

Propuestas de Colfecar para que el alza del diésel no agrave crisis del transporte

En el 2024 comenzará a subir, de manera escalonada, el precio del ACPM, como pasó con el galón de la gasolina desde octubre de 2022.

Luego de las alzas continuas que ha tenido la gasolina desde octubre de 2022, el próximo año se espera que pase lo mismo con el precio del diésel para terminar de cerrar el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FPEC).

Sin embargo, Colfecar está lanzando una nueva alerta porque un mayor costo en el precio del diésel podría profundizar aún más la difícil situación que enfrenta el sector transporte. Por ello, también le hacen una propuesta al Gobierno.

El gremio asegura que un diésel más costoso le inyectará una presión adicional a la inflación, que en noviembre llegó a 10,15 por ciento, porque aumentarán los fletes del transporte de mercancías y los pasajes de transporte público.

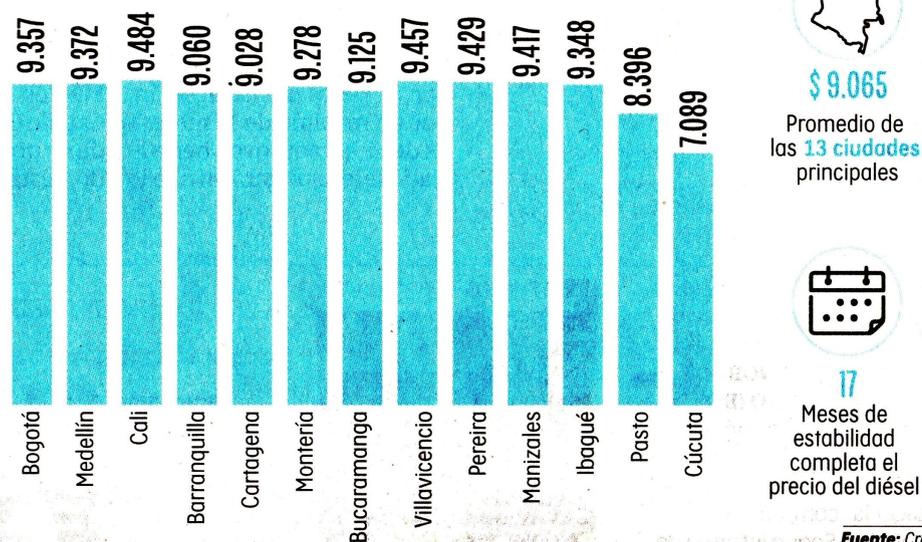
Y aunque desde abril de este año la inflación ha venido bajando, no lo ha hecho al ritmo que se esperaba y, por ende, las tasas de interés tampoco se han podido reducir de forma acelerada.

Solo hasta esta semana la junta directiva del Banco de la República autorizó la primera baja que se da en los últimos tres años, fue de 25 puntos básicos para quedar en 13 por ciento.

Unas tasas altas se suman a un menor gasto de los hogares e inversión, en el mar-

PRECIO DEL DIÉSEL POR CIUDADES

Cifras en pesos



Fuente: Creg

co de una evidente desaceleración económica en donde en el tercer trimestre de este año el producto interno bruto (PIB) mostró un crecimiento negativo de 0,3 por ciento.

Además, Colfecar dice que el 97 por ciento de las mercancías se movilizan por carretera en Colombia, y que esta actividad económica es transversal a todos los sectores productivos, generando el 5 por ciento del PIB y 1,9 millones de empleos, es decir, el 8,2 por ciento del total nacional.

“El transporte es un derecho para adquirir derechos,

puesto que garantiza el acceso de los hogares a alimentos, medicamentos, bienes de primera necesidad, combustibles, en algunos departamentos al gas e, incluso, a dinero en efectivo en los cajeros automáticos, así como el traslado de las personas a sus trabajos, colegios, universidades y centros de salud”, destacó.

Colfecar también manifiesta que antes de comenzar a aumentar el precio del diésel se deben tener en cuenta los altos sobrecostos que viene enfrentando el sector por un mayor precio del dólar (prácticamente to-

dos los insumos, repuestos y vehículos son importados), costos laborales, intereses financieros y carga tributaria.

Pero no solo eso, durante este año, el deterioro en seguridad (actos terroristas, vacunas a conductores, secuestros, extorsiones a empresarios, además de la piratería terrestre) está obligando a los vehículos a transitar solo en jornadas diurnas.

Adicionalmente, se han registrado 691 bloqueos, con corte a noviembre, en las vías nacionales y urbanas por cuenta de comunidades inconformes, más los

cierres viales en corredores de importancia estratégica como la vía Panamericana, las vías a los Llanos, el corredor Norte de Santander-Costa Atlántica, la vía Bogotá-Medellín y la vía Medellín-Costa, entre otras.

“Todo este contexto representa un riesgo patrimonial para el sector y, así mismo, la prestación del servicio de transporte, poniendo en jaque la seguridad alimentaria y la movilidad de todos los colombianos”, aseguró Colfecar.

Por ello, cuestiona que el Gobierno Nacional esté pensando en aumentar el precio del diésel hasta que iguale el costo internacional, y más si se tiene en cuenta que el combustible pesa un 40 por ciento en el total de los costos.

“Pensar que no hay problema en subir el precio del combustible de 9.000 a 16.000 pesos porque este incremento se trasladara al Sictac y, en consecuencia, a los fletes, cuando hay un bajón en el volumen de carga en todo el país, denota que no conocen el sector y no han sido propietario de un vehículo de carga”, señala el gremio.

Por esta razón, Colfecar le propone al Gobierno Nacional evaluar un ‘Precio Colombia’ para el diésel, teniendo en cuenta que, según el Ministerio de Minas y Energía y Ecopetrol, se está importando solo un 5 por ciento del diésel que se consume en el país.

Esta propuesta consiste en fijar un precio de reconocimiento a Ecopetrol por cargos regulados, en donde se reconozca de forma explícita lo requerido para la producción del ACPM: precios de insumos del energético (barril de crudo en Colom-

bia), inversiones en capital e infraestructura, costo de capital, cargos fijos y/o variables, gastos de administración, operación y mantenimiento, plan de inversiones para garantizar continuidad y abastecimiento y demandas esperadas del producto.

A partir de reconocer a Ecopetrol un ‘Precio Colombia’ y no un precio de paridad internacional (el del golfo de México) -dice Colfecar- se estaría siendo responsable con las finanzas públicas de la Nación, pues el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles sería sustancialmente menor.

Pero la de Colfecar no ha sido la única propuesta que ha salido a flote para acabar con el déficit del FPEC por subsidiar el precio del diésel en el país. Sergio Cabrales, docente de la Universidad de Los Andes y experto en hidrocarburos, plantea eliminar los impuestos.

Específicamente, la propuesta de ajuste del precio del diésel contempla la eliminación de los impuestos nacionales, IVA, el impuesto al carbono y el IVA mayoristas, así como la sobretasa, que representa el 15 por ciento del precio final de este combustible.

“El objetivo es evitar que el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FPEC) continúe subsidiando dichos precios y afectar lo menos posible al transporte de carga en el país”, explica el experto.

Igualmente, resalta que el precio del diésel en Estados Unidos se ha reducido en más del 30 por ciento en los últimos tres meses, lo que contribuye al desmonte de los subsidios al diésel en Colombia.