

Imprimir

El pasado 6 de septiembre, como consta en el Acta de Compromiso firmada entre las partes [1], el Gobierno Nacional llegó a acuerdo con las bases del transporte de carga y pasajeros para poner fin a las manifestaciones y bloqueos realizados durante los primeros cinco días del mes de septiembre.

Como es de recordar, las protestas tuvieron como base el alza del combustible tipo diésel – ACPM, cuyo precio ha estado congelado desde enero del 2020, implicando un déficit promedio de un billón de pesos por mes, lo que ha significado un subsidio de \$ 56 billones hasta agosto de 2024, según cifras del Ministerio de Hacienda.

El Gobierno Petro está comprometido en la lucha contra la pobreza, la transformación productiva mediante la reindustrialización del país y la transición energética. No obstante, heredó del Gobierno Duque la congelación de precios de la gasolina y el diésel, la alta carga de la deuda externa de corto plazo, una inflación elevada producto de la pandemia y de las políticas de entonces y un déficit fiscal del 6,8% con respecto al PIB, lo que conspira en contra de los objetivos de equidad y justicia social del Gobierno del Cambio.

El Gobierno Petro asumió la ingrata tarea de desmontar el subsidio a la gasolina que afectaba los recursos gubernamentales, pero dejó estable el precio del diésel, en razón de las altas tasas de inflación existentes durante 2022 y 2023, así como debido a las presiones ejercidas por los grandes gremios del transporte que se benefician de los subsidios y, a la vez, crean notables asimetrías mediante abuso de condiciones de contratación e intermediación con respecto a los derechos e intereses de conductores y pequeños transportadores.

En cuanto al diésel, es un insumo para la movilización de camiones, buses, volquetas y maquinaria amarilla, entre otros vehículos de carga pesada.

A pesar de tres mesas de negociación realizadas con los transportadores, en el actual Gobierno, no fue posible construir consensos. El Gobierno Petro debió recurrir a la emisión de la Resolución 40350 del 29 de agosto, por parte del Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Hacienda, para el alza del diésel a partir del 31 de agosto pasado, por un monto

de \$ 1.904 por galón, como primer paso para avanzar gradualmente hacia un alza de \$ 6 mil por galón y eliminar dicho subsidio. Este acto se convirtió en un hecho percutor del paro camionero. No obstante, este en realidad, estaba preconcebido desde antes, más allá de las finalidades del gremio transportador y con clara intencionalidad política revanchista, de provocar un estallido social enmarcado en el denominado “golpe blando” en contra del Gobierno Petro; dada la filiación e intereses de los grandes empresarios promotores del paro, así como las narrativas de voceros de los grandes medios, en su imaginario anida la percepción traumática que endilga a Gustavo Petro la responsabilidad de la convocatoria del paro nacional de 2019 y del estallido social de 2021.

Para sorpresa de dichos sectores, el Gobierno Nacional supo desactivar y neutralizar estos propósitos, en la coyuntura, a la vez que ganó tiempo y espacio para avanzar en procesos de concertación social y política.

La firma del Acta y su contenido, así como el alza de \$ 800, mediante tramos de \$ 400 al inicio del Acuerdo y para el primero de diciembre significa superar un inamovible pretendido por los grandes gremios. En gran medida, esto se logró porque el Gobierno supo diferenciar entre derechos y privilegios, a través de la diversidad de expresiones de grandes gremios, asociaciones de pequeños transportadores y trabajadores del sector, como muestra la Mesa de Trabajo de El Espectador [2].

Como es de recordar, los paros camioneros se han realizado en Colombia desde 1996, como mecanismo para presionar al gobierno nacional, en relación con la definición de los fletes, limitación de la oferta de vehículos en relación con esquemas de reposición y chatarrización vehicular, precios de combustibles, como muestra Lina Margarita Huari Mateus [3] quien, en su trabajo de grado en EAFIT plantea que, durante los años 2001, 2002, 2003, 2004 y 2007 hubo paros camioneros que duraron entre 4 y 5 días. Sin embargo, el paro de 2004 duró 11 días. En 2008, en el segundo gobierno de Uribe hubo dos paros camioneros que duraron 39 días, en el año 2009 la duración del paro fue de 19 días y en 2011, ya en el primer gobierno de Santos, el paro tuvo una duración de 15 días.

