

EDITORIAL

De los combustibles depende la estabilidad económica del país



La Federación de Empresarios del Transporte de Carga hace un llamado respetuoso pero contundente al Gobierno Nacional para que aclare a los colombianos la destinación que se le da a los millonarios recursos captados durante las constantes alzas en los combustibles.

Como transportadores, seguiremos siendo el "gran muro de contención" para impedir que continúe escalando la inflación, pues el aumento en el precio del galón no afecta, como quiere hacerse creer, a los grandes empresarios o a los "ricos" que se movilizan en autos de lujo, sino a todos los colombianos que cada día vean como se deprecia su poder adquisitivo y desmejora su calidad de vida.

Si se configura, como se ha anunciado, un aumento en el precio del diésel, inmediatamente toda la cadena de suministro debe ajustar sus costos operativos y márgenes de ganancia para que el negocio siga siendo viable. Esto provocará un efecto dominó en el sector productivo nacional, producto del encarecido transporte de materias primas, alimentos, productos terminados, importaciones y exportaciones.

El aumento en el precio de los combustibles no se puede justificar con la urgencia de aumentar el gasto público; solo debe hacerse con el IPC, si los costos reales de su producción han subido.

Nuestras voces ya han hecho eco en el Congreso de la República, donde los legisladores JP Hernández y Jennifer Pedraza han reunido firmas de más de 80 senadores y representantes para viabilizar un proyecto de ley que frene las alzas desmedidas en la gasolina e impida hacer lo mismo con el diésel.

Aclaremos que no estamos en contra de los incrementos anuales ajustados al IPC, pero si de lo que se está haciendo con la economía de los colombianos, que en menos de un año han tenido que soportar un alza que ya superó el 50% en el precio del galón de gasolina.

Por cada \$1.000 que suba el diésel el sector de transporte de carga tendrá que ajustar su tarifa en 3,85%; en un ejemplo hipotético, si un flete generado en Ubaté –

Cundinamarca con destino a la Costa Atlántica vale \$8.500.000, automáticamente subirá \$262.500, lo que significa que un solo vehículo que facturara por ejemplo \$35 millones mensuales, ahora debe cobrar \$1.444.000 adicionales.

Si ese valor lo multiplicamos por más de 150.000 tractomulas que circulan por Colombia, la cifra recaudada llegaría a los \$216.750 millones mensuales y más de dos billones al año. ¿A dónde iría ese dinero que generamos desde el sector, solo con los camiones pesados?.

Debemos enfocarnos todos, Gobierno y empresarios, en la protección de la economía; hay que volver a incentivar sectores como la construcción, que ha caído un 40%, sobre todo de la Vivienda de Interés Social. También hay que seguir in-

virtiendo en la infraestructura vial y que en casos como el de Bogotá, que adelanta múltiples obras de infraestructura, no se empiece a descuidar su malla vial existente, como ha pasado en algunas vías nacionales como la Ruta del Sol 2.

La inversión es desarrollo y no se trata de una frase de cajón, sino de datos y cifras avaladas por entidades de la talla de Camacol y la Cámara Colombiana de la Infraestructura. Nosotros como dinamizadores de la economía nacional, también debemos continuar con la modernización sostenible de nuestras flotas, la contratación formal de más conductores, la generación de más empleos indirectos en la cadena de insumos, productos y servicios para el transporte, pero todo eso solo es posible si tenemos carga para transportar y no queda la sensación de que hay sobre oferta de vehículos cuando lo que escasea es el trabajo.

Reiteramos nuestra invitación al Gobierno para que defendamos juntos el concepto real de progreso, que atiende al crecimiento de la sociedad y la economía para todos, porque cada año que transcurre en medio de pugnas y pulsos, el país se atrasa otros cinco.