

ESTACIONES DE SERVICIO LA REVISTA DE LOS EMPRESARIOS DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS DE COLOMBIA

# PREMIUM

ISSN 19092482

EDICIÓN 41



FECEC

1998 1998  
Federación de Estaciones de Combustibles  
y Energéticas de Colombia

LAS

# EDS

ESTÁN CONDENADAS AL CAMBIO

MARZO 2022



Confederación  
de Distribuidores  
Minoristas de  
Combustibles  
y Energéticos

EN 2023, COMCE SERÁ EL ADMINISTRADOR DEL FONDO SOLDICOM



# TRABAJAMOS PARA APOYAR SUS INICIATIVAS

FECEC es el gremio que desde hace más de 20 años viene trabajando de la mano de los distribuidores minoristas de la región, apoyando sus iniciativas y aportando todo su conocimiento para hacer más rentables sus negocios.

**¡DEFENDAMOS NUESTRO GREMIO!  
¡SOMOS FECEC!**

 [Agremiación Fecec](#)

 [@\\_fecec](#)

 [@agremiacionfecec](#)



 **Cra. 16A N° 78-75 Oficina 601**  
Bogotá D.C. COLOMBIA

 **(601) 316 3904051**

 [www.fecec.co](http://www.fecec.co)

t84  
uniformes

www.taller84.com

LinkedIn  
Confecciones Taller84

Instagram  
Confeccionest84



Calidad y.  
compromiso

Uniformes, calzado y seguridad industrial.

E-mail  
oficina@taller84.com

Pbx  
(601) 430 5498

Móvil  
(601) 315 2618932

Carrera 73A N° 70-42 · Bogotá D.C · Colombia.

## MERCADOS

EL RENACIMIENTO DE SHELL EN COLOMBIA

10

## ENTREVISTA

'ES NECESARIO AVANZAR EN LA ELIMINACIÓN GRADUAL DE LOS SUBSIDIOS A LOS COMBUSTIBLES...

14

## COMCE AVANZA

EN 2023, COMCE SERÁ EL ADMINISTRADOR DEL FONDO SOLDICOM

18

## PANORAMA

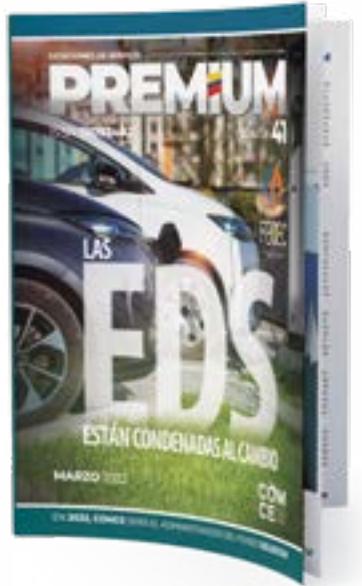
PICO Y PLACA EN BOGOTÁ - REGIÓN: ¿PESADILLA SIN FIN?

22

## REGULACIÓN

BUENAS PRÁCTICAS PARA EL MANEJO DE COMBUSTIBLES EN ESTACIONES DE SERVICIO

24



## PORTADA

'LAS EDS ESTÁN CONDENADAS AL CAMBIO': ANDEMOS

6

## MEDIO AMBIENTE

¡OJO CON LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE FUERA DE USO!

28

## SOSTENIBILIDAD

LOS ECOCOMBUSTIBLES: UNA OPORTUNIDAD

32

## NOTICIAS DEL SECTOR

SE DISPARA PRECIO DE LA GASOLINA A NIVEL MUNDIAL

34

## DIRECTORIO

LOS GREMIOS DE LOS EMPRESARIOS DE LOS COMBUSTIBLES

36

## OPINIÓN

UN AÑO ELECTORAL

38

**PREMIUM** ISSN 19092482

### Director

Alejandro Ribero Rueda  
directorejecutivo@fecec.co

### Editor

Mauricio Veloza Posada  
mauricio.veloza@gmail.com

### Comité Editorial

Johan Efraín Mejía Mejía  
Alejandro Ribero Rueda  
Mauricio Veloza Posada  
Ivonne Angarita T

### Colaboradores

Oliverio Enrique García  
María Adelaida Pradilla  
Jorge Galeano  
David Jiménez Mejía  
María Leticia de Luca  
Johan Mejía  
Martín Barbosa  
Adriana Castro  
Leonardo Rondón  
Esmeralda Valero Eslava  
Yineth González  
Marcela Gaona

Mayerlin Olivera  
Ángela Rodríguez  
Víctor García Nebreda

### Arte, Diseño y Diagramación

David Galvis Veloza

### Fotografía

David Galvis Veloza  
Erik Palacios  
Marcel Strauss  
Shell Colombia

### Publicidad y Ventas

Ivonne Angarita T  
ivonneangarita@gmail.com  
60 (1) 316 3904051

### Impreso en COLOMBIA

Imageprinting

La revista Estaciones de Servicio **PREMIUM** es editada por la Federación de Estaciones de Combustibles y Energéticos de Colombia - **FECEC**, una asociación de derecho civil con carácter gremial sin ánimo de lucro, compuesta por los distribuidores minoristas de combustibles. **FECEC** es una entidad que se encarga de representar los intereses gremiales en el ámbito nacional y ante las autoridades y entes de control.



### Dirección

Cra. 16A N° 78-75 Oficina 601  
Bogotá D.C. Colombia

### Teléfonos

60 (1) 7649500  
60 (1) 7968516

Los conceptos emitidos en cada artículo son responsabilidad de su autor y no comprometen el pensamiento ni la opinión de Estaciones de Servicio **PREMIUM**, ni de las directivas de la Federación de Estaciones de Combustibles y Energéticos de Colombia - **FECEC**. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización por escrito, © Todos los Derechos Reservados. Escribanos sus aportes, comentarios y sugerencias a: [revistaedspremium@gmail.com](mailto:revistaedspremium@gmail.com)

# 2022, EL AÑO DE LOS GRANDES DESAFÍOS

Avanza un año de grandes retos y también de muchas incertidumbres. Llegó el momento de tomar decisiones sobre nuestro futuro inmediato, que seguramente se manifestará en importantes transformaciones de nuestros negocios.

Por: **Alejandro Ribero Rueda**  
Director Ejecutivo FECEC

**A**vanza muy rápidamente el 2022 y nos enfrentamos –más temprano que tarde– frente a esa nueva realidad después de la pandemia que nos deja un incierto panorama de lo que se viene para el país en los próximos años.

Las alzas desmesuradas en los productos de la canasta familiar, el precio disparado del barril de petróleo, que ya sobrepasó los más altos valores registrados en el pasado, una crisis social que cada vez gana más protagonismo y unas elecciones presidenciales aún inciertas y con pronóstico reservado.

El panorama para el sector sigue siendo muy desafiante. Por un lado, los altos precios de los combustibles que presionan el costo de vida en casi todo el mundo –generados en buena parte por el conflicto entre Rusia y Ucrania–, así como una competencia cada vez más compleja entre las más de 6.000 estaciones de servicio que hoy operan en el país.

Por otro lado, el avance de la movilidad sostenible en todo el mundo –también en Colombia–, que ya dejó de ser un sueño o una quimera y se convirtió en una realidad a la que debemos hacerle frente como empresarios de los combustibles.

El sector cambió, pero va a seguir cambiando mucho más en los próximos años. Y si no cambiamos nosotros o por lo menos nos adaptamos, claramente estaremos condenados a desaparecer del mapa del sector. Lo explica claramente el presidente ejecutivo de Andemos, con quien realizamos una interesante entrevista.

En esta edición encontraremos también una interesante charla con María Adelaida Pradilla de la ACP, quien expone la realidad que enfrenta este gremio y los retos que tiene por delante.

Aprovechamos el regreso a Colombia de Shell, un gigante de la distribución de combustibles en el mundo, que renueva su cara y su estrategia para estar presente nuevamente en el mercado de EDS con un valor agregado en servicio y en la calidad de sus productos.

Y para cerrar, David Jiménez, el presidente de COMCE, nos da las primeras puntadas de lo que será la administración del Fondo Soldicom en el 2023 por parte de esta confederación. Noticia que, por supuesto, celebramos y un reto que enfrentaremos con la mejor actitud.

A todos les deseamos un año de grandes satisfacciones, a sus familias y equipos de trabajo. ¡Seguro, entre todos, seguiremos haciendo grande este gremio y este sector! ☺



El sector cambió, pero va a seguir cambiando mucho más en los próximos años. Y si no cambiamos nosotros o por lo menos nos adaptamos, claramente estaremos condenados a desaparecer del mapa del sector





# ‘LAS EDS ESTÁN CONDENADAS AL CAMBIO’: ANDEMOS

Para el presidente de la **Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos)**, **Oliverio Enrique García**, el futuro ya está aquí en materia de movilidad. La transición energética no tiene vuelta atrás y nos enfrentamos a una nueva realidad.



**L**as cifras del 2022 marcan una tendencia clara de la preferencia de los usuarios por híbridos y eléctricos, donde las ventas de estos vehículos prácticamente se han triplicado. ¿Qué piensa de este fenómeno?

Eso no sucede solamente en el mercado colombiano. El mundo pasó de 3 millones de vehículos eléctricos y enchufables en el 2020 a 10 millones en el 2021. En América Latina pasó de 57.000 a 118.000 vehículos. De esos, 5.800 eléctricos puros de batería, 7.400 híbridos enchufables y 105.000 híbridos convencionales.

**En las cifras de 2021, se observa un decrecimiento de casi el 2% en la venta de vehículos eléctricos frente a los híbridos, que crecen por encima del 250% frente al 2020. ¿A qué atribuye este comportamiento?**

Lo que estamos viendo es una preferencia alta por los híbridos convencionales y eso tiene su lógica. Los eléctricos y enchufables aún son muy costosos. Aquí vamos a ver una transición, primero híbridos y luego los de batería de carga externa. El que se monte en un híbrido convencional, mañana no se devuelve a un vehículo de combustión, sino que va a dar el salto a un vehículo de batería.

Los fabricantes hoy usan tecnologías híbridas que reducen la contaminación y reducen consumo de combustibles. Eso es lo lógico que pase en las plantas de fabricación, incluso en Colombia, que adapten sus líneas de producción a vehículos híbridos porque hacerlo a eléctricos aún no se tiene la capacidad. Eso es lo que va a pasar en las plantas de fabricación en América Latina.

**¿Existe una oferta suficiente de autos eléctricos e híbridos, que satisfagan las necesidades de los usuarios?**

Aquí el que no se monte en el bus se queda. En vehículos híbridos existen hoy en el mercado colombiano 65 modelos, en híbridos enchufables hay 29 modelos y en completamente eléctricos 74 modelos. Oferta hay, el tema es el precio. Y te aseguro que van a venir más.