Huari Mateus muestra que el programa de reposición creado en 2003 incrementó el valor de los equipos de transporte y la falta de control derivó en prácticas ilegales, encaminadas a violar las reglas de reposición. Además, dadas las demoras en las autorizaciones llevaron a que el pago de pólizas de garantía se convirtiera en el pago a plazos de un cupo. Esta situación no ha servido para disminuir la edad promedio de los vehículos; es decir, no se ha chatarrizado el parque vehicular más viejo.

Concluye que el mecanismo del paro ha sido un recurso de alta incidencia política, en manos de los grandes grupos de transportadores, quienes con la mera amenaza de bloqueo intimidan y presionan a los distintos gobiernos, lo que les permite incidir en las políticas públicas relacionadas con la competitividad de la economía, la logística, la tecnificación, los costos, la inflación y la especulación. En casos de bloqueo de las vías, los efectos relacionados con las pérdidas para productores y distribuidores de productos perecederos son significativos y, a menudo, catastróficos. Con mayor razón, frente a la reticencia de los gremios del transporte para dejar vías disponibles como corredores humanitarios y rutas de movilidad para otro tipo de vehículos.

Durante los cinco días del paro reciente, en el mes de septiembre, esta problemática del bloqueo intransigente, por parte de los gremios que representan a las grandes empresas de carga quedó en evidencia. Sin embargo, como muestra Alejandra Zapata en El Colombiano [4], la Asociación Andina de Transportadores de Carga Liviana, a través de su Presidente, José Edilson Pava, sostuvo que el paro fue convocado por los grandes gremios del transporte cuando los verdaderos afectados son los pequeños transportadores de carga, en razón de la ausencia de pagos y las malas prácticas que realizan las grandes empresas. Al tiempo, el líder de los pequeños transportadores añadió que la solicitud de su gremio al gobierno Nacional se refiere a la reforma de los contratos laborales de los conductores, al sistema de peajes, a la tabla de fletes y a poder contar con una regulación frente a la entrada indiscriminada de grandes vehículos de carga que desplaza a los antiguos y facilita el monopolio de las grandes empresas de transporte, además de los descuentos injustos, que tampoco pagan los cargues y descargues.

Es de anotar que, de 3.000 empresas intermediarias de carga se plantea que más de 1.000 de ellas han explotado a los camioneros, con notables diferencias entre el precio del flete que cobran al generador de la carga, con relación al que pagan al conductor del camión. Lo interesante del proceso actual es que tales empresas serán investigadas por las Superintendencias y la DIAN.

Simultáneamente, el gobierno habla de promover una empresa pública de transporte de carga, lo que sería propicio para garantizar equidad en la remuneración del personal. A la vez, se plantean iniciativas de conformar cooperativas de mujeres transportadoras de carga.

El paro camionero y la respuesta gubernamental dejó en evidencia, no solamente el tema del subsidio al Diesel-ACPM, que se embolsan los grandes empresarios. También, la problemática de los fletes, las asimetrías en la industria del transporte, las intermediaciones, los trabajos a pérdida por parte de los pequeños transportadores y conductores, la precariedad laboral y la problemática pensional.

Así mismo, se reveló que el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga - SiceTAC - tiene vacíos de cálculo en rutas, especificación de vehículos, a la par que existen estrategias que permiten a los intermediarios y grandes contratistas del transporte presentar subregistros, en detrimento de los derechos e intereses de los conductores y pequeños transportistas.

El levantamiento del Paro Camionero contrasta con el manejo dado a la protesta social por parte del Gobierno Duque. En este caso, frente a los bloqueos absolutos a la movilidad, solo hubo cinco levantamientos con intervención policial, sin muertes, lesiones oculares ni agresiones a manifestantes.

En dicho sentido, el Acta de Compromiso suscrita entre el Gobierno Nacional y las Bases del Transporte de Carga y Pasajeros parte de solicitar a las autoridades competentes el archivo de los procesos penales y la cancelación de las sanciones administrativas y/o contravencionales impuestas.

Así mismo, se modifica en los términos mencionados, la Resolución 40350 del 29 de agosto. Se suspenden las alzas posteriores del Diesel hasta cuando se realicen las transformaciones estructurales en las relaciones económicas en el transporte de carga y en los servicios especiales y de pasajeros.

Además, en términos de ocho días, se convocan mesas técnicas para estructurar el sistema de costos eficientes del SiceTAC para otros prestadores del servicio público de transporte de carga, como volquetas, carga liviana, líquidos, refrigerados, niñeras, grúas y con representación de las bases en todos los servicios, con inclusión de todos los actores, por parte del Ministerio de Transporte. A la vez, el Ministerio de Trabajo se compromete a incluir una proposición en la reforma laboral para recoger las necesidades del sector transportador, especialmente, de los conductores.

