

Economía

Colfecar propondrá zonas francas para combustible

De acuerdo con Juan Miguel Durán Prieto, nuevo presidente de Colfecar, esta medida contribuiría a reducir los costos logísticos, los fletes y el precio de los productos.

Adriana Carolina Leal Acosta
adrlea@portafolio.co

AYER Juan Miguel Durán Prieto asumió el cargo como nuevo presidente de Colfecar, la agremiación de transportadores de carga más grande del país, responsable de movilizar el 77% de la mercancía por esta vía a nivel nacional, según cálculos de la propia entidad.

El abogado de 41 años, que hasta hace unos meses se desempeñaba como secretario de Gobierno de Bogotá, habló con Portafolio sobre cuáles serán sus prioridades estando al frente de la organización.

La mayor parte de su carrera la ha hecho en el sector público ¿Cómo fue dar el paso al privado?

Nunca había estado en un gremio, casi siempre me desempeñé desde el lado del Gobierno, pero conozco el potencial del sector dentro de la economía colombiana y me interesó este cargo porque considero que puedo poner en práctica los conocimientos que adquirí del otro lado, sobre todo como superintendente de Puertos y Transporte entre 2010 y 2014.

Y aunque lo más conocido es lo público, estuve casi seis años trabajando como abogado en el sector privado, cuando me gradué de la universidad.

Respecto a la entrada a Colfecar, duré dos años y medio trabajando en la al-

“El transporte de carga y el almacenamiento aportan el 5% del PIB nacional, lo que muestra la importancia de este sector”.

caldía de Bogotá y, desde el año, pasado como secretario de Gobierno, pero en mayo decidí aplicar a la Universidad de Harvard para hacer una maestría, por eso dejé el cargo en junio.

En ese momento algunos miembros de la junta directiva de Colfecar me llamaron para comentarme que estaban en un proceso de selección para hacer un relevo en la presidencia y decidí vincularme, porque me interesa mucho este sector que aprecio, pero que muchas veces se desarticula fácilmente.

¿Cuál fue su mayor aporte como superintendente?

Creo que fue regionalizar la Superintendencia, porque antes estaba solamente en Bogotá. Además, se trabajó muy de la mano con los sectores en pro de ese fortalecimiento. Uno de los temas que recuerdo que fueron importantes fue sobre la formalización.

En su momento se hizo una investigación en la que 29.500 empresas estaban registradas en las cámaras de comercio y tenían como objeto principal el transporte de carga por carretera, pero solo unas 2.500 estaban habilitadas por el Ministerio y ahí surgió la gran pregunta sobre a qué se dedicaban. De esa forma se empezaron a cerrar muchas empresas de papel.

¿Cuál es su lectura del sector y del gremio al asumir el cargo?

Colfecar está conformada por las 130 empresas transportadoras más grandes del país. Este gremio, que ya cumplió 43 años, se ha caracterizado por sus investigaciones en estudios económicos que siempre están sustentadas en cifras y que muchas veces han servido como insumo para que el Gobierno tome decisiones a nivel de política pública.

Además, en cuanto a la proporción, calculamos que el 77% de la carga que



Juan Miguel Durán Prieto, nuevo presidente de Colfecar. Foto: cortesía de Diego Bauman.

se mueve en el país se hace en manos de nuestros afiliados. Concretamente, de las 205 millones de toneladas de carga que se mueven en el país al año, 142,3 millones de toneladas las mueven estos afiliados.

Y a nivel general, el transporte de carga y el almacenamiento aportan el 5% del PIB nacional, lo que muestra el lugar tan importante que tiene este sector en la economía del país.

Uno de nuestros propósitos va a ser el de fortalecer el rol de la empresa porque históricamente, cuando



Vamos a trabajar en generar economías de escala para que las empresas puedan obtener insumos a menor precio”.

hay paros, la discusión se centra en la relación entre el generador de carga y el conductor, por lo que la empresa queda en la mitad y no actúa. Sin embargo, la compañía es la habilitada por el Ministerio y por eso es la que debe actuar. En ese sentido nos interesa empoderar a las firmas dentro de esta dinámica, ya que al final es el doliente del servicio público de transporte.

¿Cuál es la prioridad para este año?

Vengo analizando tres ejes fundamentales. Uno es

el de la formalización, de ver cómo el Gobierno toma mayores iniciativas para que dentro del sector no haya competencia desleal generada por empresas que no cumplen con los requisitos, o que no están habilitadas, y que distorsionan el mercado.

Por el otro lado está el tema de los costos. Vamos a trabajar en generar economías de escala para que las empresas transportadoras puedan obtener insumos a menor precio y a gran escala.

Dentro de ese componente hay un punto específico que es el del combustible, que representa el 35% de los costos de operación de un vehículo, y en esa vía vamos a proponerle concretamente al Gobierno la generación de una especie de zonas francas para el abastecimiento de combustible para los transportadores de carga.

La idea sería que esas zonas queden fuera pero cerca a los puertos, en plataformas logísticas o que estén estratégicamente ubicadas en los corredores logísticos para que solamente las empresas que cumplen el servicio público puedan beneficiarse. Así es como funciona para las barcasas en Buenaventura, por ejemplo, las cuales tienen un subsidio.

Nosotros vemos que hoy, en el índice de desempeño logístico, Colombia ocupa el puesto 58 de 160 países, eso significa que hay que mejorar.

Otro eje serían los tiempos. Y eso tiene que ver mucho con la articulación de los actores de la cadena logística. Hay muchas cosas que se pueden mejorar inmediatamente, como por ejemplo los tiempos de los generadores de carga o de los destinatarios.

¿Qué se necesita para que sean posibles estas zonas francas?

Primero, por supuesto, que haya aceptación del Gobierno y, para eso, nosotros vamos a empezar a formular exactamente cómo podría ser. Ahí tendrían que intervenir el Ministerio de Minas y posiblemente Ecopetrol, pero sería un ‘gana gana’, porque concentraríamos el abastecimiento de combustible para un servicio público en las zonas indicadas. Eso haría que fueran más baratos los costos de transporte y, por lo tanto, los fletes, lo que también incide en el precio de los productos. ☺

142

MILLONES de toneladas de mercancía movilizan las 130 empresas transportadoras afiliadas a Colfecar al año, aproximadamente. Eso equivale al 77% del total de la carga que se traslada por esta vía en el país, según cálculos de la misma entidad. Una de las prioridades de Durán será integrar a los pequeños gremios.