

Transportadores terrestres piden ayuda por subida del combustible

La gasolina y el ACPM han subido cerca de 12% y 13% desde enero del 2021 y el gremio lanza su queja al Gobierno entrante.

Por **JUAN C. QUICENO RAMÍREZ**

El aumento en el precio de los combustibles tiene preocupados a los transportadores terrestres porque el costo de la operación se les aumentó y ellos argumentan que no pueden trasladarle el incremento a los usuarios.

En este contexto, voceros del gremio indican que muchos están trabajando a pérdida o mermando el margen de ganancias para hacerle frente a la situación. Por eso piden al nuevo Gobierno medidas que puedan amortiguar este choque inflacionario.

Hay que mencionar que, entre enero de 2021 y junio de 2022, los precios de la gasolina y del ACPM han aumentado cerca de 13% y 12%, respectivamente. Es decir, un poco más de \$1.000 por cada galón. Y según los expertos del sector, el combustible pesa casi el 36% dentro de la canasta de costos operativos.

Tarifa diferencial

Manfri Parra, director de Camioneros de Colombia, afirmó que en el país ya hay una condición particular para los transportadores de carga: los puertos están alejados de las áreas industriales. Por ende, su consumo de combustible es más elevado y son altamente sensibles al incremento en la tarifa.

Según el líder gremial, un viaje entre Bogotá y Cartagena puede consumir unos 250 galones de combustible, eso exige un gasto superior a \$2 millones. De ahí que, desde su perspectiva, el Gobierno entrante debería contemplar una tarifa diferencial para ciertos transportadores.

“Eso no representa un beneficio solo para los camioneros, sino para el sector agropecuario, que es el que más viajes demanda. Con una disminución

en la tarifa se aliviaría la canasta básica de las familias porque, en Colombia, el 92% de la carga se mueve por carretera”, añadió.

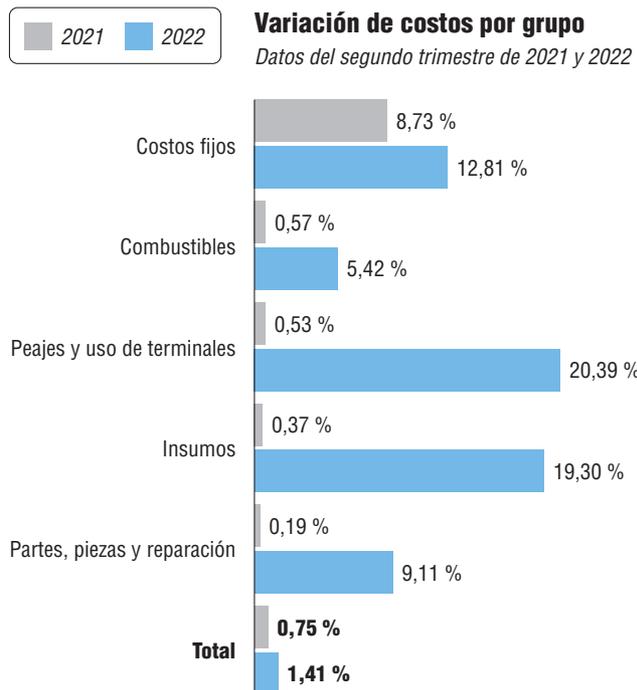
Las vías, otro problema

Los transportadores intermunicipales de pasajeros también están sintiendo el golpe. Y de acuerdo con Samir Echeverri, director de la Asociación de Transportadores de pasajeros de Antioquia (Atpa), el mal estado de las vías en diferentes sitios del país ha du-

plicado el tiempo de los trayectos, lo que obliga a gastar más combustible. “Nosotros no le podemos trasladar eso al usuario y eso implica asumir pérdidas entre los pequeños propietarios”, detalló.

El vocero apuntó que si no hay algún tipo de auxilio, muy probablemente tendrían que aumentar los pasajes hacia finales de este año. “Eso acarrea que también nos disminuyan los usuarios cuando nos veníamos recuperando a un 85%

INFLACIÓN COSTOS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS



Fuente: Dane, Atpa. Infografía: EL COLOMBIANO © 2022. RR (N4)

¿QUÉ SIGUE?

¿SE PUEDEN FIJAR LOS PRECIOS?

Establecer el precio de los combustibles, según el exministro de Minas Amylkar Acosta, sería “insostenible desde el punto de vista fiscal”, de otro lado, enfatizó en que para eso fue creado el FEPC, que “ha venido arrastrando con un enorme déficit y se calcula este año puede sobrepasar los \$24 billones. Esa es la bomba de tiempo que le queda al Gobierno entrante”.

frente a la época prepandemia”.

