuesta del Ministerio de Transporte sobre el Fomento de la asociatividad empresarial de los transportadores, que proyecta el desarrollo y consolidación de los transportadores, entorno de una bandera como lo es la reposición de equipos de transporte de carga.

ASECARGA. Complacida acepta en nombre de sus representados este reto y además propone incluir en esta propuesta apoyar el proceso de profesionalización de los conductores.