

¿Ambiente para un paro camionero?: sector transportador revela sus posturas

Por [Leonardo Botero](#) - 2023-10-07



Los camioneros en Colombia están en contra de la idea del ministro Bonilla de un galón de diésel aumente. Foto: Ministerio de Transporte

En el Congreso de Colfecar, que se realizó esta semana en Cartagena, se hizo evidente cuál es la manzana de [la discordia entre el Gobierno Nacional y el sector transportador](#): el aumento del ACPM.

El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, les recordó que a partir de 2024 **subirá el diésel con el propósito de cerrar una brecha de \$8.000** con el precio internacional. Esto, a pesar de que los transportadores han insistido en que la decisión podría poner en riesgo los negocios.

El Gobierno se ha puesto como meta cerrar el déficit que hay en el **Fondo de Estabilización de Precios del Combustible (FEPC)**. Pero, para ello, tiene que subir el precio de los combustibles. Luego de que acabe el ajuste de la gasolina, dijo Bonilla, seguirá el ACPM.

Con esto, de acuerdo con cálculos hechos por los líderes del gremio, los costos podrían subir hasta 20 %. De ahí que, en repetidas ocasiones, llaman al Gobierno para buscar una medida distinta.

Ante el panorama, **Valora Analitik** conversó con varios actores del sector para entender si hay clima para un eventual paro de transportadores. Aunque ninguno de los entrevistados dijo que sí, se evidenció un clima de incertidumbre frente al aumento del precio del diésel. Y, además, se puso la posibilidad de que tengan que parar, no como una vía de hecho, sino porque no tengan dinero para hacerlo.

La voz de los empresarios

El ambiente entre los transportadores frente a un paro

Juan David Gaviria, gerente general de TDM (empresa de logística y transporte) y presidente de la **Junta Directiva de Colfecar**, negó de tajo la posibilidad de que haya un paro declarado por transportadores: “las vías de hecho, como empresario, no funcionan”. Similar lo dijo Nidia Hernández, presidenta del gremio: “no se ha contemplado ningún tipo de paro o bloqueo”.

No obstante, durante los tres días del negocio se hizo un llamado para que el sector se mantenga unido con la intención de dirigir la conversación que sigue con el Gobierno Nacional.

En esa línea, **Alfonso Medrano, presidente de la Cámara Intergremial de Transporte Unidos**, hizo un llamado a los empresarios transportadores de Colombia para estar “alineados ante la amenaza de llevar el diésel a \$16.000, que significará la quiebra total del transporte de carga y de pasajeros”.

En cifras, Juan David Gaviria advirtió que se afectaría la productividad en más del 15 % y **los costos podrían subir entre 18 % y 20 %**. Por eso, el llamado de los tres al Gobierno Nacional también fue pedir que se instalen mesas técnicas bilaterales que permitan una discusión conjunta.

“Llevamos un año de pactarlo con Gustavo Petro y no lo ha cumplido. El **ministro de Transporte, William Camargo**, se comprometió que iniciaban las mesas técnicas y no lo han cumplido, entonces, ¿para dónde vamos? ¿Qué nos espera como sector?”, sentenció Medrano.

Recomendado: [¿En qué quedó la subida de las tarifas de peajes en Colombia tras su congelamiento?](#)

La preocupación está en que, en enero del año entrante, además, se descongelará el precio de los peajes, con un aumento equivalente a la tasa de inflación en 2023. Dijo Medrano que esa alza y la del ACPM “**no sabemos si podemos contenerlas**. Es una problemática que viviremos en 2024”.

“Nosotros movemos la economía del país hacia todos los rincones. La invitación que realizo como presidente de Unidos es **apoyar a los voceros**. Tenemos que demostrar

unidad del sector transporte en Colombia. Si los transportadores, que tenemos toda la fuerza, no afrontamos la realidad y seguimos escondiéndonos, así mismo nos irá”, advirtió Medrano en la instalación del congreso.

El problema, dijo Nidia Hernández, es que “no somos escuchados. Las sugerencias e inquietudes no son consideradas”.

Nidia Hernández durante su presentación en el Congreso de Colfecar. Foto: Valora Analitik

“Un paro de toda la economía”

Valora Analitik también conversó con **Carlos Santiago Díez, gerente general de Rápido Ochoa**, quien, aunque dijo que hay razones técnicas de peso para subir el diésel, considera que no ha habido una postura honesta frente al aumento del ACPM.

