

martes 05 de septiembre de 2023 - 10:40 AM

Persiste la polémica sobre propuesta de reducir la mezcla de biodiésel para que el precio del Acpm no suba en Colombia

Fedebiocombustibles alerta que cambios en fórmula del diésel subirían en dos millones las toneladas de CO2. Mientras que Colfecar advierte que de darse un aumento en el precio del diésel hasta \$15.000 por galón, aumentaría la inflación del país por el orden del 3,9 %.



Fedecomcombustible asegura la reducción de la mezcla generaría, además, impactos negativos en el cumplimiento de las metas de descarbonización.

(Suministrada / VANGUARDIA)

Vanguardia TV

Caso DJ Valentina Trespalcacios: Se reanuda la audiencia contra el presunto feminicida John Poulos

Vanguardia Hoy | Análisis: Así va la campaña en Santander, a dos meses de las elecciones territoriales

Se cumplen 30 años del 5-0, el partido que cambió la historia del fútbol colombiano

Vanguardia x PYMES

Ranking de noticias

+ Recientes sección | + Vistas sección

- 1 ¡Se aprieta el bolsillo! Incrementa el precio de la revisión técnico-mecánica y así queda la tarifa para el 2023
- 2 Persiste la polémica sobre propuesta de reducir la mezcla de biodiésel para que el precio del Acpm no suba en Colombia
- 3 Bancos de Desarrollo son la segunda fuente de financiación para proyectos de agua y saneamiento, energía, transporte y telecomunicaciones: BID
- 4 Fedegán dice que hay problemas de información y cuellos de botella en la compra de tierras en Colombia
- 5 "Que sea posible sacar créditos más baratos en Colombia": El llamado de Bancóldex en la Cumbre Finanzas en Común



La semana pasada, en pleno congreso de agencias de viajes y turismo en San Andrés, Carlos Eduardo Enríquez Caicedo, viceministro de Transporte, reveló que los gremios de transporte de carga de Colombia tienen una propuesta para el Gobierno Petro, ante la futura alza del precio del diésel en Colombia, que se iniciaría en enero del 2024.

Y es que el precio de venta al público del Acpm que se mantiene sin modificación, así ocurre desde julio del 2022. Actualmente, el precio promedio de venta a nivel nacional se ubica en \$9.065 por galón.

"Con esto hay que ser muy prudentes a la hora de manejar la información porque es una propuesta y no es una decisión del Gobierno", precisó el funcionario.





Enríquez indicó a *Vanguardia* que el diésel tiene una mezcla con biodiésel, este tiene un costo adicional bastante alto, entonces "la propuesta inicial es que si ese porcentaje de biodiésel se puede reducir para sostener el precio del diésel que nosotros tenemos".



¡Se aprieta el bolsillo! Incrementa el precio de la revisión técnico-mecánica y así queda la tarifa para el 2023

Además, Según la Upme, el ingreso al productor del biodiésel es del 19 % de la tarifa total del diésel en Colombia. Y el porcentaje de mezcla del Acpm es del 10 %.

Lea también: [¡Se aprieta el bolsillo! Incrementa el precio de la revisión técnico-mecánica y así queda la tarifa para el 2023](#)

Habla Fedebiocombustibles

La Federación Nacional de Biocombustibles de Colombia, a través de un comunicado, aclaró que la propuesta de reducir la mezcla de biodiésel en el diésel va en contravía de las metas ambientales del país, del encadenamiento agroindustrial, la calidad del aire, y no garantizaría una disminución en el precio del diésel.



"El biodiésel es un energético líquido renovable que apoya la transición energética justa.

Proveniente de la cadena agroindustria nacional del aceite de palma, el biodiésel reduce las emisiones de gases efecto invernadero, mejora la calidad del aire, el desempeño y la vida útil de los motores, genera empleos formales en áreas rurales, y garantiza la seguridad y soberanía energética del país", explicó el gremio.

Consecuencias de la reducción de la mezcla

Por lo tanto, Fedebiocombustibles precisó que reducir las mezclas tendría 11 efectos en Colombia:

1. Disminuir el porcentaje de mezcla de Biodiésel, que hoy en día está en el 10 % de este combustible, implicaría el aumento del consumo de diésel fósil, generando un retroceso para el país en la transición hacia fuentes de energías más limpias.
2. En ese mismo sentido, automáticamente el país daría una señal contradictoria en la lucha contra el cambio climático, pues se dejarían de recibir los beneficios asociados con la reducción de emisiones

del Biodiésel por su origen renovable, aumentando inmediatamente las emisiones en 2 millones de toneladas anuales de CO2.