**¿Para el consumidor final, el precio sigue jugando un papel importante?**

Sí, eso es determinante. Eso y que tenga beneficios como el pico y placa, eso 'le mueve



la aguja' al consumidor. El híbrido tiene beneficios de menos emisiones y beneficios económicos porque una tanqueada te rinde mucho más.

**¿Pero los precios sí han bajado en la tendencia que uno esperaría?**

El precio ha mejorado. Lo que pasa es que hay varios elementos que componen el precio. Uno son las economías de escala, es decir, en la medida en que el fabricante pueda producir mayores volúmenes. Otro factor es el tema cambiario, que genera mucha incertidumbre en los inversionistas por su volatilidad.

**¿Las exenciones arancelarias sí ayudan?**

Para el caso de los eléctricos se tiene cero arancel sin límite de cupos; para los híbridos tenemos una barrera, 5% de arancel hasta un contingente de 2.300 unidades anuales. Por fuera de eso, si me toca nacionalizar el vehículo con el arancel del 35% me sale muy costoso.



**Oliverio Enrique García,** presidente de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos).



Los fabricantes hoy usan tecnologías híbridas que reducen la contaminación y reducen consumo de combustibles.

**¿Los taxis eléctricos pueden jalonar ese crecimiento del sector?**

Esta transición nos lleva romper unos paradigmas importantes. Hoy en día nos proveemos la energía en las gasolineras. Con los vehículos eléctricos particulares eso desaparece, ya que puedo poner un punto de recarga en mi casa y cargarlo en las noches.

En el caso del servicio público, los buses también se recargan en sus patios de recarga. Pero en el caso de los taxis si necesito electrolineras y de esas tenemos muy pocas. La baja penetración en el segmento de taxis no es tanto por temas de infraestructura, sino por el acceso. Si toca pagar un cupo de casi \$100 millones y eso me vale un vehículo híbrido, no hay manera. Si los taxistas comienzan a comprar esa tecnología, te aseguro que al otro día las gasolineras comienzan a poner sus puntos de recarga en toda la ciudad.

**¿Desde su perspectiva, qué deben hacer las estaciones de servicio para evolucionar a un concepto de movilidad sostenible?**

El problema de ellos es económico, no es de paradigmas o una desidia por la tecnología. Terpel tiene trazado un mapa para montar electrolineras en las vías nacionales, pero las va a poner cuando vea que haya carros eléctricos. Además, va a tener nuevos competidores, ya que los proveedores de energía no serán las electrolineras sino los generadores de energía. Pero nosotros no somos Estados Unidos, no tenemos los recursos para eso. Las transiciones energéticas van a ir a diferentes ritmos y en diferentes formatos. En Colombia, la transición energética va a pasar primero por el vehículo híbrido y luego por los eléctricos.

**¿El concepto de una EDS como la concebimos hoy está condenado a desaparecer?**

Yo no me atrevería a decir eso. Mire las motos. Hoy es el parque automotor dominante, pues hay más motos que carros. Ese es otro segmento que en algún momento se va a electrificar. Y allí una electrolinera resulta fundamental, porque cargar una moto es mucho más rápido. A esto le falta madurar en muchos sentidos, por eso no me atrevería a decir que las EDS están condenadas a desaparecer. Lo que sí te digo es que están condenadas al cambio. Yo las veo muy aptas para cubrir el segmento de motos y taxis eléctricos, así requiera una inversión importante; pero mientras haya demanda eso se paga.

**¿El comercializador de energía será un actor clave en este nuevo escenario?**

Precisamente, allí donde no llegan las electrolineras, en los parqueaderos, los centros comerciales, los restaurantes. Ellos van a entrar a cubrir esas nuevas necesidades de los usuarios. Las cosas van a cambiar y esos cambios son cada vez más rápidos.

**¿Cuál ha sido el papel del Estado en todo este proceso? ¿Qué falta en materia de política pública para estimular más este segmento?**

Entendamos una cosa. No es que vaya a llegar el paquete de política pública listo para usar. La política pública hay que construirla. El Estado no es un ente técnico, los técnicos somos nosotros. El rol del Esta-

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS CON TECNOLOGÍAS LIMPIAS													
TECNOLOGÍA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL GENERAL
HEV	-	22	-	220	69	51	6	268	1.769	4.229	14.694	954	22.262
BEV	1	28	49	18	191	202	136	390	923	1.308	1.296	397	4.939
PHEV	-	5	1	-	3	25	54	274	442	468	1.712	288	3.272
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1</b>	<b>35</b>	<b>50</b>	<b>238</b>	<b>263</b>	<b>278</b>	<b>186</b>	<b>932</b>	<b>3.134</b>	<b>6.005</b>	<b>17.702</b>	<b>1.639</b>	<b>30.473</b>

Fuente: Asociación Nacional de Movilidad Sostenible. Informe Vehículos HEV, PHEV y BEV MAYO, Colombia, 2021

TOP 10 MARCAS TODAS LAS TECNOLOGÍAS BEV, PHEV Y HEV											
TOP 10 MARCAS			MES			ACUMULADO			MARKET SHARE (MS)		
RANKING 2022	RANKING 2021	MARCA	2021 -1	2022 -1	VARIACIÓN %	2021	2022	VARIACIÓN %	2021	2022	VARIACIÓN %
1	3	MERCEDES BENZ	48	294	512,5%	48	294	512,5%	7,4%	17,9%	512,5%
2	6	BYD	16	282	1662,5%	16	282	1662,5%	2,5%	17,2%	1662,5%
3	1	TOYOTA	377	276	-26,8%	377	276	-26,8%	57,7%	16,8%	-26,8%
4	N/D	SUZUKI	0	216	100,0%	0	216	100,0%	0,0%	13,2%	100,0%
5	5	KIA	47	187	297,9%	47	187	297,9%	7,2%	11,4%	297,9%
6	8	VOLVO	9	107	1088,9%	9	107	1088,9%	1,4%	6,5%	1088,9%
7	7	BMW	10	74	640,0%	10	74	640,0%	1,5%	4,5%	640,0%
8	9	HYUNDAI	8	60	650,0%	8	60	650,0%	1,2%	3,7%	650,0%
9	N/D	STARK	5	32	540,0%	5	32	540,0%	0,8%	2,0%	540,0%
10	N/D	MINI	5	20	300,0%	5	20	300,0%	0,8%	1,2%	300,0%
		OTROS	128	91	151,0%	128	91	151,0%	19,6%	5,6%	151,0%
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>653</b>	<b>1.639</b>	<b>151,0%</b>	<b>653</b>	<b>1.639</b>	<b>151,0%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

Fuente: Asociación Nacional de Movilidad Sostenible Informe Vehículos HEV, PHEV y BEV MAYO, Colombia, 2021  
 Nota: N/D significa que esa Marca de vehículo el año pasado no figuraba en las estadísticas a la fecha corte del informe

do es fundamental para ajustar la política pública y facilitar que esta transición se dé.

Mire la evolución. En 2009 salió el primer decreto relacionado con la movilidad sostenible en Colombia, dándole beneficios del 0% a los eléctricos y del 5% a los híbridos para un contingente de 100 unidades. Y qué pasó, nada. Eso se repitió para el 2010 y tampoco pasó nada. Solo hasta 2012 sale un decreto para 750 carros híbridos y 750 eléctricos para dos años. Eso relativamente funcionó. En 2016, con ocasión de la reforma tributaria, le dijimos al parlamento que esto tenía que ser una política de largo plazo, tal y como pasó con los celulares. Logramos un arancel del 5% y un plazo de 10 años para cumplir con los contingentes.

Que hace falta, claro que hace falta. El mensaje importante aquí es que la política pública hay que ir la construyendo poco a poco. Aquí la gradualidad es muy importante para lograr resultados concretos. Yo creo que sí ha funcionado. Si Colombia es número uno en matrículas de eléctricos a nivel de América Latina y si es número tres en matrícula de híbridos, te aseguro que algo estamos haciendo bien.

**¿Las medidas de pico y placa en algunas ciudades como Bogotá han incentivado**

**claramente el uso de vehículos híbridos y eléctricos? ¿Qué falta para promover el uso de este tipo de vehículos en el servicio público y en las flotas privadas?**

Yo creo que nos hace falta es un marco nacional de política pública. Hoy, los municipios tienen la facultad para establecer la restricción vehicular como se les dé la gana. La Ley 1964 establecía que los vehículos eléctricos no tienen pico y placa, pero los híbridos no. No fue sino que



salió el primer decreto relacionado con la movilidad sostenible en Colombia, dándole beneficios del **0%** a los eléctricos y del **5%** a los híbridos.

Bogotá incluyera a los híbridos en la excepción del PP para que los demás municipios hicieran lo mismo.

**¿En un ejercicio de futurología, cómo ve a Colombia en 20 años en materia de movilidad sostenible?**

Yo esperaría que en 10 o 15 años al menos la mayoría de los vehículos deberían ser híbridos. Colombia está avanzando muy bien. Espero que esas 18.000 unidades de hoy se vuelvan 20.000 al final de este año, 50.000 en los próximos tres años y 100.000 en los próximos cinco años, que siga aumentando progresivamente. Eso va a depender de que se mantengan los estímulos y beneficios a la compra y tenencia de los vehículos híbridos y eléctricos.

**¿La gasolina y el diésel tienen los días contados en Colombia?**

Yo creo que eso en Colombia todavía va a demorarse unos años, especialmente en el diésel. Lo importante es mejorar la calidad de los combustibles. Estamos en Euro 4 en diésel y Euro 2 en gasolina, cuando en Europa ya están mucho más avanzados. Esa transición energética se da también mejorando la calidad de los combustibles. No tiene los días contados, tiene las décadas contadas. ☺

# EL RENACIMIENTO DE SHELL EN COLOMBIA

La presencia de la marca y la operación de las estaciones será a través de **Biomax S.A.**, que comercializará sus combustibles durante los próximos años en el país. Espera ampliar su red de estaciones a 25 este año y a 250 EDS en los próximos cinco años.

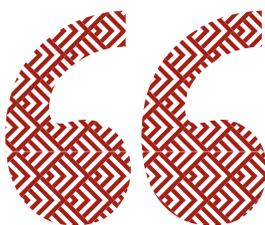
**D**ieciséis años después de su salida de Colombia -cuando vendió sus activos a la marca Petrobras-, la marca Shell regresa al mercado de la distribución minorista de combustibles, esta vez de la mano de la mayorista Biomax, que cuenta con la licencia de la marca para la distribución de su combustible en Colombia.

