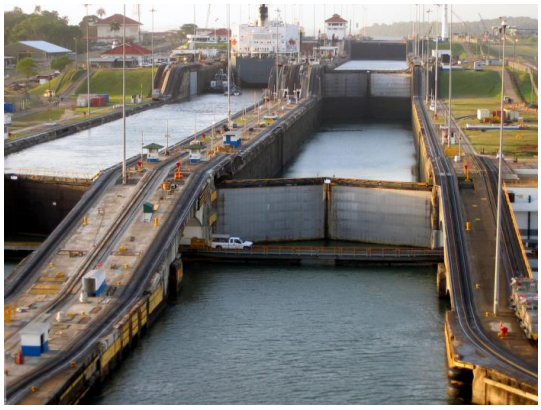

Bogotá, 2 de Mayo 2014 Expertos dicen que al gremio le falta planeación para compensar las alzas en el Acpm. Como era de esperarse, el aumento de 74,66 pesos para Bogotá y de 93,32 pesos en el galón de Acpm para abril no les cayó bien a los transportadores de carga, quienes a través de la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC) rechazaron el reajuste y las promesas incumplidas por parte del Gobierno.

Por: José Stalin ROJAS
Director - Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio (OLMT)
Universidad Nacional de Colombia

Bogotá, 2 de Mayo 2014 Expertos dicen que al gremio le falta planeación para compensar las alzas en el Acpm.

Como era de esperarse, el aumento de 74,66 pesos para Bogotá y de 93,32 pesos en el galón de Acpm para abril no les cayó bien a los transportadores de carga, quienes a través de la Asociación Colombiana de Camioneros (ACC) rechazaron el reajuste y las promesas incumplidas por parte del Gobierno.

Sin embargo, analistas del sector aseguran que la problemática de los transportadores de carga va más allá del simple aumento en los combustibles.

Si bien en promedio el Acpm tuvo un aumento 116,78 pesos por galón en el último año frente al período entre mayo del 2012 y abril del 2013, las cifras del Dane muestran que en el 2013 los costos totales del transporte de carga bajaron 0,68 por ciento,
principalmente por la variable conocida como factores, en el que se incluyen cargos como la mano de obra, los seguros y los peajes, la cual bajó un 2,31 por ciento el año pasado.

José Stalin Rojas, director del Observatorio de Logística y Movilidad del Centro de Estudios para el Desarrollo (CID) de la Universidad Nacional, advierte que si bien los costos del Ministerio de Transporte se construyen con base en una muestra, los transportadores se tienen que dar por bien servidos, pues durante todo el año el sistema de contención del Ministerio de Minas y Energía, a través del Fondo de Estabilización de Precios, ha servido para evitar mayores alzas.

Lo que ocurre –señala- es que para abril hubo una fuerte presión en el precio de los combustibles en los mercados externos, que hicieron inevitable el reajuste.

Agrega que los costos del de transporte todavía son altos y seguirán siendo así, debido a las distancias que hay que recorrer entre los puertos y el interior del país.

“Si bien las dobles calzadas han ayudado a hacerlos más eficientes y a estabilizarlos, lo que no ha logrado el gremio transportador es hacer más racionales los trayectos”, señala.

Planeación, factor clave

En otras palabras, Rojas señala que los costos de combustibles siempre van a ser altos porque los trayectos son los mismos, pero los transportadores no están organizados de una forma empresarial que les permita planear y gestionar las diferentes variables que inciden en su negocio.

Por ejemplo, en unas simulaciones que realizó el Observatorio de Logística y Movilidad del CID, en la ruta Cartagena-Medellín, se concluyó que realizar este trayecto de forma frecuente sale mucho más rentable que hacer un recorrido entre Cartagena y Bogotá.

“Falta una racionalidad en las rutas de los transportadores, que pueda compensar el precio alto de los combustibles, la cual no se da porque la asignación de la carga no está en manos de los transportadores, sino de los generadores, es decir, que van a donde les toque ir”, advierte.

Y es que según el experto, no hay un matrimonio entre los transportadores y generadores, ya que muchas veces los camiones tardan tiempos excesivos en dejar la carga o sirven como bodega, lo cual incide en los fletes que cobran y en la disponibilidad de vehículos.

Asimismo, por la congestión vehicular de grandes centros urbanos como Bogotá o Medellín, los camiones incrementan de forma importante el consumo de combustible durante la entrega de la mercancía, pues no hay estructuras logísticas en las afueras de las ciudades para que la mercancía sea entregada allí y luego distribuida por una red local de camiones.

“Como sector no tienen una estructura robusta que les dé un poder de negociación o una organización, a través de una bolsa de carga, que asigne más eficientemente las rutas”, asegura el experto.

REDACCIÓN DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS