

Si producimos diésel no deberíamos pagar como si lo importáramos: Fedetranscarga

Para la federación de empresarios del transporte, la respuesta está en que se deje de pagar a **Ecopetrol** precios de referencia internacional.



Diego Ojeda

04 de septiembre de 2024 - 02:18 p. m.



Guardar

5

Sigue a El Espectador en [WhatsApp](#)



Diego Ojeda

04 de septiembre de 2024 - 02:18 p. m.



Guardar

5

Sigue a El Espectador en [WhatsApp](#)





Así se vive el paro camionero, en el norte de Bogotá.

Foto: Gustavo Torrijos Zuluaga

¡DESCUBRE — LO BUENO — DE SER — SUSCRIPTOR!

Te acercamos a tus contenidos exclusivos y a los beneficios que tenemos para ti. **¡Conoce más!**

Leer artículos

Se cumplen tres días desde que inició el denominado paro camionero. Los manifestantes protestan contra la decisión del gobierno de Gustavo Petro de incrementar el precio del diesel, pues consideran que atenta contra sus costos operativos y, a la larga, contra los precios de los productos de la canasta básica familiar.

La raíz de toda esta discusión se remonta al año 2007, con la creación del Fondo para la Estabilización de los Precios del Combustible (**FEPC**). Con este se buscó durante muchos años que las variaciones del precio del petróleo en el mercado internacional no golpearan el precio que los colombianos pagan por el galón de **gasolina** y **ACPM** (también se le conoce al diésel).



Macroeconomía

Los bloqueos y atentados afectarían el abastecimiento de combustible: [Ecopetrol](#)

Hace 20 horas



Macroeconomía

Estados Unidos: los libros de la Fed hablan de un estancamiento en el empleo

Hace 10 horas



Macroeconomía

El precio del petróleo sigue bajando a pesar de la posible intervención de la OPEP

Hace 34 minutos

En otras palabras, si las mencionadas variaciones hacían que el precio del galón subiera \$1.000, esa cantidad de dinero era asumida por el fondo y pagada a [Ecopetrol](#), que es la empresa estatal que produce y refina gran parte del combustible que se consume en el país.

Lea también: [Paro de camioneros: así avanza el encuentro entre transportadores y Gobierno](#)

El problema es que, con el paso de los años, este fondo se hizo insostenible y comenzó a acumular vacíos que se cuentan en billones de pesos (las estimaciones del Ministerio de Hacienda hablan de más de \$115 billones), el cual ha sido dinero que ha salido del presupuesto de la nación.

Lo fiscalmente responsable, según lo manifestado por el **Ministerio de Hacienda** (quien ha recibido el respaldo de entidades internacionales en esta materia), es acabar progresivamente con ese fondo, lo que implica un incremento en el precio de los combustibles.

Se empezó con la gasolina, con incrementos mensuales que iban desde los \$200 y hasta los \$600, y este año se ha querido arrancar con el ACPM (que es el combustible con el que se movilizan los vehículos que transportan mercancía en el país).

Inicialmente se proyectaba que este año el déficit del FEPC cerraría en \$11,6 billones que, con la reducción anunciada por el

Gobierno, quedaría en cerca de \$10 billones.

A pesar del argumento macroeconómico que tiene la nación para hacer este incremento, y de la cantidad de respaldos de instituciones que califican esta decisión como fiscalmente responsable, el gremio de los transportadores se opone a la misma.

En entrevista con **El Espectador** el vicepresidente de **Fedetranscarga**, **Arnulfo Cuervo**, señaló que aumentar el precio del diesel se traduce en una grave afectación para el negocio de los transportadores.

Explica que con la actual tarifa el diesel representa un 40 % de los costos operativos de cada flete, mientras que con el incremento este podría subir a un 64 %, sin contar el peso de otros rubros como los peajes (17 %), salarios (12 %), así con la compra de llantas, repuestos y mantenimiento del vehículo.

Le puede interesar: [¿Quiénes son las figuras claves en negociación del Gobierno y los transportadores?](#)

En otras palabras, el incremento en el diesel aumentaría tanto los costos operativos de los transportadores que el margen de ganancia sería mínimo o inexistente.

La respuesta a esta problemática sería subir el precio de los fletes, lo que a la larga aumentaría también el costo de los productos, especialmente el de los que conforman la canasta básica familiar, como los alimentos.

Sin embargo, aún así el problema seguiría latente, pues Cuervo precisa que la actual situación recrudecerá la ley de oferta y demanda que se experimenta en este negocio, en la medida en que la demanda de fletes ha bajado mientras que la oferta de camiones se mantiene, en este escenario, los viajes se entregan a los transportadores que cobran más barato.

Sobre esto, el Ministerio de Hacienda ha resaltado la importancia que tiene el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (**SICE TAC**), que es el que de cierta forma establece los valores para los fletes en el país. En teoría, si se sube el diesel, y a su vez el SICE TAC hace el respectivo ajuste, los transportadores no tendrían por qué experimentar afectaciones en sus ingresos versus sus costos operativos.

No obstante, como reitera Cuervo, muchos pequeños y medianos empresarios prefieren exponerse a las sanciones que impone la superintendencia por incumplir el SICE TAC y pagar tarifas más bajas. No por deseo, sino porque el débil crecimiento de la economía del país ha llevado a que muchas empresas no estén dispuestas a asumir costos adicionales.