“No muestra todas las cartas para que esas decisiones que se toman favorezcan a la economía y no la destruyan. Un país se construye entre todos, y no podemos dejar de tener en cuenta a los empresarios colombianos. Si el gobierno no cuenta con el empresariado, el país se destruye”, dijo Díez.

En ese sentido, aseguró que hay **“elementos de cómo formular la estrategia de los combustibles** para compensar ciertos gastos y problemáticas”. Es decir, a su juicio, hay opciones que permiten amortiguar los costos que deben cubrir los transportadores. Entre ellos mencionó un ajuste “gradual e inteligente” del precio del ACPM.

Si no se atiende, advirtió, habrá un problema más allá de un posible paro de transportadores: **“no será de nosotros, sino de la economía, que se detendrá.** Y vamos a vivir una situación que otros países ya han vivido. Lo que queremos defender es que no lleguemos a ese lugar y por eso hacemos el llamado de que nos escuchen”.

El ejecutivo de Rápido Ochoa, empresa que cumplió 65 años en el mercado, aseguró que la prioridad, más que el aumento del diésel, es conseguir que “el servicio se siga prestando, que sea rentable y que pueda dar empleo”.

Recomendado: [Inflación en Colombia volvió a bajar del 11 % después de un año: así le fue en septiembre](#)

Las respuestas del Gobierno

El ministro Ricardo Bonilla insistió en que se debe aumentar el precio del diésel, argumentando que, **si no se hace, el déficit del FEPC sería, para 2025, de unos \$100 billones.**

En ese sentido, cuestionó que el precio del diésel esté congelado ya hace varios años: “la implicación que tiene esto en términos reales para la brecha es que mientras el precio del ACPM no cambia, el internacional sí se ha movido”. **La brecha a cerrar, indicó, es de cerca de \$8.000.**

Ante la posibilidad de que la decisión lleve a un paro de transportadores, con el impacto que esto tendría en la economía colombiana, dijo que **“tenemos que concertar la forma de hacerlo,** pero que lo tengamos en la perspectiva y simultáneamente en la perspectiva de que en algún momento hay que hacer transición energética”.

Por su parte, el **ministro de Transporte, William Camargo,** dijo que no debería darse un paro, cuando el aumento del diésel y de otros rubros, como los peajes, “no tiene efecto en la utilidad esperada y sus costos de operación”.

“Nos perdemos cuando en la discusión del aumento de esos valores, los transportadores de carga han planteado paralizar sus actividades. Ese es un valor que pasa al valor del flete y del pasaje que se le debe reconocer al operado. **No hay una consecuencia entre el aumento y el impacto de los ingresos del transportador,** afirmó Camargo.

Ministro William Camargo durante Congreso Colfecar. Foto: Ministerio de Transporte

Recomendado: ["No aguantamos un sobrecosto más": presidente de Colfecar a Gobierno Petro](#)

Los efectos económicos del último paro

El último paro de transportadores en Colombia **ocurrió en 2016**, durante el mandato del expresidente Juan Manuel Santos, quien advirtió en su momento que la seguridad alimentaria del país podría estar en riesgo. Entre las demandas se repetía lo que se discutió esta semana en Colfecar: **los costos de los peajes y de los combustibles.**

Durante 43 días, los transportistas colombianos pararon ese año. Y, de acuerdo con estimaciones de la Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco) eso llevó a **pérdidas en todos los sectores por más de US\$343 millones.** En ese momento, además, se vio aumento en los precios al consumidor, a la vez que cayeron los volúmenes comercializados.

Según reseñó la AFP, en Antioquia, por el paro camionero de 2016, pequeños productores perdieron unos 65.000 litros diarios de leche diarios al no poder transportarlos.

También **se vio afectado el sector de la construcción**, al llevar a escasez de materiales en varias regiones. La Cámara Colombiana de la Construcción, aseguró en ese momento, que se impactó la construcción de unas 180.000 viviendas.

Incluso, golpeó al sector salud. El Ministerio de Salud, en un comunicado de julio de 2016, aseguró que se vio afectado el transporte de cerca de 20 toneladas de medicamentos en distintas zonas del país.

En la actualidad, **no está claro si en 2024, por el aumento del ACPM, habrá un paro de transportadores**. Aun así, desde ya empieza a haber preocupaciones porque ocurra algo similar, en medio de un gobierno que, como dicen los empresarios, no se muestra abierto a negociar con ellos.

—