Ya entraron en operación las tres primeras estaciones de servicio con marca Shell en Bogotá, ubicadas en el norte de Bogotá, en la Av. Boyacá con calle 134, sobre la calle 134 abajo de la autopista y en la Av. Boyacá con calle 114. La idea es contar con 25 estaciones al final de este año, la mayoría en Bogotá y sus alrededores, y en el mediano plazo tener una red de la marca Shell de 250 EDS en las principales ciudades del país.

De acuerdo con Ana Duque, presidenta de las compañías Shell en Colombia, "la presencia de la marca Shell en las estaciones de servicio es muy importante para nuestra estrategia en Colombia; nos permite seguir consolidando nuestro portafolio de soluciones energéticas, al igual que nos acerca cada vez más a todos los colombianos".

Shell es el proveedor de combustibles más grande del mundo. Actualmente, tiene presencia en 80 países con 46.000 estaciones de servicio y cuenta con aproximadamente 30 millones de clientes diarios.

La entrada de este representativo actor del sector representa una oportunidad única para los consumidores locales alrededor de uno de los portafolios de combustibles



La marca tiene mucho que ofrecerle al distribuidor minorista. Estamos convencidos de que la llegada de la marca **Shell** va a traer beneficios a la red de estaciones que participe y este va a ser un nuevo capítulo para Colombia en el que una marca Premium tenga un espacio importante en el mercado de combustibles.



más avanzados del mundo, el cual ha sido desarrollado y recomendado por aliados de relevancia internacional como Ferrari, BMW y Ducati.

Jorge Galeano, Gerente de la marca Shell en Colombia para Estaciones de Servicio,



nos entregó detalles de lo que significa el regreso de la multinacional holandesa al mercado de estaciones de servicio en Colombia.

## ¿Cómo se da el regreso de Shell al mercado colombiano? ¿Cuál es la figura?

Biomax, como distribuidor mayorista de combustibles en Colombia, hizo un acuerdo con la marca Shell para ser los licenciatarios de la marca para estaciones de servicio en Colombia y dado ese licenciamiento entra nuevamente la bandera de Shell a las EDS.

**Ana Duque,**  
presidenta de  
las compañías  
**Shell** en  
Colombia.



**¿Lo que se va a vender en estas EDS es combustible del mayorista Biomax o es un combustible con el sello Shell?**

El combustible tiene el sello Shell. Los combustibles tienen un control regulatorio por parte del Minminas y en ese sentido se hacen las mezclas reguladas por la ley. El combustible que entregamos en estas estaciones tiene la tecnología Shell porque estamos incluyendo unos aditivos que son propios de la marca Shell.

**¿Esa mezcla se realiza en las plantas de Biomax o en una planta independiente?**

Se va a hacer en las plantas de Biomax. Es un proceso que garantiza entregar la tecnología de Shell V-Power en gasolina extra y en diésel y también la Shell súper en gasolina corriente.

**¿Lo que van a recibir los consumidores es un combustible diferente al que reciben en una estación de Biomax?**

Estamos enfocados en brindar a los colombianos una experiencia única a través de una propuesta de valor diferenciada, basada en altos estándares de servicio y mejores eficiencias, con un combustible

de clase mundial como Shell V-Power, la gasolina premium de más alto rendimiento, la cual está diseñada para proteger el motor contra el desgaste y la corrosión y, además, elimina la suciedad existente en las partes vitales del mismo.

Vamos a ofrecer cuatro tipos de producto: la gasolina súper, una gasolina corriente mejorada; la Shell V-Power, que es una extra que viene con toda la tecnología de la marca Shell, la marca más recomendada a nivel mundial; también tenemos un diésel y un diésel V-Power.

**¿Se entiende que Shell va a competir en el segmento de las gasolinas Premium?**

Vamos a entregar una gasolina de acuerdo con las regulaciones, pero vamos a dar un adicional para que el consumidor tenga la experiencia de consumir tal vez el mejor combustible que existe hoy en día en el

mercado colombiano y uno de los mejores combustibles del mundo.

### **¿Shell será un actor relevante en el mercado de EDS en el país?**

Con esta iniciativa buscamos traer nuevamente a Colombia tal vez la marca más reconocida a nivel mundial en estaciones de servicio, la más grande con 46.000 estaciones en más de 80 países. Queremos traerles a los colombianos una oferta de valor Premium, una experiencia de servicio de primer nivel en la estación con un producto diferenciado. Los colombianos merecían que la marca volviera y ese es el gran esfuerzo que está haciendo Biomax para lograr ese objetivo.

### **Sin duda es una marca muy reconocida en el país. ¿Cuál fue la motivación de Biomax para emprender este proyecto?**

En Biomax creemos que el mercado necesitaba que esta oferta de valor regresara e hizo su gestión para trabajar de la mano con Shell en esta iniciativa. Biomax ve claramente un espacio importante para muchos consumidores que anhelaban que esta marca volviera e hizo todo su esfuerzo para que así fuera.

### **¿Las estaciones Shell son EDS nuevas, arrendadas o son EDS que tenían la bandera Biomax?**

Tenemos de todo un poco. Queremos en nuestra red sobre todo nuevos dealers que quieran tener nuestra bandera. En Colombia, la mayoría de las EDS son de terceros y por eso estamos invitando a todos los dealers de Colombia que quieran tener en su estación una bandera con esta oferta de valor a que se unan a esta red que estamos ampliando. Ese es nuestro objetivo principal.

### **¿Estaciones con bandera Biomax pasarán a tener la bandera Shell?**

Es posible que se dé alguna negociación en ese sentido, pero no es nuestro foco principal.

### **¿Regresarán las tiendas de conveniencia de Shell?**

Es parte de lo que pensamos a mediano plazo, poder contar en nuestras estaciones con estas tiendas en un nuevo formato.



**Jorge Galeano,**  
Gerente de la  
marca Shell en  
Colombia.



Queremos traerles a los colombianos una oferta de valor Premium, una experiencia de servicio de primer nivel en la estación con un producto diferenciado.



### **¿Está pensada una incursión de Shell en combustibles alternativos?**

Por ahora el proyecto está enfocado en traer esta última tecnología de combusti-

bles líquidos a Colombia, que es un aporte importante en la visión de mejorar el alcance ambiental que tienen los combustibles para nuestras ciudades. Sin embargo, la marca a nivel mundial viene trabajando en nuevas tecnologías y Colombia no es ajena a esas inquietudes. El de las energías alternativas es un tema que estaremos revisando hacia el futuro para ofrecerlo como una oferta complementaria en nuestras estaciones.

### **Sin duda, el regreso de Shell es celebrado por todos los actores del mercado. ¿Qué invitación hace a los consumidores?**

A los consumidores decirles que van a tener la oportunidad de vivir otra vez la experiencia de servicio de la marca Shell en Colombia, que tiene dos pilares fundamentales: un producto de primer nivel diseñado con la última tecnología Shell y un servicio diferenciado en la estación de servicio, que ha caracterizado a nivel mundial a todas las estaciones Shell. ☺

# INNOVACIONES Y SEGURIDAD FRENTE AL REGLAMENTO TÉCNICO COLOMBIANO

Los productos y servicios de **Franklin Fueling Systems**, líder mundial en la **fabricación de equipos para estaciones de servicio de combustibles líquidos**, cumplen con los requerimientos de seguridad, especificaciones técnicas y certificaciones exigidas en el reglamento técnico expedido por el **Ministerio de Minas y Energía**.

Nuestro compromiso, **junto con nuestros distribuidores autorizados**, es acompañar a propietarios, administradores y en general a todo el personal de apoyo de las estaciones de servicio, para **que realicen la selección correcta de equipos, cumpliendo con la normatividad** y tomando **la mejor decisión de inversión**.



**JAIME ANDRÉS TRIANA**  
Gerente Andino y Centroamérica  
jaime.triana@franklinfueling.com  
+57 318 336 6258

**JAVIER QUIROGA**  
Ingeniero Técnico Latinoamérica  
quiroga@franklinfueling.com  
+52 181 8252 3559

**ALEJANDRO TENORIO**  
Gerente Latinoamérica  
tenorio@franklinfueling.com  
+1 608 335 9328



# ‘ES NECESARIO AVANZAR EN LA ELIMINACIÓN GRADUAL DE LOS SUBSIDIOS A LOS COMBUSTIBLES FÓSILES’: ACP

Para **María Adelaida Pradilla**, Gerente Downstream de la **Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP)**, la apertura a importaciones de gasolina y diésel por parte de agentes diferentes de Ecopetrol le ofrecería al país mayor flexibilidad y confiabilidad en el abastecimiento, y la oportunidad de avanzar más rápido en la mejora de la calidad de los combustibles.



**Cuál ha sido el papel del sector de la distribución de combustibles en la reactivación del país?**

El crecimiento del 24% de la demanda de gasolina y diésel en 2021, respecto de 2020, refleja y sirve de indicador de la reactivación que ha venido teniendo el país, tras el fuerte impacto de la pandemia, y de cómo el sector de combustibles ha contribuido a apalancar esa recuperación. Los combustibles líquidos representan hoy el 96% del consumo final de energía del sector transporte, y, por tanto, el sector ha sido clave en el sostenimiento de la reactivación económica.

**¿Cómo analiza el acomodamiento del mercado de la distribución de combustibles que se está dando en Colombia, particularmente en el sector mayorista?**

En Colombia, la cadena de distribución de combustibles se caracteriza básicamente por tener un solo agente refinador, importador y transportador, y múltiples agentes en las actividades de distribución mayorista (27) y minorista (más de 5.300 estaciones de servicio).



Los combustibles líquidos representan hoy el **96%** del consumo final de energía del sector transporte, clave en el sostenimiento de la reactivación económica.





**María Adelaida Pradilla**, Gerente Downstream de la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP)

Aproximadamente, el 65% de las estaciones son operadas por distribuidores minoristas dueños de una sola estación (no integradas), el 29% por distribuidores minoristas propietarios de más de dos estaciones (integradas horizontalmente) y el 6% operadas directamente por distribuidores mayoristas (integradas verticalmente).

Esta pluralidad y diversidad de actores minoristas (no integrados, integrados horizontalmente e integrados verticalmente) hace que en las actividades de distribución exista un dinamismo competitivo que se traduce en mejor calidad del servicio y precios para los consumidores.