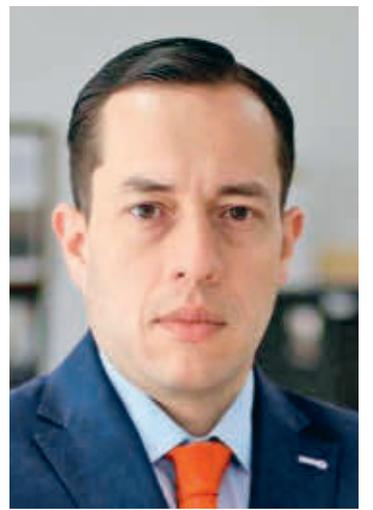
La coyuntura

El precio del petróleo Brent este año han llegado a máximos de US\$127 y ha empujado el valor de los combustibles.

Cabe recordar que Colombia cuenta con el Fondo de Estabilización de Precios del Combustible (FEPC), un mecanismo utilizado para evitar que la alta cotización extranjera golpee de manera desbordada a los consumidores.

Sin embargo, ese fondo evidencia un saldo faltante que, según el Comité de la Regla Fiscal, asciende a los \$12 billones y el próximo Gobierno deberá estudiar la manera de capitalizarlo. Vale aclarar que el Gobierno saliente programó incrementos graduales entre junio y septiembre que sumarán \$1.050 buscando cerrar el déficit del FEPC, con lo que se agravaría la situación de los transportadores.

En este sentido, José Antonio Ocampo, ministro entrante de Hacienda, dijo que “hay unos retos enormes de qué diablos vamos a hacer con los precios del combustible, máxime teniendo en cuenta los estallidos sociales que hemos visto en otros países cuando se aumentan los precios” ■



Andrés Barreto, nuevo miembro de la Creg. FOTO COLPRENSA

Duque deja una polémica en la Creg

Por **ALFONSO LÓPEZ SUÁREZ**

Los nombramientos de Natasha Avendaño y Andrés Barreto, por el presidente saliente Iván Duque, como nuevos integrantes de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg) desataron críticas en el nuevo gobierno. Más por ser en la última semana de su administración.

Así, Duque tendría las mayorías en la Comisión aunque deje de ser presidente, ya que las designaciones, por los que hoy es cuestionado, debieron ocurrir hace varias semanas, porque los periodos de los comisionados salientes estaban vencidos antes de finalizar el primer trimestre.

Además, el debate toca el tema del perfil y trayectoria profesional de la ex superintendente de Servicios Públicos y el ex superintendente de Industria y Comercio, ya que ninguno de los dos funcionarios poseen amplia experiencia técnica en el sector de energía, aunque no haya inhabilidad desde el punto legal.

Pero Duque no solo cuenta con Avendaño y Barreto, también tiene a Julián Zuluaga quien venía del Ministerio de Minas y Energía. Y a la lista se suma Sara Vélez, directora de Hidrocarburos del Ministerio, cuyo nombramiento se realizaría en los próximos días. Así, quedaría con cuatro de los seis asientos en la Comisión.

Al respecto Diego Mesa, ministro de Minas y Energía recalcó que el gobierno está en ejercicio y tiene la posibilidad de nombrar nuevos funcionarios o ratificar los existentes.

“En este caso se vencieron los periodos de tres comisionados y estamos procediendo a nombrar los nuevos como lo manda la ley. Eso ocurre cada cuatro años. No he entendido el malestar del próximogobierno, así funciona la Creg”, dijo ■

H&M reabrió en Rusia y le hicieron fila

por **JUAN C. QUICENO RAMÍREZ**

H&M reabrió dos de sus locales en Moscú pese a que había anunciado su retiro de ese país por la invasión a Ucrania. En la mañana de ayer, los videos compartidos en Twitter fueron tendencia, pues se veían filas interminables de gente que quería comprar.

Esta marca —originaria de Suecia— había comunicado recientemente que debía vender el inventario que le quedaba antes de salir definitivamente del mercado ruso, de ahí que este reaper-

tura pueda guardar relación con esa tarea.

Las noticias que han llegado todavía no confirman si se trata de una verdadera reactivación o si todo esto obedece a la venta de prendas que quedaron en las vitrinas. Lo cierto es que varios cibernáutas se han mostrado confundidos al no saber si realmente la marca reanudó operaciones.

H&M estimó que este retiro comercial podría costarle cerca de US\$200 millones, teniendo en cuenta que en ese mercado operaba una cadena de 180 tiendas y contaba con

200

millones de dólares le costaría a H&M retirar su operación de Rusia.

unos 7.500 empleados.

“Estamos profundamente tristes del impacto que tendrá esto en nuestros colegas y les agradecemos su trabajo y su dedicación”, comentó en su momento Helena Helmersson, directora general de este grupo.

Un mercado potente

Desde que estalló el conflicto entre Rusia y Ucrania, otras grandes de la industria como Prada, Gucci, Balenciaga, Armani, Hermès, Dior, Prada y Richemont han frenado sus operaciones en territorio ruso, renunciando a una plaza que en 2021, según la consultora Euromonitor, le permitió al sector moda facturar US\$6.770 millones.

Es decir que este mercado, de acuerdo con US Census Bureau, incluso estaría por encima de EE. UU., en donde las ventas totalizaron US\$303.112 millones el año pasado ■