Esto equivale a introducir 800.000 vehículos adicionales al parque automotor, empeorando con ello la crisis climática asociada al calentamiento y ebullición global.



3. Tendría un impacto directo en la salud pública del país, entendiendo que los componentes azufrados y los hidrocarburos aromáticos son unos de los componentes del diésel fósil que mayor material particulado generan y que no se encuentran en el biodiésel.

Con una reducción de la mezcla, las emisiones aumentarían a 500 toneladas, lo que incrementaría la mala calidad del aire, que al año cobra más de 13 mil vidas. Adicionalmente, esto implicaría para los transportadores mayores períodos de restricción vehicular de carga.

4. Aumentaría los costos de mantenimiento de los vehículos de carga, porque el Biodiésel de aceite de palma es lubricante por naturaleza y además tiene mayores valores de cetanos de 69 vs. 48 del diésel fósil. Estas dos características hacen que extienda la vida útil de los motores, mejore su desempeño, y que las autopartes sufran menos.

5. Por lo menos 190 mil empleos estarían en riesgo, particularmente el de los pequeños palmicultores, quienes serían los primeros afectados por una caída de los precios del aceite.

6. Partiendo de la idea que esta es una agroindustria que agrupa a pequeños agricultores, se estarían reduciendo los incentivos a sembrar cultivos formales. Asimismo, se aumentaría el riesgo de incrementar la deforestación, contribuyendo adicionalmente a los retos de reducción de emisiones del país.

7. Además, estaría en riesgo cerca de 1,6 millones de toneladas anuales de carga, producto de la cadena de valor de la palma para la producción de biodiésel.

8. **Ecopetrol** tendría que importar 17 millones de galones adicionales de diésel, equivalentes a pagar cerca de 700 millones de dólares cada año, lo que traería una presión al alza en la tasa de cambio y con ello un aumento en la inflación.





9. El país podría perder ahorros de hasta 150 mil millones de pesos al mes, ya que el Biodiésel no está subsidiado. Cada galón de este Biocombustible producido por la agroindustria colombiana es un galón que no se importa, es decir, que no se subsidia de combustible fósil, y son dólares que se quedan en el país.

10. La propuesta afecta la agroindustria del biodiésel y no redundará en un beneficio en precio para el consumidor de diésel. Esto es debido a que el Biodiésel, que se dejaría de consumir, sería reemplazado por diésel importado a precios internacionales.

11. Esta propuesta implicaría un desincentivo para la producción de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y combustibles sostenibles marítimos (SMF), pues la industria del Biodiésel es la base para la industria de los Biocombustibles avanzados.

Le puede interesar: [Bancos de Desarrollo son la segunda fuente de financiación para proyectos de agua y saneamiento, energía, transporte y telecomunicaciones: BID](#)

¿Qué dicen los transportadores?

Nidia Hernández, presidente ejecutiva de Colfecar, gremio de transporte de carga y logística de Colombia, precisó que de darse un aumento en el precio del diésel que lo lleve a \$15.000 por galón, es decir, que aumente \$6.000 frente al precio actual, se estaría hablando de un impacto y un aumento en la inflación del país del orden del 3,9% para el próximo año.



"Esto en cifras propias del Minhacienda que ha hablado sobre aumentar \$1.000 el galón del combustible, se espera entonces un aumento del orden 0,65 % en los precios de los principales bienes de consumo de los colombianos", precisó Hernández.

Para el dirigente gremial, es muy razonable decirlo, dado que el sector de transporte de carga pesada, donde el diésel representa el 40,20 % de sus costos de operación, ha movido durante los últimos años el 97 % de los bienes que se consumen en Colombia.

"Desde el sector transporte consideramos que cualquier discusión o decisión de aumentar el precio del diésel, debería primero considerar aspectos que el gobierno nacional no ha querido discutir de forma abierta y previa, como lo es: ajustar la estructura tributaria de los precios de los combustibles, cambiar la forma en que **Ecopetrol** cobra por los combustibles que produce, revisar el nivel de mezcla de biocombustibles, y actualizar las tarifas del transporte por poliductos y demás aspectos logísticos de la fórmula de los precios", explicó la presidente ejecutiva de Colfecar.