**¿Qué piensa del papel que vienen jugando los distribuidores minoristas de combustibles y su reacomodo en grupos empresariales que operan con economías de escala?**

En el esfuerzo de los agentes por diferenciarse en el mercado crece la oferta de valor en beneficio de los consumidores: precios más competitivos, mejoras de las instalaciones, mejoras a la calidad de los combustibles, estrategias de fidelización, servicios complementarios, etc. Y en medio de este dinamismo, ingresan al mercado nuevos competidores, nuevas marcas, como Shell de amplia experiencia en la distribución al detal. Esta pluralidad y diversidad de agentes que potencia una mayor competencia en la distribución mayorista y minorista de combustibles, en beneficio de los consumidores y de la economía nacional, debe seguirse promoviendo a través de la diversificación de energéticos y del tipo de agentes prestadores del servicio.

**¿Cuál es su visión de la transformación que viene dándose en este sector que evoluciona cada vez más hacia combustibles limpios y sostenibles?**

Adicional a la competencia entre distribuidores, se suma, de cara a la transición energética, la expectativa de una mayor competencia también entre energéticos para el sector transporte. Si bien la diversi-



En el esfuerzo de los agentes por diferenciarse en el mercado crece la oferta de valor en beneficio de los consumidores



ficación de la canasta energética, de mayor promoción del gas vehicular y de penetración de la movilidad eléctrica, del GLP e incluso del hidrógeno, se espera sea un proceso gradual que no afecte en el mediano plazo el ritmo de crecimiento de la de-

manda de combustibles, sí abre un abanico de oportunidades tanto para los agentes de la cadena como para los consumidores.

Dentro de este contexto de diversificación de la matriz energética, y del compromiso país de reducción de emisiones de GEI, también será relevante impulsar la mejora de la calidad de los combustibles líquidos, la estabilidad y continuidad en el programa de mezcla con biocombustibles y la modernización del parque automotor, de los vehículos convencionales a tecnologías cada vez más eficientes. Lo anterior teniendo en cuenta que, según los escenarios de transición del Plan Energético Nacional de la UPME, a 2050, los combustibles líquidos continuarán siendo los energéticos con mayor participación, superior al 60%.

**¿Es hoy rentable la producción de petróleo en Colombia? ¿Es sostenible en el largo plazo?**

La exploración de petróleo y gas es un negocio de alto riesgo e intensivo en ca-

pital. En escenarios de precios altos como los actuales, aumenta la posibilidad de que distintos proyectos sean económicamente viables; sin embargo, esta es una variable con alto nivel de incertidumbre y volatilidad. De ahí la importancia de otras variables más allá del precio, como la materialidad de los recursos que se encuentren (tamaño del yacimiento), de los costos de operación, de la carga fiscal (que para el sector en Colombia alcanza el 70%) y de las condiciones de entorno para el desarrollo de las operaciones.

Si bien Colombia tiene aún importantes desafíos para mejorar su competitividad interna, el sector continúa comprometido con el país, muestra de ello es que para este año se estima que la industria invertirá de \$4.400 millones de dólares en actividades de exploración (26%) y producción (74%) y se espera que con las nuevas asignaciones de áreas continúe dinamizándose una industria que es fundamental para Colombia.

### **¿Sería positivo para este sector la apertura y liberación de precios del mercado de los combustibles?**

La apertura a importaciones de gasolina y diésel por parte de agentes diferentes de Ecopetrol le ofrecería al país mayor flexibilidad y confiabilidad en el abastecimiento, y la oportunidad de avanzar más rápido en la mejora de la calidad de los combustibles. Es decir que, contribui-

# 24%

fue el crecimiento de la demanda de gasolina y diésel en **2021**, un indicador de la reactivación que ha venido teniendo el país, tras el fuerte impacto de la pandemia,

ría a garantizar la atención eficiente de la creciente demanda de combustibles, y a facilitar el suministro de unos combustibles líquidos más limpios, en línea con los objetivos de transición energética y de reducción de emisiones.

Para lograr esta apertura se requiere, en primer lugar, abrir a terceros importadores el acceso al reconocimiento de los diferenciales o subsidios a la gasolina y diésel que otorga el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), e ir gradualmente reduciendo estos subsidios en línea con los objetivos de uso racional y eficiente de la energía, y de promoción de energéticos de cero y bajas emisiones. Es necesario avanzar en la eliminación gradual de los subsidios a los combustibles fósiles, ahí tenemos como país un reto importante.

**¿Qué cambios estructurales para la industria del petróleo traerá el cambio en los pa-**

### **trones de consumo de combustibles fósiles por la pandemia de COVID-19?**

Aún no es claro qué tan perdurables serán los cambios en los patrones de consumo de combustibles líquidos a causa de la pandemia. La recuperación de la demanda en 2021, en la que se logró alcanzar e incluso superar niveles pre-pandemia en Colombia y varios países, pareciera sugerir que sus efectos en la industria no van a ser estructurales. De hecho, según un informe de la ACP, se espera para el periodo 2022-2030 un crecimiento anual del 4% en la demanda de gasolina y del 2% en el diésel.

A mediano plazo, más que los efectos de la pandemia, la expectativa es que el crecimiento económico y la sustitución del diésel por gas y electricidad en el transporte masivo de pasajeros y en el de carga, sean las variables determinantes en el comportamiento de la demanda. ☞



ADITIVOS PARA GASOLINA  
**QUALITOR**<sup>®</sup>  
 SALUD PARA TU AUTO

# PONLE EXTRA A LA QUINCENA CON **QUALITOR**<sup>®</sup>



## ¿TRABAJAS EN UNA ESTACIÓN DE SERVICIO?

Por tus ventas de aditivos Qualitor<sup>®</sup> y Moto Bien<sup>®</sup> de Simoniz<sup>®</sup> ¡Recibirás puntos que podrás canjear por dinero!

-   
 Complete Fuel System Cleaner 473ml  
**\$2.000**
-   
 Limpiador de Inyectores DIESEL ACPM 1000 ml  
**\$2.000**
-   
 Aditivos Qualitor 250/140ml  
**\$700**
-   
 Power Shot 5 en 1 Qualitor 60ml  
**\$200**
-   
 Aditivos Moto Bien 60ml  
**\$200**



CONOCE MÁS EN:  
**ADITIVOSQUALITOR.COM**

[www.simonizauto.com](http://www.simonizauto.com)    /SimonizLatam

Bajo licencia de uso y garantía de SM MARKEN GMBH (UE)

Produced by  
**SIMONIZ**<sup>®</sup>

# EN 2023, COMCE SERÁ EL ADMINISTRADOR DEL FONDO SOLDICOM

**David Jiménez**, Presidente Ejecutivo **COMCE**, despeja todas las dudas referentes a la administración del **Fondo Soldicom** y revela la forma como se administrarán estos recursos que benefician a más de 6.000 EDS en todo el país.



## **Por qué es tan importante el Fondo Soldicom para COMCE?**

COMCE no se creó como una organización gremial cuyo objetivo prioritario fuera el Fondo Soldicom. Ese no es nuestro objetivo fundamental. Pero este fondo de fomento parafiscal recoge unos recursos de todos los distribuidores minoristas del país como aportantes y por ley (ley 26 de 1989) las federaciones que deben administrar estos recursos son las

que tengan representatividad nacional. No es un tema prioritario para nosotros, pero sí es importante y de interés para la confederación.

## **¿A cuánto ascienden los recursos de Soldicom hoy?**

El último dato que tenemos es que este año se recaudarán unos 16.000 millones de pesos. Y el porcentaje de administración sigue siendo del 10% mensual.



**Ha pasado un año y vamos para el segundo desde que se firmó el contrato con el Ministerio para la coadministración del fondo. ¿Por qué Fendipetróleo sigue manejando los recursos de Soldicom sin COMCE?**

Eso no es tan exacto. La coadministración del Fondo Soldicom surgió el año pasado, en consideración al hecho de que dos federaciones cumplieran con el requisito habilitante de la Ley 26 para la administración de los recursos. Se adelantaron más de ocho mesas de trabajo con Fendipetróleo Nacional con ese objetivo.

Si bien Fendipetróleo suscribió en junio de 2021 el contrato de coadministración, después se echó para atrás. Ante eso, el Ministerio decidió prorrogar el contrato que había hasta que se regulara la figura de la coadministración, que no estaba en la ley. Esa figura no existe en ningún otro fondo de fomento parafiscal.

**¿Entonces el Ministerio resolvió una administración alternada del Fondo?**

El Ministerio sacó un decreto para definir las condiciones de cómo coadministrar el Fondo. Lo que se va a hacer es que primero administra el fondo Fendipetróleo en el 2022 y en el 2023 lo hará COMCE. Es una administración alternada. La Resolución 40396 de 2021 y el Decreto 1705 de 2021 definió las reglas para una posible coadministración, siempre y cuando exista voluntad conjunta de los dos gremios. Lo que se hizo al final fue ofrecer una solución salomónica. El plazo máximo de administración en este caso es de dos años; en otros fondos es de 10 años.

**¿Después vendrá un nuevo contrato y habrá que volver a presentar las credenciales para su administración?**

Exacto. Habrá una nueva convocatoria para verificar los requisitos de la Ley 26. El que más aportantes registre en la encuesta que hace el Ministerio comenzará administrando el fondo y el otro al año siguiente.

En el tema de la verificación de afiliados a cada gremio, el Ministerio no ha sido muy claro. Existen dos mecanismos: una encuesta que hace el Sicom y otra es la certificación de cada gremio. Esas dos cifras no solo no coinciden, sino que, en esta última convocatoria, Fendipetróleo nunca certificó su número de afiliados. En la

**COMCE, PRESENTE EN JUNTA DIRECTIVA DE FONDO SOLDICOM**

Gracias al apoyo de los afiliados a la Confederación, COMCE tuvo una importante representación de 446 aportantes en la Asamblea General Ordinaria N° 064 del Fondo Soldicom, realizada el pasado 23 de marzo de 2022 en el Hotel Wyndham Art de Bogotá.

En la Asamblea, COMCE logró que tres distribuidores minoristas de combustibles pertenecientes a la Confederación -aportantes al Fondo Soldicom, con su respectivo suplente- fueran elegidos en la Junta Directiva de Soldicom para el periodo 2022-2023.

"La Confederación espera en adelante participar de forma activa en las decisiones que tome el administrador respecto de los recursos del Fondo Soldicom, a través de la nueva Junta electa para este período, con la clara determinación de que estos recursos se inviertan en más beneficios directos para todos los aportantes del sector de la distribución minorista de combustibles líquidos en el país", aseguró David Jiménez, Presidente de COMCE.

encuesta, sí superó el umbral del 30% por encima de COMCE, que hoy tiene 1978 estaciones a través de las siete agrupaciones asociadas.

**¿El Fondo siempre ha sido administrado por Fendipetróleo?**



El próximo año será el momento en que administre COMCE y seremos una voz, una fuerza diversa, con el propósito de llegar a todos los distribuidores minoristas de combustibles del país.

