YENNY RODRÍGUEZ BARAJAS
yrodriguez@vanguardia.com

Entrevista con el nuevo presidente ejecutivo, Juan Miguel Durán Prieto

Colfecar insiste en hacer 'chatarrización' en cascada

Para el dirigente del gremio de carga y logística es indispensable rebajar los costos de los combustibles, así como ayudar a los pequeños propietarios, para que renueven sus vehículos de acuerdo con sus capacidades.

La exención del IVA para la modernización del parque automotor, el programa de reglamentación de fondos de reposición y la generación de créditos blandos que está en trámite son algunos de los retos de Juan Miguel Durán Prieto, nuevo presidente ejecutivo de la Federación Colombiana de Transporte de Carga y Logística, Colfecar.

Para el abogado de 41 años, estar frente a un gremio que mueve el 77% de la carga del país y representa el 5% del PIB nacional es una gran responsabilidad con el país y con las empresas que lo conforman.

En diálogo con *Vanguardia*, el dirigente mencionó las estrategias planteadas al Gobierno para alcanzar mayores niveles de formalización, rebajar los costos de insumos esenciales como los combustibles, mejorar el esquema de modernización de las flotas y que la chatarrización no se convierta en un dolor de cabeza para los pequeños propietarios de vehículos.

Suministrada Colfecar / VANGUARDIA

El nuevo presidente ejecutivo de Colfecar, Juan Miguel Durán Prieto, asegura que las zonas francas para combustible contribuirían a reducir los costos logísticos, los fletes y el precio de los productos.

> "Para ser más competitivos debemos dinamizar los indicadores logísticos del país mediante la realización de diferentes proyectos como consolidar las economías de escala en el transporte"
>
> **Juan Miguel Durán Prieto**
> Presidente Ejec. Colfecar

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

¿Cómo fue dar el paso al privado?
Nunca había estado en un gremio, casi siempre me desempeñé desde el lado del Gobierno, pero conozco el potencial del sector dentro de la economía colombiana y me interesó este cargo porque considero que puedo poner en práctica los conocimientos que adquirí del otro lado, sobre todo como superintendente de Puertos y Transporte entre 2010 y 2014.

¿Cómo encuentra el gremio?
Muy bien. Colfecar está conformada por las 130 empresas transportadoras más grandes del país, las cuales mueve 142,3 millones de toneladas de las 205 que circulan. Es un gremio consolidado que ya cumplió 43 años, el cual se ha caracterizado por sus investigaciones en estudios económicos que siempre están sustentados en cifras y que muchas veces han servido como insumo para que el Gobierno tome decisiones a nivel de política pública. Será un trabajo interesante.

¿Cuáles son los retos en su agenda?
El transporte de carga tienen gran incidencia en la economía del país, por eso, veo muchas oportunidades para hacerlo más competitivo y de talla mundial. Son tres ejes fundamentales. Uno, la formalización. Es importante acabar con las empresas de papel y ejercer control para que las empresas habilitadas cumplan con los requisitos legales, así atacaremos la competencia desleal.
Segundo, los costos operativos, en los que se destacan los combustible que representa el 35%. Es importante para el sector lograr con el Gobierno la reducción de los precios a través de la generación de una especie de zonas francas para el abastecimiento de combustible para los transportadores de carga.
En esto confluirían varios ministerios: Minas y Energía, Comercio y Transporte, y obviamente Ecopetrol. Así mismo, estamos enfocados en generar economías de escala para obtener mejores precios en insumos y productos que alimentan la operación del transporte.
Y el tercer reto es lograr bajar los tiempos de desplazamientos que mejoren la competitividad y para eso, debemos articularnos con otros actores de la cadena logística.

¿De qué orden sería la reducción que pretende en precios de los combustibles?
Tocaría mirar qué muestran los análisis y revisiones que se hagan. En Buenaventura, por ejemplo, esta figura se ha aplicado para las barcazas que abastecen la región.

Colfecar ha pedido que el aumento de los precios de los combustibles sea trimestral, ¿que ha pasado con esa propuesta?
Seguimos conversando con el Gobierno buscando soluciones en mediano y largo plazo y no solo soluciones de momento, por un hecho específico como las que se tomaron con la problemática de la vía al Llano, sino políticas públicas que permitan mejorar la competitividad del sector.

¿Alguna estrategia para la formalización?
La estrategia la debe presentar el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y Transporte. Esto es un servicio público, es decir, que solo lo puede prestar quien está habilitado por el Estado. La formalización genera competencia leal porque todos están en la misma línea y se deben cumplir las normas por seguridad, por servicio y legalidad.

¿Cómo avanzar en la 'chatarrización' de vehículos?
Nosotros hemos planteado realizar una 'chatarrización' en cascada que permita que no solo las multinacionales puedan renovar sus vehículos de carga con más de 20 años de vida útil sino los transportadores con uno o dos vehículos.
Lo que queremos es que los pequeños propietarios puedan cambiar sus vehículos por unos más modernos, pero no necesariamente nuevos, eso representa menos inversión y endeudamiento. Es difícil decirle a un pequeño transportador que debe sacar cinco millones de pesos mensuales por siete o diez años para pagar el crédito con el cual compró el vehículo. No hay ese poder adquisitivo.

En esa actualización de vehículos, ¿se ha planteado el gas como una solución rentable?
Vamos a revisar las alternativas en combustibles limpios para ver como se podría hacer la transición. Hacer cambios de las flotas cuesta mucho dinero, entre otros componentes que se deben analizar como la eficiencia de este tipo de combustible para este tipo de vehículos por su peso, por las largas distancias y la calidad de las vías.

¿Es posible lograr el multimodalismo planteado por el Ministerio del Transporte?
Es importante lograr que cada modo de transporte sea eficiente, generando utilidades en trayectos más cortos. Lo que vemos es que el sistema férreo y fluvial aún les falta fuerza para lograr una cadena logística eficiente.
Adicional, se debe propiciar que los corredores viales estén en óptimas condiciones. Hay que darle una nueva visión a las concesiones. Aquí se ha considerado que estas son un contrato de obra, por lo que debemos migrar a que además sea un contrato de servicio, con unas condiciones más exigentes.

BREVES

Anunció venta
Scotiabank anunció que llegó a un acuerdo para vender su participación de 51% en Colfondos, a una empresa afiliada de Administradora de Fondos de Pensiones Habitat, que también adquirirá la participación de 49% que Mercantil Colpatria tiene en Colfondos.

En Bucaramanga
American Standard, la marca de artículos de lujo para el baño de la multinacional Corona, abrió nuevos puntos de venta en Bucaramanga, Barranquilla y Cali, completando 12 en el país.

Para innovadores
MiLAB, el laboratorio de innovación pública del Gobierno Nacional, invita a las empresas a proponer soluciones para llevar energías renovables a La Guajira. La convocatoria está abierta hasta el el 15 de agosto. Se destinarán $2.000 millones para cinco soluciones e implementar un piloto.

Nueva plataforma
La AFP Protección presenta la plataforma #TalentoSiHay, ayudará a la difusión de conocimientos en habilidades blandas para la adquisición de un nuevo trabajo para los jóvenes que están en búsqueda de su primer empleo o de oportunidades de emprendimiento.

Ecopetrol atiende zona afectada tras atentado en el oleoducto Caño Limón

REDACCIÓN ECONOMÍA
yrodriguez@vanguardia.com

El oleoducto Caño Limón Coveñas fue blanco de un nuevo ataque, con el que se completarían 26 atentados en el año a esta construcción.

El hecho se presentó en el caserío Las Bancas, en el municipio de Arauquita.

Ecopetrol confirmó que el crudo no habría contaminado las fuentes de agua aledañas, sino que el líquido se habría quedado represado en el cráter.

Así mismo, el Ejercito adelanta operativos con el fin de asegurar el terreno y permitir la llegada de personal apto para la reparación de esta parte del oleoducto. Se investiga quiénes fueron los responsables del atentado.

La petrolera expresó su rechazo ante estos hechos, enfatizando en que las consecuencias de esto no solo generan un impacto en el medio ambiente, sino que también afectan los ingresos del país y generan riesgo a las personas.

De acuerdo con información de Ecopetrol, durante el año pasado Caño Limón Coveñas recibió 89 atentados a su infraestructura, mientras que el Trasandino sufrió 18. La cifra referente a 2017 señala que el Eln llevó a cabo 62 atentados contra el Caño Limón Coveñas en dicho año.

Suministrada Ecopetrol / VANGUARDIA

El hecho ocurrió en el caserío Las Bancas, en Arauquita.