También, el Ministerio de Transporte se compromete a revisar la actual regulación del Registro Nacional de Carga y el SiceTAC e introducir mejoras relacionadas con el Manifiesto de Carga y el cumplimiento de su función como título valor, conforme a lo establecido en el Código de Comercio y el Código General del Proceso.

Igualmente, se convocan Mesas de Trabajo, en el término de ocho días, para la modalidad del servicio de transporte de pasajeros y los gremios que representan las bases de la maquinaria amarilla, para tratar sus problemas estructurales.

Entre otros aspectos, los acuerdos se refieren a la modificación de la política de reposición vehicular para garantizar la reposición uno a uno. Al tiempo, avanzar en un proyecto de ley de Régimen Sancionatorio del Sector Transporte. Así mismo, avanzar con los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y Minas y Energía, en el análisis de la fórmula de fijación del precio del combustible y, conforme a las conclusiones evaluar la necesidad y oportunidad de presentar un proyecto de Ley ante el Congreso de la República.

Los acuerdos alcanzados permiten tranquilizar el tratamiento del conflicto. Sin embargo, la problemática estructural persiste. El déficit del fondo de Estabilización de Precios de

Combustibles - FEPC - se mantiene, con una proyección, que puede ser entre siete y diez billones para 2025 habiéndose logrado reducir a 11,6 billones en 2024.

En el contexto del sector transporte y de la transición energética, se requiere avanzar en procesos de innovación relacionados con el uso de energías alternativas para el aprovechamiento de vehículos eléctricos, uso de gas natural, gas licuado de petróleo e hidrógeno verde. Esto permitiría sustituir el ACPM por estas energías. No obstante, se requiere garantizar el financiamiento de Ecopetrol para asegurar su capacidad de inversión en procesos de sustitución energética y eso incluye fortalecer el FEPC. Al respecto, la producción de hidrógeno a gran escala constituye una oportunidad de sustitución energética ligada a la transformación de la flota de vehículos de transporte y una importante alternativa de exportación. A la vez, esto implica contar con disponibilidad de recursos para incentivar la sustitución de combustibles fósiles.

Como afirma Daniel Páez [5], en referencia a los incentivos a la chatarrización, al ritmo que esta avanza, la renovación de la flota de carga se puede llevar cuarenta años. Esto, sin mencionar la corrupción implícita que lleva a la existencia de asociaciones camioneras dedicadas a ser tramitadoras de dicho proceso.

Páez destaca que Brasil viene siendo referente en Suramérica en el uso de buses eléctricos y en el desarrollo de proyectos relacionados con el aprovechamiento del hidrógeno. Al respecto, cita los casos de la refinería de hidrógeno verde en Ceará y el proceso de desarrollo de la Planta de hidrógeno verde de Suape, en Pernambuco.

No obstante, la primacía del transporte carretero se convierte en una restricción estructural del transporte de carga y de pasajeros en Colombia. Es necesario dar pasos significativos en materia de transporte multimodal, de manera que se puedan fortalecer el transporte fluvial y el transporte ferroviario.

Parte importante del desarrollo vial en los comienzos del siglo XX estuvo caracterizado por el transporte ferroviario. De hecho, en su seno se gestó la cultura gerencial del país, con las

virtudes y limitaciones propias del modelo británico de administración. No obstante, en los años sesenta comenzó el declive del aprovechamiento del tren en transporte de carga y de pasajeros, a medida que el país se convirtió en mercado para las plantas automotrices norteamericanas.

Como muestra Paola Herrera [6], un informe del Gobierno Duque corrobora la propuesta de Gustavo Petro, con respecto al abaratamiento de los costos de movilización de carga en un 26% desde lo actual hasta el 2030.

En efecto, el Plan Maestro Ferroviario diseñado por el DNP y la ANI en el gobierno anterior, con sustento en un estudio de la Cepal de 2013, permite apreciar que el transporte ferroviario ya es el segundo modo de transporte y moviliza el 21% de la carga en el país. Sin embargo, lo que más se mueve por tren es el carbón y se requiere diversificar y multiplicar el tipo de carga que se transporta por vías férreas. No obstante, en Colombia sigue siendo una restricción estructural la existencia de las vías de trocha angosta para la movilización de trenes, lo que limita la capacidad de movilización de carga. En este contexto, es importante avanzar en la modernización de vías y en la sustitución energética por energías renovables.