**David Jiménez**  
Presidente Ejecutivo **COMCE**



Este año 2022 es la antesala de algo muy bueno para COMCE, de una representación verdaderamente nacional para este sector. El próximo año será el momento en que administre COMCE y seremos una voz, una fuerza diversa, con el propósito de llegar a todos los distribuidores minoristas de combustibles del país. Somos siete gremios con impacto regional y eso es lo que queremos proyectar desde el Fondo Soldicom. COMCE sí tiene lo que Fendipetróleo no tiene. Esto es histórico. Nunca antes en 30 años una federación distinta a Fendipetróleo había administrado el Fondo Soldicom.

**¿Cuál será el sello particular de COMCE en la administración del Fondo en 2023?**

Será un sello totalmente distinto de lo que hemos visto hasta ahora. Lo primero es racionalidad en el gasto. Los recursos del Fondo Soldicom son escasos y exige pensar cuál debe ser su mejor uso para el bienestar de los aportantes. Lo segundo es aumentar la cobertura. Pensar en los aportantes como línea base y no en los afiliados de la agrupación que administra. Ya somos 6.053 EDS en todo el país y hoy todos son aportantes al fondo, por gasolina corriente y diésel. Lo tercero es aumento de la cobertura en los proyectos y tener una forma de descentralizar el uso de los recursos.

David Jiménez  
Presidente  
Ejecutivo COMCE



**¿Desde su perspectiva, qué fallas se han dado en el manejo de los recursos del Fondo Soldicom y que COMCE no repetirá?**

Muchas cosas. La idea es proponer un cambio total, una administración totalmente distinta. Los recursos hoy se gastan en tres rubros principales: nómina del Fondo Soldicom, proyectos del fondo que se traducen en transferencia directa de recursos a los aportantes y gastos que no son ni transferencias ni nómina del Fondo. En esos tres rubros se consume el presupuesto. Nuestro objetivo es que el mayor rubro en la ejecución de nuestro presupuesto sean proyectos del Fondo Soldicom que impacten directamente a la mayor cantidad de aportantes.

**¿Cuál es el valor diferencial de COMCE y sus siete agremiaciones confederadas?**

Desde su creación el 1° de agosto de 2019, COMCE está pensado como una junta directiva a la que llegan todos los directores ejecutivos de los diferentes gremios. COMCE es una confederación de gremios. Eso enriquece de manera muy positiva las propuestas y las decisiones que tomamos. Es una junta de personas expertas que tienen experiencia en el sector y que lideran a cada uno de los gremios

que tienen presencia en cada una de sus regiones. Eso es muy positivo.

Ese fue el propósito fundacional de COMCE. Una confederación de nivel nacional desde los gremios regionales. Somos una

voz que unifica a los demás gremios regionales, reconociendo su diversidad. Lo que hace COMCE es optimizar un lugar común de todas las agremiaciones en temas como el margen de distribución minorista, los costos de operación, la regulación y el control de las autoridades del sector, que a todos nos convoca independientemente de donde se encuentre la EDS.

**¿Cómo se está organizando COMCE para enfrentar los retos que se vienen para el sector de la distribución minorista de combustibles?**

COMCE busca ser la voz que representa al distribuidor minorista de combustibles como un actor relevante en esas cadenas del sector. Los temas de verticalización, restricción de la competencia, la nueva entrada de actores al mercado son temas en los que viene trabajando la confederación desde hace tiempo. Realizamos mesas de trabajo y hoy somos reconocidos por todos los actores del mercado y cada vez tenemos una representación más fuerte.

COMCE refleja la voluntad gremial por la forma en la que está constituido. Y abordamos el futuro con profesionalismo, experiencia y voluntad gremial, que es lo más importante. ☐



# LA IMPORTANCIA DE UNA INVERSION CERTIFICADA Y SEGURA



 **UL (Underwriters Laboratories):**

“La adecuada operación de nuestros negocios requiere de la inversión en tanques de almacenamiento certificados, seguros y con respaldo mundial. ”

Nuestros tanques para almacenamiento subterráneo de combustibles en Plástico Reforzado con Fibra de Vidrio (**P.R.F.V**) son construidos con altos estándares de calidad y tecnología, empleando materias primas certificadas a nivel mundial en países de Norte América y Europa, lo cual nos permite entregar un tanque doble pared con una barrera interna resistente al ataque químico que puede llegar a generar los combustibles del petróleo y las mezclas con alcohol, ofreciendo un producto superior certificado bajo el estándar **UL1316** y cumpliendo con lo dispuesto en el **reglamento técnico 40198** del 2021 emitido por el Ministerio de Minas y Energía de Colombia.

Tiene a disposición del público en general una página en la cual en la sección **UL Product IQ**, mediante el registro y creación de un usuario es posible consultar si la empresa que ofrece tanques con certificación UL en específico, cuenta en realidad con este registro .

Adicionalmente UL audita e inspecciona trimestralmente el proceso, las materias primas y los equipos de prueba entre otros, garantizando así la respetabilidad y trazabilidad del producto.

Así mismo **TankTech** ofrece soluciones para almacenamiento de diversos tipos de aguas (SWT) y químicos, trampas de grasa y desarenadores.

Pese al impacto económico generado por la pandemia los últimos dos años, hemos permanecido más fuertes en la industria, como resultado nuestra producción tuvo un incremento para el año 2021 del 45% frente al año inmediatamente anterior.

## ¿Que nos diferencia?:

- Materias primas certificadas e incluidas directamente en nuestro file certificado **UL1316**
- Construcción monolítica de las costillas del tanque, dando mayor resistencia estructural.
- Espacio intersticial (anular entre las paredes del tanque), construido con tejido tridimensional (Paratank), a través del cual se distribuye la salmuera para monitoreo 360.



 **Zona Franca Tocancipá, Bodega 6**

 **Tel. + 57 – 601 – 8698469. Cel. 322 89879903**

 **info@tanktech.com.co**

 **www.tanktech.com.co**

# PICO Y PLACA EN BOGOTÁ - REGIÓN: ¿PESADILLA SIN FIN?

‘Un mal necesario’, así se podría resumir la opinión de los distribuidores minoristas consultados sobre la implementación de esta medida en la ciudad. Esta es su visión de este tema, que siempre resulta polémico.

**P**ara una gran mayoría de los bogotanos –y también habitantes de las zonas aledañas en la sabana de Bogotá-, el 10 de enero de este año no fue propiamente un ‘Día de Reyes Magos’.

Ese día comenzó a regir el decreto del pico y placa extendido a todo el día en Bogotá (de 6 a.m. a 9 p.m.) y los fines de semana para el ingreso de vehículos a la ciudad por los distintos corredores viales.

La medida, que completa ya tres meses en vigencia, ha traído importantes impactos en la movilidad de la ciudad, en el desarrollo de su economía y en la sostenibilidad de los bogotanos.

“En cuanto a las estaciones de servicio, el impacto en las ventas ha sido muy considerable, ya que se han disminuido hasta en un 30%. Esta disminución, en contraste al vertiginoso aumento de los costos por el fenómeno inflacionario que se está viviendo a nivel mundial, es un impacto muy fuerte que pone en riesgo la estabilidad del negocio y los puestos de trabajo que genera nuestra actividad, ya que además de la venta de combustible muchas estaciones de servicio tienen servicios adicionales como autolavado, serviteca o tiendas de conveniencia que dependen de los vehículos que llegan a sus instalaciones”, asegura Johan Mejía, propietario de la Estación de Servicio Texaco Hayuelos.

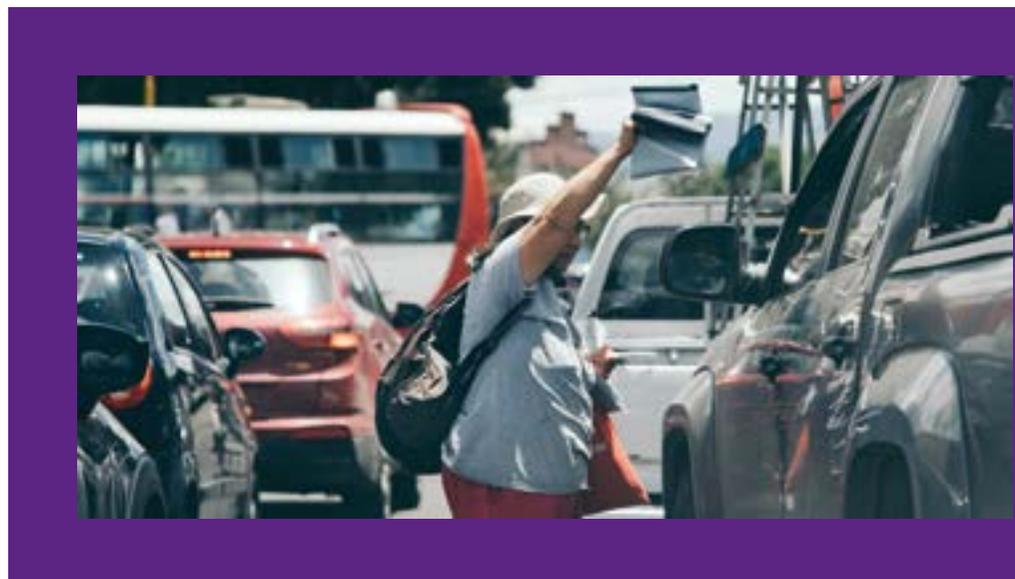
Pero, ¿qué opinan los distribuidores minoristas de combustibles de la medida de pico y placa adoptada por la Alcaldía de Bogotá? ¿Si genera beneficios a la movilidad y al medio ambiente?

Para Martin Barbosa, propietario de la Estación de Servicio XXXX, “el pico y placa es una medida restrictiva que impide la movilización, restringe las oportunidades laborales, el disfrute del vehículo y la recuperación de sus impuestos y seguros. No soluciona los problemas en su esencia que son la ausencia de vías, de medios de transporte públicos, alternativas al transporte de carga, las ferrovías, los ingresos a la capital desde los municipios vecinos y las ciclo-rutas”.

Desde su punto de vista tampoco representa una solución ambiental justificada, pues este tipo de vehículos no representa ni el 27% del total de contaminación emitida por el total de vehículos, (según datos de la Alcaldía de Bogotá).

Por su parte, María Leticia de Lucca, propietaria de la Estación de Servicio Texa-

co 80, “la medida actual del Pico y placa fue tomada sin consultar. Me parece que obedeció más a un plan de obras que a responder como comunidad bogotana, llena de incertidumbres actitudinales, económicas y de salubridad, que necesita volver a “la vida normal”.





tes generados por huecos, falta de buena señalización, inicio de obras sin avances, muchos predios tienen áreas de sesión para ampliar las vías y solo existe en proyectos. Entonces, el pico y placa ni ayuda a la movilidad ni al medio ambiente”.

