

Cada día se transportan entre Bogotá y Villavicencio cerca de 32.000 toneladas de carga. El sector está preocupado por los altos costos que han tenido que afrontar, pero descartan un incremento en los fletes

EL EXPRESIDENTE de Colfecar y ahora consultor, Juan Carlos Rodríguez, dijo que cada día se han perdido \$900 millones por el cierre de la vía al Llano. / Cortesía



Los transportadores no han compensado los costos o sobrecostos que se han presentado

EL EXPRESIDENTE de Colfecar Juan Carlos Rodríguez, quien hasta hace un mes fue el líder de los transportadores de carga y ahora es uno de los mayores consultores del sector, señala que la reapertura de la vía al Llano es importante para poder compensar los enormes costos que han tenido que afrontar durante el cierre y por el uso de las vías alternas que conlleva más tiempo de desplazamiento entre Bogotá y Villavicencio.

Durante este tiempo de cierre, calcula que han perdido cerca de \$100 mil millones, es decir una pérdida diaria de \$900 millones. A pesar de esto no han incrementado los precios de los fletes. El dirigente muestra su preocupación sobre el incremento en los precios del diésel, pero dice que hacer un paro camionero, como ya lo están pidiendo algunos transportadores de otras asociaciones, no solucionaría nada.

Compensación

EL NUEVO SIGLO: ¿Qué piensa sobre la reapertura de la vía al Llano?

JUAN CARLOS RODRIGUEZ: La verdad es muy importante, bienvenida la reapertura de la vía al Llano ya que las pérdidas que se han tenido diariamente no están compensadas y a pesar de que se estableció una tarifa menor o una disminución del 50% del valor de los peajes, el hecho de que se haya reaperturado permitiría un tanto compensa las pérdidas que realmente han tenido que ser absorbidas por los

transportadores. La regularidad de los viajes es muy importante porque las otras alternativas que se han tenido que usar, por las zonas de Aguazul y Sogamoso, no han sido las mejores.

ENS: ¿A cuánto estiman las pérdidas durante el tiempo de cierre?

JCR: Las pérdidas han superado los \$100 mil millones en todo el periodo que ha venido ocurriendo esta condición. Estamos hablando de diariamente más de \$900 millones que estamos perdiendo en esas operaciones y que se vio compensado con el tema de los peajes, pero no fue suficiente porque los transportadores tienen que gastar igual el kilometraje sin contar el costo de oportunidad y el hecho de que se pierde por cada camión \$60 mil o \$70 mil.

ENS: ¿Esto ha generado un mayor desempleo en el sector?

JCR: Ha generado desempleo junto con la desatención del corredor en la medida en que los transportadores no han compensado los costos o sobrecostos que se han presentado. Por esto han tenido que desviar sus operaciones hacia otras zonas del país como la costa Atlántica y Buenaventura, esto genera desatención en el corredor hacia Villavicencio.

ENS: De todos modos esta apertura no es definitiva...

JCR: El tema del kilómetro 58 es crítico y la solución parcial y definitiva es el tema del puente del anillo vial que se pueda hacer en esa zona para evitar o evadir el derrumbe de la

Camioneros confían en reapertura de la vía al Llano, pero...

montaña que es recurrente e inevitable, según los geólogos.

ENS: ¿Cuánto calcula que era el volumen de carga que se mueve entre Bogotá - Villavicencio y viceversa?

JCR: En toneladas se están moviendo más de 32 mil en ida y vuelta.

Precios del diésel

ENS: Esto se ha sumado al incremento de los precios del diésel, ¿Cómo ven ustedes esta alza que decretó el Gobierno?

JCR: Sigue siendo una afectación muy fuerte en la medida en el que el combustible tiene una ponderación del más del 35% y de todas maneras seguimos insistiendo en la necesidad de la modificación de la fórmula para efectos de que se pondere el tema del precio de ingreso al productor, eso es lo que más afecta en el costo final y la mezcla del combustible con el 12% hay un incremento superior a los \$700 por galón.

ENS: ¿En ese aspecto ustedes han tenido que incrementar las tarifas?

JCR: No, desde 2008 no ha habido incremento de tarifas. Más bien ha habido un aumento de costo pero este ha absorbido el flete en el sector, no ha habido una reacción. La reacción ha sido en los costos operativos pero la empresa los ha absorbido.

ENS: Desde ese panorama, ¿cómo ven el futuro del sector, hay margen de rentabilidad?

JCR: Hay que revisar aspectos como el tema de la modernización del parque automotor porque este envejecido consume más, no solamente combustibles sino llantas y reparaciones.

Por eso pensamos que este es uno de los aspectos que hay que entrar a revisar, como lo ha hecho el Gobierno porque en este momento hay un plan de modernización. Sin embargo, las empresas también deben estar incluidas en ese plan. Porque hay empresas que no solamente tienen el pequeño camionero, propietario de hasta tres vehículos, sino también hay empresas de transporte con equipos de hace 20 años y que están dispuestas y necesitadas de una modernización. Ese es uno de los aspectos que implica mirar el tema de la oferta de vehículos y la compensación de carga en ciertos corredores que depende de la producción nacional.

Los mercados

ENS: El cierre del comercio con Venezuela y del transporte hacia ese país ha afectado el sector, ¿hacia dónde se ha ido ese mercado?

JCR: Ese mercado lastimosamente ha tenido que ser absorbido a nivel nacional. Cuando Venezuela estaba siendo una de las oportunidades de mercado, los transportadores compensaban la menor carga aquí en Colombia con la carga en el mercado venezolano. Actualmente venimos de vehículos que están operando de manera muy difícil y con pocas garantías de seguridad. Son 50 vehículos diarios en la zona de Paraguachón, porque en la zona de San Antonio es aún menor el número de vehículos que están haciendo operaciones. El mercado por más de US\$3.000 millones que estábamos teniendo, hoy no alcanza ni a los US\$200 millones. Esto implica una condición bastante difícil para el sector que en algo se compensa con el mercado ecuatoriano, pero este no tiene tanto atractivo como el venezolano.

ENS: ¿Si se han ido solucionando los problemas de transporte de carga por carretera?

JCR: Sí se han ido solucionado, pero la amenaza que se tiene es que mejore el clima, menos tiempo en las operaciones y menos camiones los que se requieren utilizar. Lo que se ha volcado todo es al urbano es decir las operaciones urbanas que se ven afectadas por las restricciones viales, porque se convierte en otra condición de sobrecosto cuando te restringen la circulación de los vehículos en las ciudades que generan o son receptores de carga.

ENS: Hay algunos sectores que han dicho que si se sigue incrementado el precio del diésel tienen que hacer un paro camionero, ¿qué opina?

JCR: Es una condición muy difícil pero opino que el tema de los paros no remedia la situación, al contrario la experiencia ha dicho que esto genera sobrecosto y valores irre recuperables porque en una modernización o en cualquier acción de hecho, los que se perjudican, son los mismos que lo promueven, de tal manera que es el sector de transporte el perjudicado.