



FOTO: Semana

MÁS PEGASO QUE PEGASUS

El paro de los transportadores de carga tuvo consecuencias traumáticas para una economía que muestra síntomas de estancamiento crónico, cuya principal causa es la pérdida de confianza, la incertidumbre política, la inejecución del presupuesto de inversión en infraestructura, transferencias improductivas, derroche en burocracia gubernamental, y una ausencia de seguridad jurídica para la inversión. **El único sector que ha mantenido a flote una tasa de crecimiento económico mediocre del 2.1% es el agrícola con 10.2%.**

La inversión extranjera directa ha caído estrechamente en un 46.5% en el segundo trimestre de 2024, mientras que la inversión de colombianos en el exterior ha aumentado en más de un 70%. La improvisación política del gobierno, desde entidades que se vaciaron de sus equipos técnicos, remplazados por ideológicos, desencadenó en el paro de los camioneros una movilización que curiosamente afectó en

mayor proporción a las grandes ciudades como Bogotá que asumió pérdidas diarias por más de **30.000 millones.**

Las causas del paro no se limitan al aumento de precio del diésel, han sido el resultado de años de tensiones y desacuerdos entre los transportadores y el gobierno. **Los factores más significativos son los combustibles con un peso porcentual en la estructura de costos operativos del 40.2%, costos fijos y peajes 45.19%, insumos 9.29%, y partes, servicios de mantenimiento y reparación 4.81%.** Además, las multas elevadas han acrecentado el descontento de los transportadores, quienes consideran que estas medidas son desproporcionadas y poco equitativas. Sumado a lo anterior, la inseguridad en las carreteras colombianas por los constantes atracos y extorsiones, la presencia de actores informales y la falta de regulación han llevado a una competencia desleal que afecta a los transportadores formales.



FOTO: Revista Alternativa

En medio de la crisis suscitada por el paro, el gobierno sorprendió al país el pasado 4 de septiembre con una alocución en la que simplemente calificó a los camioneros como servidores de **“intereses oscuros económicos y políticos”** sin presentar una propuesta de solución. En su lugar, centró su discurso en presuntas irregularidades en la compra del software de vigilancia Pegasus. **Mientras tanto, el Consejo Nacional Electoral determinaba que la campaña del candidato Petro violó topes por más de 5.300 millones de pesos.**

Después de intensas negociaciones, el gobierno y los transportadores lograron un acuerdo que permitió levantar el paro, en el que se incluyeron puntos clave como el archivo de procesos penales, administrativos o contravencionales que se hayan iniciado con ocasión de la protesta; **el incremento gradual del galón de ACPM**; la convocatoria a mesas técnicas para estructurar el sistema de costos eficientes para todos los

prestadores del servicio de transporte de carga, y una revisión del Sistema de Información Costera y de Tarifas del Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC).

Según **Anderson Quiceno**, presidente de la Asociación de Transportadores de Carga (ATC), **el flete marítimo entre China y Buenaventura está en \$30.400.000 aproximadamente, de un contenedor de 40 pies con una carga máxima de 29 toneladas; lo que significa un costo de \$1.048.000 por tonelada, en un recorrido promedio de 43 días -1.044 horas-, es decir, a razón de \$1.003 la hora de transporte. El flete terrestre del mismo contenedor entre Buenaventura y Bogotá tiene un costo de \$5.500.000, equivalente a \$189.000 por tonelada. Lo paradójico es la diferencia en el tiempo de recorrido de la carga terrestre que sin contingencias es de 18 horas, es decir, a razón de \$10.500 la hora por tonelada.**

Finalmente, los costos y trámites logísticos engorrosos internos y externos continúan siendo un lastre muy pesado para la competitividad comercial de Colombia. El país debe trazar una política con vocación de permanencia a corto y mediano plazo para conectar los puertos, simplificar trámites e incorporar nuevas tecnologías como inteligencia artificial y computación cuántica que garanticen la sostenibilidad del servicio de transporte de carga y aporten al desarrollo económico.

El camión Pegaso, un icono de la industria automotriz española, apareció en la década de 1940. Nacido de la antigua compañía ENASA, Pegaso se convirtió en sinónimo de innovación y calidad en la fabricación de vehículos comerciales y de transporte. Con un nombre que evoca la mitología griega, el camión Pegaso representó la fuerza y la resistencia, cualidades esenciales para enfrentar los desafíos de la posguerra y la reconstrucción nacional. A lo largo

de los años, Pegaso se destacó por su ingeniería avanzada y su capacidad para adaptarse a las necesidades cambiantes del mercado, dejando una huella imborrable en la historia del transporte europeo.

La imagen del camión Pegaso se erige como un poderoso símbolo de la robustez y ligereza que el transporte de carga en Colombia demanda. ***Así como el Pegaso de la mitología griega, que combinaba la fuerza de un caballo con la gracia de unas alas, el sistema logístico colombiano requiere de una infraestructura que sea capaz de soportar el peso de sus responsabilidades económicas, manteniendo al mismo tiempo la agilidad para adaptarse a los cambios y superar los obstáculos. La historia del camión Pegaso, con su legado de innovación y adaptabilidad, es un recordatorio de que la eficiencia y la resiliencia son fundamentales para impulsar el progreso y la competitividad en un mundo en constante movimiento.***



**JUAN
MANUEL
GALAN**

www.galan.co
[X](#) [juanmanuelgalan](#)
[@](#) [juanmanuelgalanpachon](#)