Para Mejía, al mirar con lupa la implementación de la medida no se están logrando los objetivos planteados ya que en las horas pico el tráfico no ha disminuido; a mayor restricción, mayor es el incentivo para adquirir un segundo un medio de transporte como moto o vehículos usados, o simplemente pagan el pico y placa solidario para poder desplazarse, teniendo en cuenta que la ciudad carece de un sistema de transporte masivo eficiente y confiable. Eso sin contar con los altos índices de inseguridad y el pésimo estado de la malla vial que dificulta la movilidad.

“Al final, los niveles de congestión vehicular y la contaminación del aire se están incrementando, en paralelo con el crecimiento del parque automotor en la ciudad y los municipios aledaños, es decir, sale lo comido por lo servido”, asegura.

En conclusión, para los minoristas el pico y placa es un mal necesario, pero debe ir acompañado de soluciones estructurales como el metro, el tren de cercanías y la descentralización institucional para que Bogotá se pueda convertir realmente en una ciudad-región. Falta mucho por ahora para ver esa nueva realidad de la gran Capital. ☞

Aunque en su perspectiva la medida tiene la buena intención de mejorar el parque automotor y apoyar al medio ambiente.

Para Adriana Castro, administradora de la Estación de Servicio Primax Lotto en el municipio de Cota, “el pico y placa debería

ser restricción para los vehículos según su modelo y generación de agentes contaminantes, en lugar de dar la opción de quienes puedan y quieran pagar para ser eximidos de pico y placa. No genera alivio en la movilidad porque parte de muchos de los problemas en las vías son acciden-

## ¿QUÉ PIENSA DE LA MEDIDA EXTENDIDA LOS FINES DE SEMANA A LOS MUNICIPIOS ALEDAÑOS A BOGOTÁ?



“En los pico y placa de los lunes festivos he podido observar mejores tiempos de desplazamiento, mayor organización de la ciudadanía, mientras que los comercios no perciben deterioro en sus ventas. No se impide la movilización de la ciudadanía, el disfrute del vehículo laboral y/o familiar y los derechos adquiridos por el pago de tributos y seguros”, sostiene Martín Barbosa.

“La medida de las poblaciones aledañas si la veo acertada, pues las personas que salen psicológicamente adoptan horarios donde no haya congestión”, asegura María Leticia De Lucca.

“No estoy de acuerdo con que la medida sea extendida, ya que golpea el comercio a las afueras de la ciudad y en los municipios aledaños; lo que se debe es ejecutar las obras de ampliación en la infraestructura vial”, afirma Adriana Leal.

“Implementar esta medida los fines de semana sería nefasto para las personas que aprovechan estos días para salir de paseo con sus familias y hacer las diligencias que no pueden hacer entre semana. Por ende, la economía de los municipios aledaños también se vería afectada negativamente en el corto y mediano plazo”, sostiene Johan Mejía. ☞



# BUENAS PRÁCTICAS PARA EL MANEJO DE COMBUSTIBLES EN ESTACIONES DE SERVICIO

La presencia de humedad en los tanques de almacenamiento puede generar contaminación por microorganismos (hongos, algas y bacterias) y con ello degradar el combustible formando borras y a su vez deteriorar los tanques, generando corrosión del sistema de almacenamiento y suministro.

Por: **Leonardo Rondón, Esmeralda Valero Eslava, Yineth González, Marcela Gaona y Mayerlin Olivera Camero**  
Asesores FECEC

**C**on la entrada en vigencia del nuevo Reglamento Técnico aplicable a Estaciones de Servicio, los operadores tendrán que dar cumplimiento con diferentes actividades, entre ellas las siguientes Normas Técnicas Colombianas:

- NTC-6032: “Buenas prácticas de manejo para el diésel-biodiésel en la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados de petróleo de Colombia”.

Esta norma establece los requisitos de buenas prácticas para el manejo en el almacenamiento, mezclado y transporte del biodiésel y sus mezclas con diésel de origen fósil, con el fin de preservar la calidad de estos productos en toda la cadena de distribución.

- NTC-6198: “Buenas prácticas para el manejo de etanol anhidro desnaturalizado y sus mezclas con gasolina en la cadena de distribución en Colombia”.

Esta norma establece los requisitos de buenas prácticas para el manejo en el almacenamiento, mezclado y transporte del etanol y sus mezclas con gasolina, teniendo como finalidad preservar la calidad de estos productos en toda la cadena de distribución.

De acuerdo con estas normas, en cada EDS se deben evidenciar las actividades de buenas prácticas para el manejo de los combustibles y los procedimientos que se deben implementar con el fin de garantizar su calidad, tanto en la toma de muestras en tanques de almacenamiento como en la

operación de recibo de combustible a través de carro-tanque y en los equipos surtidores.

## PRÁCTICAS DE DESCARGUE Y RECIBIDO EN LA EDS

Para realizar esta actividad es importante contar con los siguientes elementos: Extintor satelital de 150 Lbs. tipo ABC, extintor de 20 Lbs. tipo ABC, frascos o recipientes transparentes, EPP (guantes de Nitrilo, botas de seguridad y gafas de seguridad), vara de medición, pomada reveladora de agua, balde y formato de control de la prueba.

1. Antes de descargar el producto en el sitio de destino, se deben verificar los documentos que lleva el carro-tanque, se debe dejar decantar o reposar (se sugiere que el tiempo de reposo del carro-tanque sea de mínimo 20 minutos) antes de la entrega de cada producto, tomando muestra física por la válvula de descarga.



**INSTRUCCIONES PARA EL ALMACENAMIENTO DE LA MEZCLA DIÉSEL-BIODIESEL**

Se debe asegurar que se realiza la remoción de los sedimentos y el agua presentes, para lo cual se debe contar con un programa de limpieza de tanques de almacenamiento con especial cuidado en drenajes y filtros. Esta operación constituye una de las más importantes prácticas de aseguramiento, para prevenir que se afecte la calidad del producto, durante el almacenamiento prolongado.

La periodicidad de la limpieza debe ser ajustada por cada estación de servicio, de acuerdo con las condiciones de agua y/o sedimentos encontradas en la operación de drenaje, buscando mantener los fondos de los tanques libres de agua y sedimentos.

Antes de cada descarga del carrotanque se debe inspeccionar la calidad del combustible del fondo del tanque de almacenamiento (ver procedimiento para toma de muestras).

**CONTROL DE HUMEDAD**

**PROCEDIMIENTO DE MUESTREO EN SURTIDORES**

Diariamente, de manera preventiva, el encargado de dicha actividad debe evaluar la apariencia del producto, tomando una muestra por surtidor de cada uno de sus tanques de almacenamiento, la cual debe ser observada en un recipiente transparente, limpio y seco y la muestra deberá ser clara y brillante.

Para realizar esta actividad es importante contar con los siguientes elementos: Frasco de muestreo, EPP (botas de seguridad, gafas de seguridad, guantes de Nitrilo), conos de seguridad o cinta para acordonar el área y formato de control de la prueba.

1. Para realizar la muestra de los equipos surtidor/dispensador se recomienda acordonar el área para mayor seguridad.
2. La muestra se debe tomar desde el equipo surtidor/dispensador en un equipo transparente con tapa; una vez tomada la muestra se verifica la

2. Se debe verificar y controlar que el producto que se va a recibir y el tanque en que se almacenará no contengan fase de agua visible y separada, para esto se debe realizar un monitoreo del nivel de agua libre en cada carrotanque que reciba utilizando la crema reveladora de agua.
3. Pasado este tiempo se debe tomar muestra por la línea de descarga (en caso de que el carrotanque tenga compartimientos, se deben tomar muestras de la línea de descargue de cada uno de ellos).
4. Cuando la apariencia del combustible sea clara, brillante, translúcida y libre de sedimentos, se debe proceder a descargar el combustible.
5. Debe quedar registro de aceptación de calidad del producto recibido por parte de la Estación de Servicio, para

Esta norma establece los requisitos de buenas prácticas para el manejo en el almacenamiento, mezclado y transporte del biodiésel y sus mezclas con diésel de origen fósil



lo cual se puede implementar el formato "Prueba Abreviada de Calidad" enviada por FECEC a los afiliados.

**NOTA:** En caso de que el producto no cumpla las pruebas abreviadas de calidad, no se debe recibir y se debe devolver al proveedor.





aparición, es decir, si el producto es claro, traslucido y brillante.

- Una vez se identifique que el producto se encuentre conforme se realiza la devolución del combustible al tanque de almacenamiento respectivo.

**NOTA:** Es importante controlar todas las entradas del tanque y asegurar que estén libres de agua (manhole, boca de llenado, contenedor de derrames). (Implementar bitácora de mantenimiento).

### PROCEDIMIENTO CON LA VARA MEDIDORA DE COMBUSTIBLE

Para realizar esta actividad es importante contar con los siguientes elementos: EPP (botas de seguridad, gafas de seguridad, guantes de Nitrilo, vara de medición, pomada reveladora de agua, conos de seguridad y formato de control de la prueba).

Se debe monitorear diariamente la presencia de agua con el método aprobado a nivel nacional. Se debe tener en cuenta

que el biodiesel, por ser un elemento higroscópico, absorbe agua y una vez que ésta se ha emulsificado con el biodiesel, no reacciona a la pomada para detectar la presencia de agua. Lo mismo ocurre con los flotadores de las sondas tipo Veeder Root, que están calibrados para detectar presencia de agua libre, no en emulsión.

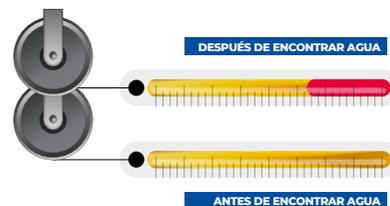
En el caso de la gasolina, los alcoholes son solubles en combustibles en todas las proporciones cuando están libres de agua, pero cantidades relativamente pequeñas de agua pueden causar la separación del alcohol del combustible. La configuración de la mezcla en el fondo del tanque de almacenamiento es predominantemente alcohol y no puede ser detectada por la mayoría de la pasta de detección de agua.

### PRUEBA DE PRESENCIA DE AGUA EN DIESEL

- Coja la vara medidora metálica y aplique en la punta pomada reveladora de agua.

- Introduzca hasta el fondo del tanque con la vara medidora y verifique si la pomada cambia de color con el contacto del combustible.
- Si el color se torna rojo, quiere decir que el diésel posee agua libre en su contenido.

