

Bloqueos y atentados afectarían el abastecimiento de combustible

Ecopetrol informó que el país podría enfrentarse a un nuevo riesgo de desabastecimiento de combustible por cuenta de factores externos que están afectando su operación. Esto, tras superarse la alerta de la semana por el combustible para aviones, por cuenta de una contingencia en la Refinería de Cartagena,

Mediante un comunicado, la empresa estatal aseguró que la afectación se daría por los atentados a los oleoductos de Caño Limón-Coveñas y Bicentenario, así como por los bloqueos del paro de transportadores y la toma de la planta de gas de Gibraltar. Todo esto, asegura, está imposibilitando la evacuación de los hidrocarburos.

“En su compromiso de mantener el abastecimiento de combustibles para el país, la empresa puso en marcha un plan especial de trabajo, en articulación con las autoridades, para hacer frente a las restricciones operativas surgidas por la alteración del orden público que se viene presentando en los últimos días”, detalló Ecopetrol.

Ecopetrol puso en marcha un plan de trabajo, en articulación con las autoridades, para hacer frente a las restricciones operativas.

Temadeldía



MARIA CAMILA RAMÍREZ CAÑÓN

mcramirez@elespectador.com
@MCamilaRamirezC

El aumento promedio de \$1.904 en el precio del diésel es una realidad desde el 31 de agosto. Se proyectaba que fuera el primero de tres ajustes que sumarían \$6.000, para igualar los costos internacionales y cerrar el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).

Hasta el cierre de esta edición, la negociación entre el Gobierno y los transportadores continuaba: los camioneros pidieron que el único aumento que se hiciera, mientras se cumplían otras condiciones, fuera de \$400, aunque en un principio hablaron de \$100. Esta cantidad no se sumaría a los \$1.904, sino que la reemplazaría. El Gobierno se mantuvo en que no habrá más aumentos futuros.

Y es que, en principio, puede parecer difícil entender al gremio si se piensa que los sobrecostos en ACPM se trasladarían a quienes necesitan los servicios de transporte y estos, a su vez, se los pasarían al consumidor final de los productos, que serían los que terminarían pagando de más. Aunque de entrada pareciera que esa es la forma de asumir el escenario, en la práctica es más complejo.

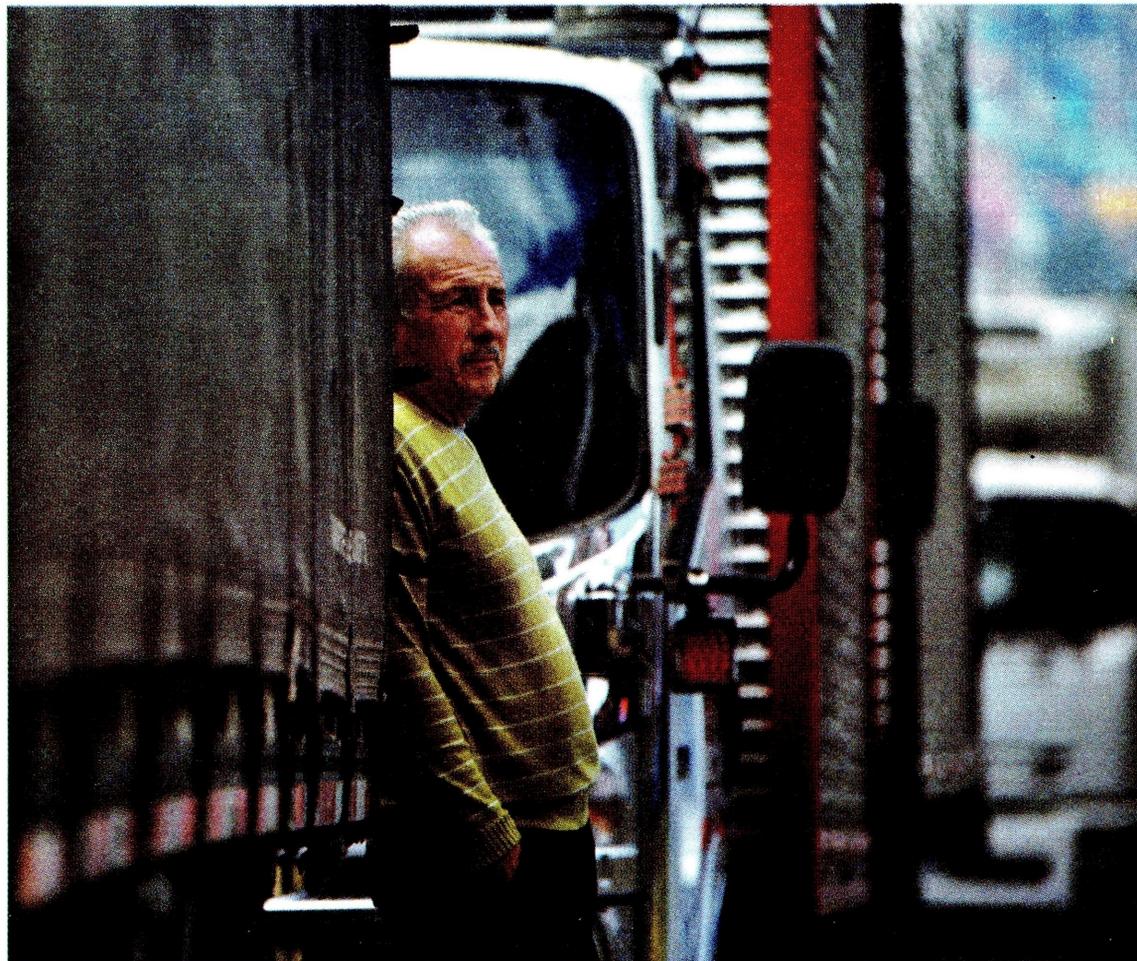
Si algo ha demostrado la crisis actual con los transportadores es que, aunque el caballo de batalla es el aumento del diésel, hay una serie de problemas estructurales que bullen abajo de la superficie desde hace años. Uno de estos son los llamados fletes, que son los que le dan forma a los costos de operación del transporte en el país.