Asimismo, Henry Alberto Cárdenas Cruz, presidente de Fedetranscarga, indicó que los empresarios transportadores, además del mal estado de las vías, viven un momento de incertidumbre por la coyuntura económica que experimenta el país.

En cuanto al precio del diésel, el dirigente gremial dijo que solicitaron al presidente no subirlo y que,

si lo hace, "que nos muestre los estudios. No estamos de acuerdo en cómo ha subido la gasolina, por eso estamos en mesas técnicas para determinar cómo subir el precio del Acpm".

Por eso, propuso que la fórmula de los precios de los combustibles se cambie, para así ya no depender del precio internacional. También insistió en que los constantes aumentos en el precio del galón de gasolina están aumentando los costos operativos de los transportadores.



El dirigente gremial dijo que han propuesto llevar a cabo mesas técnicas para revisar la fórmula de los precios de los combustibles; sin embargo, dicen que no han recibido una respuesta de concertación por parte de las carteras de Transporte, Hacienda y Energía.

"Con preocupación hemos visto las declaraciones del ministro de Hacienda, quien dice que el precio de los combustibles debe llegar a precios internacionales, y que incluso puede llegar a \$15.000", dijo el vicepresidente del gremio, Arnulfo Cuervo.

Según el directivo, 40 % de los costos de un camión tiene que ver con el pago de combustibles.

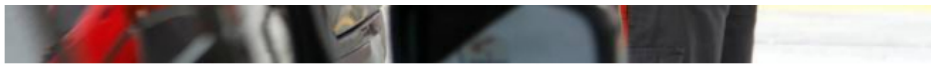
"Si el diésel llegara a \$15.000, los costos de operación podrían llegar a 70 % solo en el rubro de los combustibles, eso sumado a 15 % que representan los peajes, haría inviable la operación del transporte de carga".

Los transportadores de carga dicen que no aguantan un sobre costo más para sus operaciones y piden que no les "suban ahora el precio del diésel, cuando ha bajado el volumen de la carga".

Impactos

Y es que, en las pasadas movilizaciones en Colombia, que se hicieron el 8 de agosto, varios gremios de transportadores de carga se sumaron a los rechazos de las alzas mensuales del precio de la gasolina en Colombia y pidieron que no se suba el del Acpm.





El viceministro dijo que como es una propuesta, tanto el presidente Petro como los ministerios de Hacienda y Minas y Energía darán la última palabra, si es posible o no. "Esta es una propuesta del sector de carga y nosotros no podemos ser ciegos ante la iniciativa".

Adicionalmente, el precio de venta al público ha caído entre enero de 2020 y agosto de 2023 en 1,1 %, mientras que la inflación general en la economía en ese mismo período ha sido de 28,1 %. Es decir, el Acpm ha variado en -29,2 puntos porcentuales en relación con la inflación.

También, este año el Gobierno utilizaría cerca de \$13,7 billones para estabilizar el precio del Acpm frente al precio internacional.

El déficit causado del Fepc en 2022 correspondió a \$36,7 billones y se estima que en 2023 sea de \$17,8 billones, del cual 77 % correspondería a Acpm.

Ajustes del precio

Julio César Vera, presidente de la Fundación Xua Energy, explicó que, en el caso del diésel o Acpm, es urgente iniciar el proceso de ajuste del precio interno, dado que hoy se tiene un diferencial de \$8.150 por galón frente al precio internacional y que solo para agosto significó un subsidio de \$1,5 billones.

"Entendiendo que el precio del diésel tiene mayores repercusiones sobre variables sociales y económicas como la inflación, en momentos en que dicha variable y en especial la referida a los alimentos empieza a ceder en el país, por lo cual se sugiere hacer un ajuste moderado en forma mensual y a mediano plazo, que llevaría ajustes entre máximo \$200 a \$300 por galón y que nos llevaría a un período de 2,2 años a 3,5 años para alcanzar el precio internacional", detalló el analista.

Pero se dan desde ya señales correctas que permitan una racionalización y eficiencia en materia energética en el consumo de dicho producto y que no se generen incentivos perversos a fenómenos de ilícitud con dicho producto, en especial contrabando de extracción, por el gran diferencial versus el mercado internacional, aclaró Vera.



