

Costos de fletes podrían subir 20% ante alza en peajes y Acpm

Para la firma Imétrica, la ruta más afectada por los reajustes sería Magdalena-Bolívar. Por cada \$2.000 de alza en Acpm, tarifas de movilización de carga crecerían hasta 8%.

Paula Galeano Balaguera

EN 2023, el Gobierno decidió mantener las tarifas de los peajes a precios del año anterior, una decisión que ha sido polémica en los últimos meses, ya que a causa de esto, las concesiones han tenido barreras de acceso a crédito. De 115 vías a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías), solo 17 lograron una subida en sus precios antes de la expedición del decreto 050 de 2023.

Para dar mayor tranquilidad al mercado y los concesionarios, el Gobierno logró una adición de \$500.000 millones para cubrir la diferencia en precios. Sin embargo, según cálculos de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), estos recursos serían insuficientes, ya que al menos se requerirían \$800.000 millones para cubrir los dineros dejados de percibir.

Ante esta situación, el Gobierno está evaluando la posibilidad de retomar la subida en las tarifas que sería de 13,1% (inflación de 2023), como lo estipulan los contratos suscritos con los operantes de las vías. Si bien la fecha aún no está concertada, podría empezar a regir entre los meses de agosto y septiembre.

Si esto ocurre, los fletes (costos por transportar un bien) podrían ser los principales afectados. Según un estudio de Imétrica, firma de gestión de información en logística, podría derivar en una subida en el monto

AUMENTO POTENCIAL DE LAS TARIFAS DE LOS PEAJES ANTE UNA SUBIDA DEL 13% (LOS QUE MÁS SUBIERON)

	Antioquia	Bogotá D.C.	Bolívar	Boyacá	C/marca	Magdalena	Quindío	Risalda	Tolima	V. Cauca
Antioquia	1,55%	1,74%	1,87%	0,60%	1,47%	1,54%	1,95%	1,94%	1,73%	2,18%
Atlántico	1,85%	1,55%	1,82%	1,27%	1,53%	2,43%	1,80%	1,77%	1,67%	2,03%
Bogotá D.C.	1,83%		1,59%	1,34%	1,61%	1,05%	1,84%	2,16%	2,23%	2,10%
Bolívar	1,89%	1,59%	0,59%	1,06%	1,34%	3,94%	1,71%	1,67%	1,71%	1,94%
Caldas	1,16%	1,90%	1,38%	1,58%	1,33%	1,28%	2,31%	2,12%	1,38%	2,24%
C/marca	1,43%	1,44%	1,36%	1,48%	2,29%	1,23%		2,25%	2,21%	2,32%
Magdalena	1,65%	1,28%	3,94%	1,05%	1,19%	0,68%	0,91%	1,43%	1,49%	1,62%
Quindío	1,89%	1,75%	1,71%	1,84%		1,11%		1,92%	0,71%	2,30%
Risaralda	2%	2,00%	1,67%	2,03%	2,68%	1,43%	1,89%		1,45%	2,34%
Tolima	1,73%	2,10%	1,71%	2,09%	2,23%	1,49%	0,71%	1,45%	0,81%	1,58%
V.Cauca	2,21%	2%	1,97%	2,05%	2,38%	1,62%	2,40%	2,34%	1,58%	1,86%

Fuente: Imétrica



El precio actual del galón de diésel está en \$9.357 pesos y los peajes siguen sin subir. Archivo

de los fletes hasta en 3,9%. “No podemos generalizar que todas las rutas van a subir un mismo porcentaje, porque unas tienen más peajes que otras, pero esta decisión puede impactar

considerablemente la estructura de costos, pues aunque un 3% pueda parecer poco, en miles de millones la afectación puede ser fuerte”, aseguró Juan Pablo Matiz, director estudios de

la firma. Por rutas, esta cifra cercana al 4% correspondería a la conexión entre los departamentos de Magdalena y Bolívar (ida y regreso).

Las siguientes rutas con mayor afectación serían Ri-

saralda-Cundinamarca con un alza de 2,68%; Atlántico-Magdalena con 2,41%; Valle del Cauca-Quindío con 2,4%; Cundinamarca - Valle del Cauca con 2,38%, entre otros (ver gráfico).

Los que menos afectación tendrían serían las rutas Bolívar-Bolívar con 0,59%; Antioquia-Boyacá con 0,6% (ida y regreso); Boyacá - Santander con 0,6% y Santander-Boyacá con 0,62%, entre otros.

“Esto pondrá en jaque el sector logístico y el transportador. Este último va a ser más sensible a inversiones, a proyectos, sobre todo a desarrollos de nuevos negocios porque las utilidades son más pequeñas. Esto a mediano plazo lo que hará es que el sector de transporte se debilite, incluso pueden caer empresas porque no son sostenibles financieramente”, señaló Matiz, quien reconoció que esto indudablemente im-

pacará la inflación, que ha venido cediendo.

Además, teniendo en cuenta que, según los tanques de pensamiento y entidades financieras, la inflación puede cerrar en 9% en 2023, en menos de cinco meses podría volver a incrementarse esta tarifa en dicha proporción.

“El gran detonante entre la subida del 13% y una posible alza de 9%, más el posible aumento del diésel podría impactar un 8%. Estamos hablando de una potencial subida de costos de 20%. Eso impactará la inflación”, reconoció el especialista.

SUBIDA EN EL ACPM

Si bien el Gobierno mes a mes sube el precio de la gasolina corriente, el diésel se ha mantenido en un precio constante, cercano a los \$9.357 en promedio. Pero el Gobierno también evalúa la posibilidad de subirlo gradualmente hasta los \$16.000 para cubrir el hueco fiscal que este rubro ha generado.

Para la firma Imétrica, por cada \$100 pesos que se suba de combustible se aumentarían los costos de los fletes entre un 0,34% y un 0,4%. Es decir, de subir \$1.000 pesos se impactará la estructura de costos entre un 3,43% y un 4,04%; de subir \$2.000 entre un 6,86% hasta un 8,08% y de subir \$3.000 entre un 10,29% hasta un 12,13%.

Al respecto, Nidia Hernández, presidenta de Colfecar, gremio de carga, ha sido enfática, a lo largo del año, en que es necesario tener en cuenta, ante un aumento en el esquema tarifario, evaluar la posibilidad de pagar los peajes acorde el estado de la vía.

“Nuestra propuesta es la siguiente: las tarifas de los peajes deben ser directamente proporcionales al estado de las vías y a los servicios que ofrecen a los usuarios”, señaló la funcionaria.

Si bien aún no hay decisiones tomadas desde el Gobierno, el sector de transporte está alerta. ☹