Lea también: [Los efectos del paro camionero se sienten fuerte en las regiones](#)

A lo anterior añade una larga lista de falencias que tendría el SICE TAC, lo que la hace poco conveniente para absorber las afectaciones que generaría un incremento del diesel: “no tiene inmerso el componente de la oferta y la demanda; no contempla todas las rutas; no contempla tipologías vehiculares; tiene establecidos precios de fletes tanto para un camión modelo 80 como para uno modelo 2024 (que para el transportador demanda una inversión diferente) y no cubre a todos los que consumen diesel en el país.

Es por lo anterior que para Cuervo la mejor salida a esta situación es que se le deje de pagar a **Ecopetrol** a precios internacionales. Para él no tiene sentido que, siendo **Ecopetrol** una empresa estatal que produce y refina el combustible en Colombia, comercialice estos productos (gasolina y diesel) a precios internacionales.

La razón de ser de esta actuación de **Ecopetrol** es por la oportunidad de mercado que tiene, es decir, no le conviene como empresa vender en Colombia a un precio más bajo teniendo un mercado afuera que sí está dispuesto a comprar su producción a un precio superior.

La idea que presenta el vicepresidente de Fedetranscarga, de hecho, no es nueva. Se le ha propuesto al gobierno desde hace por lo menos 13 meses atrás, y ha sido desestimada (porque implicaría una considerable pérdida en los ingresos para la principal compañía en Colombia).


Para él tampoco tiene sentido que se defienda modelo que beneficia a un privado tan poderoso como GP Morgan (la financiera estadounidense), quien es el accionista particular más grande que tiene **Ecopetrol** (su participación accionaria es de casi el 3 %).

“Nuestra propuesta es fácil: que se paguen los costos de producción y comercialización y se entregue una ganancia razonable a **Ecopetrol**”, concluyó.

De momento no hay una salida a este problema que ya representa importantes afectaciones en la movilidad y abastecimiento en el país. La expectativa es que las reuniones entre Gobierno y representantes del gremio puedan arrojar soluciones.

📺 ¿Ya te enteraste de las últimas noticias **económicas**? Te invitamos a verlas en **El Espectador**.



 **Por Diego Ojeda**
X @DiegoOjeda95 ✉ Dojeda@elespectador.com

Temas recomendados:

- Noticias económicas
- Economía
- Paro de transportadores
- Fedetranscarga
- Diesel
- Precio del diesel
- aumento del diesel
- Ecopetrol**
- Des...

Síguenos en Google Noticias 

Comentarios

Comparte tus comentarios

Publicar

Fernando (76892) · Hace 15 horas

Es ridículo que algo tan sencillo como incrementar el valor del flete en el mismo porcentaje en que lo afecta el costo del combustible - que es menos del 20% del valor del flete - no pueda hacerse de manera civilizada, sino a la fuerza. Tal vez para nosotros los ciudadanos están ocultas otras razones que nadie ha explicado.

Responder | 0

Sergio (16420) · Hace 16 horas

Muy fácil q **Ecopetrol** lo deje de producir porq le resulta anti económico refinarlo, tratarlo y transportarlo; que solo haga importación del diésel y q los transportadores lo paguen sin chillar a precio internacional !!!, solución q quieren estos mafiosos del transporte y muchos periodistas q se alegran con la situación de paro actual !!!!

Responder | 1

Rodrigo (24557) · Hace 16 horas

Los Mega empresarios del transporte, pretenden que se les regale el ACPM, como lo hacia Venezuela. Por costos de oportunidad, **Ecopetrol** debe vender el producto a precios internacionales y entregar sus utilidades a sus accionistas (10% de privados y 90% al Estado). Es mejor dedicar esos recursos para la Educación y la salud y no para financiar a quienes no necesitan: los Mega empresarios dueños de cientos de camiones

Responder | 0

Pelagato (41805) · Hace 16 horas

Muy chistoso el argumento de que eso termina beneficiando a GP Morgan porque tiene el 3% de **Ecopetrol** sin mencionar al estado que tiene el 80%. Toca subirle al ACPM. Pero seguramente se puede hacer una negociación razonable.

Responder | 0

Descubre **investigaciones exclusivas,**
historias y entrevistas en nuestro
contenido premium.

EE

Disponible solo para suscriptores.

Consúltalo



Suscriptores Economía

Paro de camioneros: los golpes económicos de los bloqueos

Hace 1 hora



Suscriptores Política

Paro camionero le pasó factura política a Petro y le frenó su acuerdo nacional

Hace 12 horas



Suscriptores Columnistas

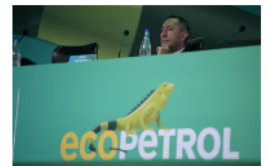
Discursos de odio

Hace 7 horas

Lo más visto en Macroeconomía

Macroeconomía

Los bloqueos y atentados afectarían el abastecimiento de combustible: [Ecopetrol](#)



Hace 20 horas

Macroeconomía

El precio del petróleo sigue bajando a pesar de la posible intervención de la OPEP



Hace 34 minutos

Macroeconomía

Dólar hoy en Colombia: este es el precio de cierre para el 4 de septiembre



Hace 22 horas

Servicios

Descuentos
EL ESPECTADOR

Otras Marcas: [Descuentos](#) [Contenidos](#) [Programas](#) [Cursos](#) [Suscripciones](#) [Idiomas](#)

8% de descuento

65% de descuento + 10% adicional



DESCO

