

Portafolio

EL DIARIO LÍDER EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS

'Con el Fepec, Ecopetrol nunca ha perdido'

Arnulfo Cuervo, presidente de Fedetranscarga, reveló que además de más seguridad, el país necesita desarrollar vías secundarias y terciarias, y que se requieren recursos.

María Camila Monsalve

El 96% de la carga que se mueve en Colombia viaja en camiones por carretera, y ese engranaje atraviesa una coyuntura de costos al alza. El aumento de las importaciones llena los trayectos de los puertos hacia el interior, pero deja vacíos muchos de los viajes hacia la costa.

Al tiempo, el combustible, los peajes, la inseguridad y una mayor carga tributaria presionan la caja de las empresas en el arranque del nuevo Gobierno.

Arnulfo Cuervo, presidente de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Fedetranscarga), conversó con Portafolio sobre la llamada fórmula Colombia para fijar el precio del diésel, cuestiona el alza de la matrícula de camiones nuevos y el arancel en estudio para las llantas chinas, y advierte sobre la inseguridad en las vías.

¿Qué solicitudes le han realizado al Gobierno?

En la primera reunión con la ministra, la doctora Elsa Noriega, hablamos puntualmente del tema del combustible. Todo el mundo en la calle dice: "Es que los transportadores quieren combustible barato". No, el tema no es tan sencillo.

Hay dos tendencias. La vigente son los precios de paridad del golfo de México, que tiene que ver con obtener, por parte de Ecopetrol, mayores utilidades. Por otro lado, tenemos la fórmula Colombia, que venimos planteando hace cuatro años: fijar bajo el presupuesto de que somos autosuficientes.

El 96% del diésel que se

LAS CIFRAS QUE PESAN SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA

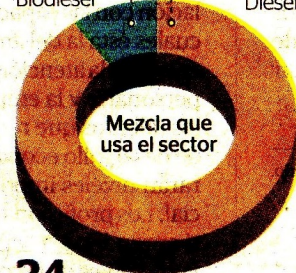
40,2%

de los costos de operación de un camión en Colombia corresponde al combustible.

12%

de los costos operativos corresponde a peajes.

10% Biodiésel **90%** Diésel



34 muertos en los últimos cuatro años por inseguridad en las vías.

Casi

3.000

taponamientos de vías durante el Gobierno pasado.

Entre **15 y 18** años edad promedio de la flota de carga en Colombia.

Fuente: Fedetranscarga



Arnulfo Cuervo, presidente de Fedetranscarga. Foto: cortesía Fedetranscarga.

Hoy dejamos de ser autosuficientes en gas, e importarlo es muy costoso. En camiones de carretera, la única posibilidad sigue siendo el diésel, un diésel de mejores condiciones.

consume en el país está producido en las refinerías de Cartagena y de Barranbermeja con petróleo colombiano.

Y con el Fepec, Ecopetrol nunca ha perdido: el Gobierno supuestamente entrega subsidios, pero la empresa es del Gobierno. Pasan el dinero del bolsillo derecho al bolsillo izquierdo. El 40,2% de los costos de

operación de un camión en Colombia tiene que ver con el valor del combustible.

Si tuviéramos un combustible más barato, muy seguramente podríamos acceder a fletes más baratos, y eso se reflejaría en menor valor al precio de compra del consumidor final.

¿Qué le preocupa en este momento del sector?

El transporte se genera a través de una demanda derivada: nosotros no generamos la carga. Se aumentaron las importaciones y se ha disminuido la carga desde el interior del país a los puertos. Eso ha determinado muchos viajes vacíos, que igualmente generan gasto de combustible, salario de conductor, desgaste del camión y peajes.

También está el déficit fiscal. El Estado presiona a las empresas, por ejemplo, con el Decreto 572, la autorretención en la fuente, que aumentó para el sector de transporte del 1 al 3,5%, un incremento del 218%.

Eso no les permite invertir ni renovar equipos. Y el último año, desde el punto de vista estrictamente electoral, se fija un salario míni-

mo de dos millones de pesos. Y está la inseguridad. No es solamente el robo en la carretera o los 34 muertos que hubo en los últimos cuatro años por inseguridad en las vías, sino que termina siendo un impuesto directo contra el transporte: pólizas de seguro más costosas, vías alternas, más consumo de combustible.

¿Qué opina del nuevo proyecto para los peajes?

El 12% de los costos operativos tiene que ver con los peajes.

No es que estemos en desacuerdo con los peajes; estamos en desacuerdo con la forma en que se ejecutan. Aquí el peaje es un negocio eterno.

No tiene ningún sentido pagar un peaje cada dos o tres kilómetros, pero el fondo está en la manera en que se ejecutan los recursos.

Si la vía está iluminada de noche, si tengo una grúa cuando tengo una varada, yo pago con tranquilidad el peaje. Pero cuando a los 200 metros del peaje me encuentro con una tronera, o dos kilómetros adelante me van a atracar y no hacen absolutamente nada.

¿Hablamos de peajes del Invías o de la ANI?

Es un tema generalizado. Las mejores rutas son las rutas del café, pero mira cómo es la vida: este año, la anterior ministra de Transporte determinó no ampliar la concesión, diciendo que tenía que ser revertida al Invías en marzo del año entrante.

Resulta utópico que la concesión que más cumple sea la que le hayan negado, cuando dijeron que iban a invertir de entrada siete billones de pesos.

Aspiro a que con el nuevo Gobierno vuelva a entrar el proyecto a la mesa. ☺