Esto significa que existen diversas áreas de oportunidad para la modernización y diversificación de los sistemas de transporte. Pero, también existen restricciones tecnológicas. Esto significa que el avance en la reintroducción del tren en la economía colombiana será gradual y con limitaciones. Esto implica que la hegemonía del transporte carretero seguirá vigente en el corto y mediano plazo.

A medida que se conecta y fortalece el mercado interior y se afianza la economía exportadora, en especial, hacia la Cuenca del Pacífico, en conexión con los puertos y la transformación de los territorios, el transporte multimodal deberá fortalecer su versatilidad.

Al respecto, se requiere el compromiso de la academia aportando en investigaciones e identificación de alternativas. Por lo pronto, universidades como la Nacional y el Rosario comienzan a discutir el tema, con diferencia en los énfasis y perfiles: Mientras en la

Universidad Nacional se hace referencia, con cierto pesimismo, con respecto a la viabilidad de recuperar las vías férreas, en la Universidad del Rosario se estudia el aprovechamiento del hidrógeno verde en el sistema ferroviario y se avanza en estudios de prefactibilidad.

Es notable que puede existir complementariedad entre los diversos modos de transporte, teniendo en cuenta la economía de escala que garantiza el aprovechamiento del tren para movilización de carga en grandes distancias y la pertinencia del aprovechamiento vehicular para llegar a los espacios microterritoriales.

Por lo pronto, el 29 de julio fueron publicados los pliegos y se abrió la licitación para la concesión La Dorada - Chiriguaná, bajo la modalidad de Alianza Público-Privada (APP). Este proyecto se espera poder adjudicarlo el 19 de diciembre.

Así mismo, está definida la ruta para el nuevo Ferrocarril del Pacífico, lo que implicará la construcción de otro túnel en La Línea.

Están en etapa de estudios los proyectos para el Corredor Bogotá - Belencito, Chiriguaná - Santa Marta, el tren del Catatumbo y el tren interoceánico para conectar a la Bahía de Cupica en el Pacífico Chocoano con Turbo en Urabá, atravesando el Darién.

Fuentes:

[1] Ministerio de transporte. Gobierno nacional llegó a acuerdo con las bases del transporte de carga y pasajeros para poner fin a las manifestaciones. Acta de compromiso entre el Gobierno Nacional y las bases del Transporte de carga y pasajeros.pdf. Bogotá, D.C. 6 de septiembre de 2024.

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11814/gobierno-nacional-llego-a-acuerdo-con-las-bases-del-transporte-de-carga-y-pasajeros-para-poner-fin-a-las-manifestaciones/>

[2] La Rotta Santiago, Quintero Martínez Karen Vanessa y Osorio Marcela. Un camionero de problemas: cómo entender lo que pasó con el paro de transportes. El Espectador. Septiembre 7 de 2024.



<https://www.elespectador.com/economia/un-camionado-de-problemas-como-entender-lo-que-paso-con-el-paro-de-transportes/>

[3] Huari Mateus Lina Margarita. Acción y Reacción de los Camioneros Colombianos Frente a la Política Pública de Competividad. Trabajo de Grado en Magister en Gobierno y Política Pública. Escuela de Humanidades - EAFIT.2015

<https://repository.eafit.edu.co/server/api/core/bitstreams/197d949a-7658-4001-88a9-ee49e0cd971c/content>

[4] Zapata Quinchía Alejandra. “Salir a este paro es pelear para que grandes empresas de carga se sigan llenando los bolsillos”: Asociación de Carga Liviana. El Colombiano. Septiembre 5 de 2024.

<https://www.elcolombiano.com/negocios/paro-camionero-asociacion-de-carga-liviana-no-esta-de-acuerdo-con-salir-a-paro-KB25354428>

[5] Páez Daniel. Paro Camionero: terminó la protesta ¿se acabó el problema? Razón Pública. Septiembre 8 de 2024.

<https://razonpublica.com/paro-camionero-termino-la-protesta-se-acabo-problema/>

[6] Herrera Paola. ¿Es más barato transportar carga por trenes que por camiones, como dice Gustavo Petro? Revista Cambio. Septiembre 9 de 2024.

<https://cambiocolombia.com/pais/por-que-petro-dice-que-los-trenes-abaratan-los-costos-del-transporte-de-carga>

Albeiro Caro Fernández, Corporación Nuevo Arco Iris

Foto tomada de: 360 Radio