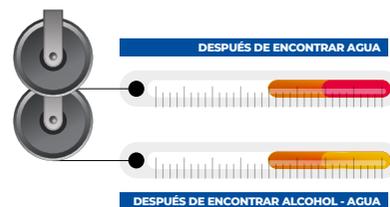
#### PRUEBA DE PRESENCIA DE AGUA EN DIESEL



### PRUEBA DE PRESENCIA DE AGUA LIBRE O ETANOL LIBRE EN LA GASOLINA

- Coja la vara medidora metálica y aplique en la punta pomada reveladora modificada.
- Introduzca hasta el fondo del tanque la vara medidora y verifique si la pomada cambia de color con el contacto del combustible.
- Si el color se torna amarillo, quiere decir que la gasolina se encuentra conforme.

#### PRUEBA DE PRESENCIA DE AGUA EN DIESEL



### PROCEDIMIENTO DE TOMA DE MUESTRA CON EL MUESTREADOR DE FONDO

Para realizar esta actividad es importante contar con los siguientes elementos: Bomba de muestreo, frascos transparentes, sonda transparente con pesa, EPP (botas de seguridad, gafas de seguridad,



Muestra **No Conforme** >>>

<<< Muestra **Conforme**



**NOTA:** Si el producto se encuentra **CONFORME** -ya sea gasolina o diésel- retorne la muestra al tanque de almacenamiento. En caso de encontrar un producto **NO CONFORME**, registre la fecha en la muestra tomada y realice un registro fotográfico, proceda a efectuar la respectiva investigación. Tenga en cuenta que este producto **NO CONFORME** debe disponerse como residuo peligroso.

guantes de Nitrilo, conos de seguridad y formato de control de la prueba). Para detectar la presencia de agua emulsificada, es recomendable tomar por lo menos tres veces por semana muestras del fondo del tanque con una sonda. Si la muestra ha perdido sus características de clara, brillante y translúcida, se confirma la presencia de agua.

- Tome una muestra del fondo del tanque del producto (gasolina, diésel, etc.) en un recipiente transparente, limpio y seco.
- Agite circularmente el recipiente hasta generar un remolino.
- Coloque el recipiente lleno de producto a contraluz contra un fondo blanco o lo más claro posible y verifi-

que turbidez, trazas de contaminantes y color.

- Revise el fondo del recipiente para determinar posibles precipitaciones de contaminantes.

**NOTA:** Si la muestra presenta agua o el combustible no es claro, brillante y translucido se debe efectuar drenaje al fondo del tanque. Si después de esto no se logra obtener muestra con apariencia clara y brillante o si hay evidencia de una cantidad apreciable de contaminante sólido o de crecimiento microbiológico se debe proceder a efectuar limpieza interna del tanque.

**NOTA:** Si el producto se encuentra **CONFORME** -ya sea gasolina o diésel- retorne la muestra al tanque de alma-

cenamiento. En caso de encontrar un producto **NO CONFORME**, registre la fecha en la muestra tomada y realice un registro fotográfico, proceda a efectuar la respectiva investigación. Tenga en cuenta que este producto **NO CONFORME** debe disponerse como residuo peligroso.

### **IMPORTANCIA DEL CONTROL DE HUMEDAD EN EL COMBUSTIBLE**

#### **CONTROL DE CONTAMINACIÓN MICROBIANA**

Es importante que la Estación de Servicio tenga en cuenta que la presencia de humedad en los tanques de almacenamiento puede generar contaminación de microorganismos (hongos, algas y bacterias) y con ello degradar el combustible formando borras y a su vez deteriorar los tanques, generando corrosión del sistema de almacenamiento y suministro.

Una de las características que permite evidenciar la presencia de contaminación bacteriana en el tanque es el olor pestilente de la mezcla. Otra, es la formación de una capa negra en la interface de agua-combustible.

Sí se evidencia el olor o la película negra, se debe descartar el producto y realizar una limpieza a fondo a todo el sistema de almacenamiento y suministro.

Para tener la seguridad de que su tanque no se contamine, debe aplicar buenas prácticas de manejo de combustible; esto ayudará a tener su combustible, tanques y equipos en óptimas condiciones. El resultado será un buen funcionamiento de su Estación de Servicio. ☞

## **TÉRMINOS Y DEFINICIONES**



- **BORRA:** Hez o sedimento espeso que forma la tinta, el aceite, etc.
- **DRENAJE:** Procedimiento mediante el cual se extrae agua libre y partículas sólidas y otros contaminantes presentes en el tanque de almacenamiento.
- **LIMPIEZA:** Procedimiento mediante el cual se remueve la totalidad de agua, sedimentos, borras y otros contaminantes presentes en el tanque de almacenamiento.
- **MANTENIMIENTO:** Conjunto de operaciones requeridas para preservar las condiciones óptimas del tanque.



# ¡OJO CON LOS TANQUES DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE FUERA DE USO!

Por: **Ángela Rodríguez y Mayerlin Olivera Camero**  
Asesoras Ambientales FECEC

**C**on la entrada en vigencia del nuevo reglamento técnico para Estaciones de Servicio, empiezan a regir nuevas disposiciones para el manejo de los tanques de almacenamiento de combustibles líquidos que se encuentren fuera de uso.

El manejo adecuado de los tanques de almacenamiento fuera de uso hace parte de las responsabilidades ambientales de las EDS en el manejo ambientalmente seguro, especialmente para mitigar impactos ambientales y evitar sanciones con las autoridades ambientales competentes.

A pesar de que no es muy común encontrar tanques fuera de uso en las Estaciones de Servicio, existen varios casos en los que se han tenido que deshabilitar tanques por disminución en las ventas o por mantenimientos o por procesos de cambio sin finalizar, entre otras razones.

Sin importar el motivo de disponer el tanque fuera de servicio se deben cumplir con ciertas actividades y responsabilidades ambientales y de seguridad en su proceso, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 40198 de 2021 y la normatividad ambiental vigente, entre ella el Decreto 4741 de 2005 o la que lo sustituya en su momento.

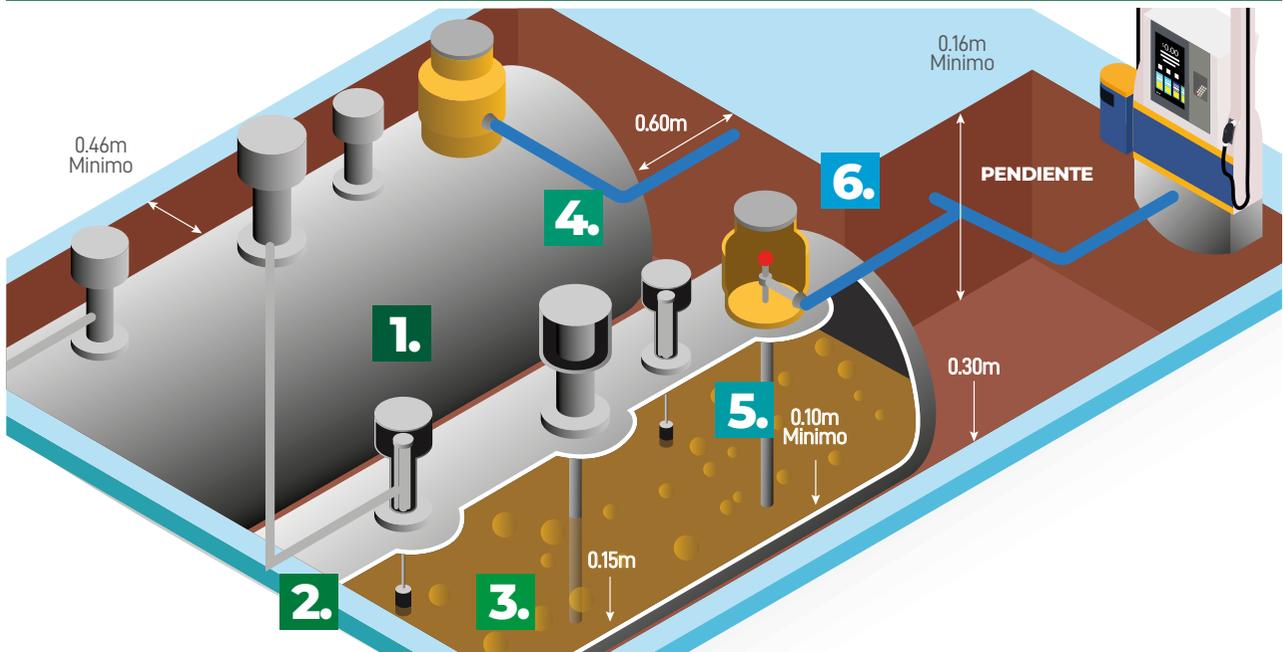
Para tanques subterráneos y en superficie que se encuentran en las estaciones se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Los tanques pueden ser dejados temporalmente fuera de operación sólo cuando sea planeado retornarlos al servicio activo.
- Si por algún suceso, la EDS decide dejar de usar definitivamente este tanque o si han pasado más de dos años fuera de servicio, deberá proceder con su cierre permanente de acuerdo con lo establecido en la normatividad legal vigente.

Según la **Resolución 40198** de **2021**-Reglamento Técnico para EDS-, hay que poner especial atención a este tipo de tanques en su Estación de Servicio. Tenga cuidado con el manejo de los tanques subterráneos y en superficie que decida no usar.



## CÓMO HACER EL CIERRE TEMPORAL DE LOS TANQUES EN LA EDS



1. EXTRACCIÓN DE VAPORES

2. UNIÓN PARA EL EXTRACTOR

3. PROTECCIÓN SOBRELLENADO

4. TUBERÍA DE LLENADO

5. BOCA DE MEDIDA

6. BOMBA SUMERGIBLE

Fuente: Tubería dentro del tanque, Guía Ambiental para EDS, Infografía DCStudio

- Los tanques de almacenamiento de combustibles líquidos que se retiren, deberán notificarse a la autoridad ambiental competente.

**IMPORTANTE:** Se recomienda que el material inerte no sean arenas o cementos para evitar un pasivo ambiental; preferiblemente realizarlo con agua lluvia.

