

Utilidades de Ecopetrol cayeron 28 % en el tercer trimestre

Ecopetrol presentó este miércoles los resultados del tercer trimestre de 2024: se registraron ingresos por \$35,1 billones y utilidades por \$3,6 billones, una caída de 28,3 % frente al mismo período de 2023.

En el acumulado del año, la empresa reportó utilidades por \$98,5 billones, frente a los \$108,3 billones del año pasado. Las

utilidades pasaron de \$14,8 billones en los primeros nueve meses de 2023 a \$11 billones en 2024.

Ricardo Roa, presidente de Ecopetrol, aseguró que los resultados financieros son “sólidos, estables y sostenibles”, al argumentar que este es el tercer mejor año en la historia de la empresa, pese a la

volatilidad del precio del petróleo Brent en el mercado internacional.

“Comparado con el mejor año de toda la historia (2022), sigue habiendo una diferencia”, dijo. Para ese año el precio del barril estaba en US\$102, y en los primeros nueve meses de 2024 se ha ubicado en promedio en US\$82.

La empresa logró una producción de 752.000 barriles por día, la más alta en nueve años.

(498 km) y La Dorada-Chiriguaná (526 km).

La inversión nacional proyectada para el primer período (2023-2035) en el modo férreo alcanzó los \$8,76 billones en 2022. Esta cifra incluye la adecuación de la trocha y los nodos de transferencia intermodal, pero no contempla la inversión en material rodante, que estará a cargo del adjudicatario.

El desglose de la inversión por corredor se ve de esta forma: La Dorada-Chiriguaná recibió \$2,59 billones en 2022; Bogotá-Belencito, \$1,20 billones, y la red férrea del Pacífico, \$4,97 billones.

Para el segundo período (2035-2045) hay nuevos proyectos con recursos por \$10,14 billones, distribuidos de la siguiente manera: Tren del Carare, \$2,65 billones; Ferrocarril de Antioquia, \$4,37

billones, y Tren Norte de Santander, \$3,12 billones.

“Esta es una inversión a mediano y largo plazo. El modo férreo no podrá capturar 80 % de la demanda del transporte de carga, pero estos planes los hacemos para capturar entre 25 a 30 %, que redundan en un beneficio para la economía”, dijo la ministra de Transporte, María Constanza García.

Para llegar a capitalizar los beneficios que los trenes tienen por ofrecerle al país hay retos operativos, claro, pero también legales.

Ana Fernanda Maiguashca, presidenta del Consejo Privado de Competitividad (CPC), señaló que el marco regulatorio actual, basado en la Ley 76 de 1920, está desactualizado. Urge modernizar aspectos como la participación privada en el sector, las tarifas, la

Además de La Dorada-Chiriguaná, las otras apuestas férreas son los corredores de Bogotá-Belencito y la red férrea del Pacífico.

planeación y la supervisión. Aunque desde hace meses se trabaja en un proyecto de ley para abordar estos temas, en septiembre la nueva ley volvió a circular en el Congreso.

Para evitar enredos en la modernización, el CPC advirtió que la red férrea no puede planificarse de manera centralizada (una única decisión del Gobierno), como ocurre con la red vial. En

cambio, sugirió que debido a la adaptación continua a las necesidades de los grandes productores de carga, la coordinación con los privados sería crucial para la eficiencia y la apertura a los mercados internacionales.

Por su parte, Henry Cárdenas, presidente de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga), le afirmó a este diario que la reactivación es “positiva”, pero considera que falta una mayor apuesta por la interconectividad entre regiones. “Hemos visto por décadas que Colombia está conectada de sur a norte, pero poco de oriente a occidente”, señaló.

La reactivación del sistema ferroviario en Colombia, y en particular del corredor La Dorada-Chiriguaná, despierta en la

comunidad un renovado sentido de pertenencia y expectativa.

En un país marcado por décadas de transporte rodado y desequilibrios regionales, el retorno de los trenes significa mucho más que rieles: una apuesta por corregir años de desconexión y desidia en la infraestructura nacional.

Pero el éxito de este proyecto, según los líderes y funcionarios, dependerá de que el Gobierno, el sector privado y las comunidades locales logren trabajar de forma mancomunada en una visión de largo plazo.

En últimas, este corredor se perfila como un símbolo de un cambio hacia una Colombia más conectada, dispuesta a aprovechar sus potenciales económicos y sociales, poniendo en marcha una red que ha esperado por generaciones.

14 DE NOVIEMBRE EN CINES

De la autora del best seller **extraordinario**

Alas Blancas

Un acto de bondad vive para siempre

VER TRÁILER



SI HAY CINE