Agregó que los ajustes deben continuar hasta equiparar el precio a su costo de oportunidad, que desde el punto de vista energético, económico y social es la mejor forma de garantizar la utilización de un recurso natural no renovable, que se agota en el tiempo y que genera otras externalidades.

"Esto se debe hacer más, si queremos avanzar realmente en una profundización de la transición energética, no hay como hacerla si no tenemos precios correctos de los combustibles fósiles y no se generan incentivos reales a que los colombianos piensen en el uso de energéticos de cero y bajas emisiones en el sector transporte", dijo Vera.

Para el analista, es una medida antipopular y difícil de implementar, pero el país responsablemente y como una política de Estado, independiente del tipo o corriente de gobierno, debe avanzar en dicha dirección.

"En el caso del diésel se puede pensar en una mayor gradualidad, pero sin perder el objetivo y, reitero, evitar distorsiones en materia de demanda y posibles fenómenos de ilícitud por tener

precios artificialmente bajos", sostuvo Vera.

Añadió que las medidas diferenciales son tecnológicamente viables, pero son costosas, complejas de implementar y requiere una gran organización de manejo y control, además que termina siendo muy difícil para el estado a quien sí y a quien no otorgar el beneficio, lo cual casi que lleva a que cualquier ciudadano pueda tener el mismo derecho y por igualdad pronto una medida que es excepcional se vuelva la generalidad y se pierdan los beneficios de la misma y los perjuicios económicos para la Nación y todos los colombianos se vuelvan permanentes.



Le puede interesar: [Así es la devolución del IVA en septiembre de 2023: todo lo que debe saber para consultar con su cédula y reclamar el dinero](#)

Elija a Vanguardia como su fuente de información preferida en Google Noticias [aquí](#).

Etiquetas [Acpm](#) [Biodiésel](#) [Diésel](#) [Ministerio de Hacienda](#) [precio de la gasolina](#) [Transportadores](#) [Transporte de carga](#)



Miguel Orlando Alguero

Periodista económico en Vanguardia. Magíster en Estudios Políticos, de la Universidad de Caldas. Comunicador Social – Periodista, egresado de la Universidad Pontificia Bolivariana. De La Guajira.



@MiguelOrlandoAM



malguero@vanguardia.com

Lea también



Video: Asobancaria, Andi y MinHacienda anticipan reducciones de tasas de interés del Banco de la República



Ministerio de Transporte prepara propuesta para congelar el precio del Acpm en 2024



Gasolina a precio diferencial para taxistas incentivará la reventa ilegal: Director de Fedesarrollo

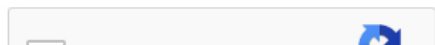


Atento: Gobierno confirmó que el galón de gasolina 'solo' subirá \$400 en septiembre

Comentarios

0 comentarios

Escriba su comentario



No soy un robot

reCAPTCHA
Privacidad - Condiciones

Comentar

Vanguardia no se hace responsable por las opiniones emitidas en este espacio. Los comentarios que aquí se publican son responsabilidad del usuario que los ha escrito.

Vanguardia se reserva el derecho de eliminar o bloquear aquellos que utilicen un lenguaje soez, que ataquen a otras personas o sean publicidad de cualquier tipo.

Servicios

Suscripciones
ePaper
Pague su renovación
Club de suscriptores
Anunciadores
Comentarios del sitio
Pauté con nosotros
Contáctenos
Nuestra Empresa
Política de protección de
daños
Certificados Tributarios
Proveedores
Trabaje con Nosotros
Términos y condiciones

Secciones

Bucaramanga
Santander
Deportes
Judicial
Colombia
Mundo
Política
Economía
Opinión
Entretención
Tecnología
Multimedia

Clasificados

Finca Raíz
Vehículos
Empleos
Varios
Edictos
Publique

Revistas

CocinArte
500 empresas
generadoras de
desarrollo
Posgrados

Publicaciones

Santander Inolvidable
Q'hubo Bucaramanga

Todos los derechos reservados Galvis
Ramírez & Cia S.A. - 2023 - Bucaramanga -
Colombia. Prohibida su reproducción total
o parcial, sin autorización escrita de su
titular. Términos y condiciones