Fletes: ¿qué son y cómo operan?

Para entender el punto álgido de la discusión, lo primero que hay que saber es cómo funciona el sistema actual de cobro de los fletes.

La cadena de transporte se compone de tres actores, usualmente. El primero es el generador de carga (el que necesita el servicio). Este le paga al segundo actor: la empresa de transporte (con o sin vehículos propios). Finalmente, esta contrata al transportador (propietario o conductor) para que traslade la mercancía entre el origen y el destino.

¿Cómo se cobra el servicio? El encargado de arrojar los precios es el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (en adelante SICE-TAC), que nació en 2011 tras otro paro camionero por la caída en



Varios actores del sector de transporte coinciden en que hay fallas importantes en el sistema que establece el precio de los fletes. / Gustavo Torrijos

Análisis

Fletes de transporte: la discusión detrás del alza en el diésel

Hay pocos elementos que unen a todos los actores, más aún en momentos de paro. Sin embargo, uno de ellos es que el sistema de fletes no está funcionando. ¿En qué consiste, cuáles son sus problemas?

la tabla de fletes.

La función del SICE-TAC es la de fijar el precio mínimo de referencia para el flete. “No se concibió como una imposición, sino como una referencia para no pagar menos de la estructura de costos. Es un valor de referencia entre la empresa de transporte y los transportadores, pues la compañía negocia el precio final con el generador de costos”, explica César Ruiz, coordinador de Posgrados de Transporte de la Universidad Nacional de Colombia, en Bogotá.

El sistema funciona con un formulario dentro de la página del Ministerio de Transporte, que cal-

cula teniendo en cuenta costos pre-determinados y unas variables. El SICE-TAC arroja el precio del viaje y desagrega los rubros.

Las fallas y discusiones del sistema de precios

El deber ser del sistema es que el precio que se le paga al transportador por el flete sea igual o superior al establecido por el SICE-TAC. Pero, en la realidad, hay varios obstáculos que impiden que así sea, entre ellos están la desactualización del sistema, y que en el mercado no lo respetan por completo. En otras palabras, que sea más un asunto de papel que sobre el cual se construyan los

precios de forma sistemática.

Si hay un punto que parece unir a todos los actores del ecosistema del transporte, incluyendo a varias autoridades, es que el SICE-TAC está quebrado y no hay con qué curarlo, al menos de momento.

El sistema está “desactualizado desde hace mucho tiempo. No estaba reconociendo todos los valores que el sector requiere”, dice William Camargo, exministro de Transporte (el segundo de la administración del presidente Gustavo Petro). Los gremios de transporte y camioneros aseguran que entre las falencias que tiene el sistema se encuentra que no contempla todas

las rutas ni tipologías de carga, y que no tiene en cuenta costos diferenciales en función del modelo de vehículo (los más nuevos requirieron una mayor inversión).

“Todos los precios se duplicaron o triplicaron entre 2008 y 2024, pero el alza es muy leve en el sistema. Cuando se revisan todas las diferencias, vemos que no concuerda con el número de recorridos y rutas que se pueden hacer en el mes porque los tiempos de espera muchas veces son de hasta 36 horas”, expresa Juan Carlos Bobadilla, secretario general nacional de la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC).

Y añade que, como el sistema no está reflejando la realidad, el gremio no confía en que se traslade el ajuste del precio del ACPM que acaba de hacer el Gobierno a las tarifas de los fletes. Otro punto importante es que hay mucha industria que usa el diésel, pero no la cubre el SICE-TAC. Por ejemplo, las volquetas, el transporte especial de pasajeros, la industria agropecuaria, la minera y otros, de acuerdo con la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga).

De otro lado, la academia cuestiona la forma como se regulan la entrada de flota, la compra de vehículos y la creación de empresas, para evitar que los pequeños transportadores estén en desventaja. “Hace falta transparencia, y que haya un mecanismo que evite la atomización del mercado o que tengan mayor poder unos sobre otros”, afirma Ruiz, de la U. Nacional.

Precisamente, la asimetría de poder y capacidad entre los grandes y pequeños transportadores es lo que ha generado la segunda falla del sistema: su incumplimiento.

Los servicios prestados tienen que ser registrados en un formulario del Ministerio de Transporte y, si se ingresa un valor menor al dictado por el SICE-TAC, sale una alerta que busca evitar que eso suceda. Aun así, hay prácticas que se dan para evadir el pago establecido, como el subregistro de la carga o del recorrido. “También puede que paguen el valor establecido, pero hay que descontar lo que cuesta el cargue y descargue o un peaje para entrar a los puertos. Así hacen que el sistema no detecte que se cobra por debajo. Muchas veces los camioneros aceptan porque si no, no pueden trabajar”, expresa Bobadilla.

Y es que, en ocasiones, las empresas que pagan por los fletes aprovechan la ley de oferta y demanda para buscar a los que cobran menos o los llevan a que acepten el pago menor, destaca Fedetranscarga. Estas prácticas son conocidas por el Gobierno y aunque deben ser sancionadas, el camino hacia una apli-