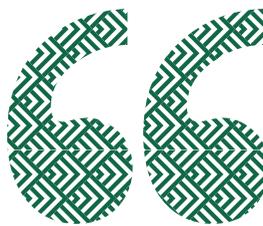
### DESMANTELAMIENTO

El caso de decidir retirar los tanques de manera definitiva se debe implementar un proceso de desmantelamiento de tanques, que se recomienda realizar de la siguiente manera:

Para retirar los tanques se debe:

### CÓMO HACER EL CIERRE TEMPORAL DE LOS TANQUES EN LA EDS:

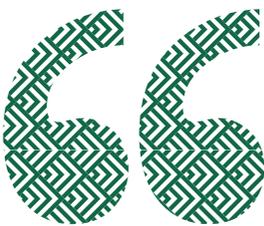
- Desconectar los accesorios y tubería.
- Taponar o sellar la tubería.
- La tubería de desfogue debe ser funcional en todo momento.
- Desocupar los tanques del combustible líquido completamente y desgaseificar.
- Se deben proteger contra la corrosión.
- Excavar con precaución hasta la parte superior del tanque.
- Retirar la tubería expuesta.
- Rellenar completamente el tanque con material inerte.



El manejo adecuado de los tanques de almacenamiento fuera de uso hace parte de las responsabilidades ambientales de las EDS en el manejo ambientalmente seguro.



- Desconectar los tanques de sus accesorios y tuberías.
- Desocupar completamente el combustible líquido y desgaseificar.
- La tubería debe taponarse.
- Excavar con precaución hasta la parte superior del tanque.
- Se taponan todas las aperturas excepto una, para permitir la liberación de presión.
- Los tanques deben retirarse de la fosa y asegurarse contra movimientos.



Es importante acogerse a las recomendaciones y procedimientos relacionados, tanto en el cierre temporal como en el cierre definitivo, para evitar impactos ambientales negativos



7. Si es necesario almacenar el tanque retirado, éste deberá estar en un área segura y restringida al público.

**IMPORTANTE:** En caso de que el tanque no pueda ser retirado, se deberá documentar e informar a la autoridad ambiental de la jurisdicción y dejar documentado el procedimiento de abandono del tanque.

### IMPORTANCIA AMBIENTAL DEL BUEN MANEJO DE LOS TANQUES FUERA DE USO

Se debe tener clara conciencia sobre la importancia ambiental en el manejo de combustibles líquidos, por lo que se deben tener en cuenta algunos temas de interés que debemos conocer en casos de desmantelamiento de las EDS o alguna de sus partes, tal y como lo establece la Guía Ambiental para EDS.

### IMPACTOS A PREVENIR Y MITIGAR:

- Contaminación de agua (superficial y subterránea) y suelos.
- Riesgos de incendio y/o explosión.
- Afectación a población circundante.
- Contaminación de la atmósfera.

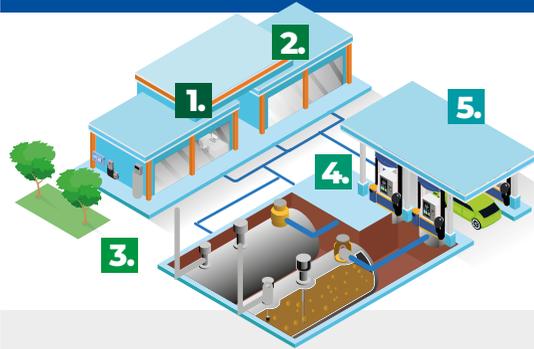
### CRITERIOS AMBIENTALES

- Uso futuro del predio después del desmantelamiento de la estación.
- Normatividad vigente para determinar los criterios de evaluación y criterios de remediación aceptables para suelos y aguas.
- Cercanía a fuentes de Ignición.





## DESMANTELAMIENTO



- 1. Monitoreo de Ranques
- 2. Controlador
- 3. Sondas
- 4. Tanques Subterráneos
- 5. Islas

## EVALUACIÓN NECESARIA A LOS TANQUES



Aplica para tanques superficiales y tanques subterráneos.

### DESMANTELAMIENTO DE LAS ESTRUCTURAS CIVILES ADICIONALES

**Fuente:** Labores de desmantelamiento, Guía Ambiental para EDS

- Cercanía a cuerpos de agua.
- Cercanía a ecosistemas sensibles.

Es importante acogerse a las recomendaciones y procedimientos relacionados, tanto en el cierre temporal como en el cierre definitivo, para evitar impactos ambientales negativos, como la contaminación por combustibles líquidos en el suelo o cuerpos de agua.

En caso de una contaminación, la EDS deberá hacerse responsable de la remediación ambiental correspondiente, por lo que al final de cada proceso es importante hacer el adecuado seguimiento al subsuelo y al agua, a través de los pozos de observación y monitoreo con los que cuenta la estación de servicio. Esto es necesario para poder implementar la siguiente evaluación:

Finalmente, después de implementar todos los procesos relacionados, se debe tener presente que todo material que se extraiga antes, durante y después del manejo o destino

del tanque fuera de uso, deberá disponerse como residuo peligroso, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Gestión Integral de Residuos Peligrosos de cada EDS. ♻️

# LOS ECOCOMBUSTIBLES: UNA OPORTUNIDAD

Ante la crisis que se vive en este momento en Europa y en todo el mundo debido al conflicto entre Rusia y Ucrania, el secretario de la Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de la Comunidad Autónoma de Madrid (España) 'pone el dedo en la llaga' sobre la dependencia de los combustibles carburantes.

**Revista Estaciones de Servicio.com (Interempresas)**  
Por: **Víctor García Nebreda**, Secretario General de AEESCAM

Los últimos tiempos están siendo tremendamente convulsos, empezando por el inesperado Covid-19 y acabando por la injustificable invasión de Ucrania. Muchas son las lecciones que tenemos que aprender de estas experiencias y espe-

ro que los que están llamados a dirigir nuestro país y los países de nuestro entorno hayan tomado buena nota.

A mi entender, una de las más evidentes es que no se puede depender de terceros para cubrir las necesidades más elementales. Lo

sufrimos con las mascarillas y lo estamos sufriendo ahora con el gas y el petróleo.

Si bien en lo referente a la generación de energía eléctrica las renovables nos pueden dar un cierto alivio -aunque no van a poder significar el total de la electricidad que vamos a necesitar- la dependencia del exterior en cuanto al petróleo es total. Y no nos engañemos, nos van a hacer falta carburantes para vehículos de combustión durante muchos años aún.

Parece que no hay solución posible, ya que por mucho que queramos no hay petróleo en nuestro territorio. Sin embargo, sí que hay alternativas y, además, no son tan difíciles de implementar. España tiene una capacidad de refinación de las más importantes de Europa y esas refinerías que hoy producen combustibles de origen fósil, como la gasolina o el gasóleo, pueden producir también ecocombustibles de origen no fósil que se pueden utilizar prácticamente en todos los vehículos que hoy circulan por nuestras calles y carreteras.

Los ecocombustibles son combustibles líquidos neutros o bajos en emisiones de CO2 producidos a partir de residuos urbanos, agrícolas o forestales, desde plásticos a aceites usados. No se fabrican con petróleo.

Hoy en día, cuando repostamos nuestro vehículo en una gasolinera, ya estamos introduciendo un 10 % de estos productos en nuestros depósitos, aunque no seamos conscientes de ello, y por cada punto porcentual que aumentemos conseguiríamos un ahorro de 800.000 toneladas al año de emisiones de CO2. No hace falta que cambiemos de coche ni que invirtamos ingentes cantidades de dinero en crear redes logísticas nuevas: ya sirve el que tenemos y las estaciones de servicio a las que acudimos habitualmente.





### RESPECTAR LAS PRIORIDADES DE LOS CIUDADANOS

El desarrollo del vehículo eléctrico es importante y, por supuesto, tendrá un sitio fundamental en el futuro de la movilidad, pero no puede ser la única alternativa. En primer lugar, porque la realidad nos está demostrando que por mucho que se insista, los ciudadanos eligen sus prioridades y, por ahora, una de ellas no parece ser gastarse una importante cantidad de dinero en un automóvil que les da menos prestaciones que el que tienen actualmente.

Por otra parte, la electrificación no va a ser posible en sectores como la aviación, el transporte marítimo o el transporte pesado por carretera y será difícil llevar las infraestructuras necesarias a zonas rurales donde actualmente no existen.

Es importante que tengamos claro que el objetivo es llegar al 2050 con un saldo

# 2050

el año cuyo objetivo es llegar con un saldo de emisiones netas cero, eso no significa sólo que no se emita **CO2** desde el tubo de escape, significa que todo el ciclo, desde el pozo a la rueda, desde el principio hasta el final, de un saldo neto cero.

de emisiones netas cero, eso no significa sólo que no se emita CO2 desde el tubo de escape, significa que todo el ciclo, des-

de el pozo a la rueda, desde el principio hasta el final, de un saldo neto cero.

El vehículo eléctrico no produce emisiones en el tubo de escape, pero sí cuando se fabrican las baterías y, dependiendo de cómo se genere la electricidad, puede ser más contaminante aún; imaginemos esos países, hoy en día muchos, que están utilizando básicamente el carbón para generar electricidad. Los ecombustibles pueden contribuir de manera fundamental a conseguir esos objetivos.

### RESPECTAR, TAMBIÉN, LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

Además, y volviendo al inicio, los ecombustibles podrían reducir considerablemente nuestra dependencia energética del exterior. La materia prima está aquí y la industria de refinado también, pero es imprescindible que desde la Unión Europea y desde España se genere una seguridad jurídica para acometer las grandes inversiones necesarias y, sobre todo, que no se penalicen a unas tecnologías en beneficio de otras.

El principio de neutralidad tecnológica es básico y sería imperdonable que no se permita el desarrollo de todo aquello que nos permita lograr los objetivos deseados. El anuncio de la prohibición del motor de combustión para el año 2035, aunque el combustible que use sea perfectamente compatible con los objetivos de descarbonización, es una decisión sesgada y probablemente irresponsable.

No dejemos pasar esta oportunidad de desarrollo industrial y de empuje económico para zonas especialmente deprimidas como son las zonas rurales. Hay una ocasión real de pasar de ser meros observadores y sufridores de un mercado que no controlamos, a ser líderes en una tecnología de futuro e imprescindible para la transición energética.

Si no lo hacemos nosotros, lo harán otros y seguiremos con la misma dependencia energética del exterior que desgraciadamente tenemos ahora. ☹

**E**l precio del “oro negro” se ha disparado como consecuencia del ataque de Moscú a Ucrania, ya que Rusia es el tercer mayor productor de petróleo del mundo -sólo detrás de Arabia Saudita y Estados Unidos-, y los precios del crudo se fijan en función de la oferta y la demanda mundiales.

El West Texas Intermediate (WTI) ha ganado más de 30 por ciento desde que estalló el conflicto ruso y llegó a superar los 130 dólares por barril en la primera semana de marzo, precio no visto desde 2008. La mezcla del Mar del Norte, el Brent -referencial en Europa- llegó a cotizar en 139 dólares el barril.

Debido a que el petróleo es esencial para obtener combustibles, los precios de las gasolinas han aumentado en la misma línea con el repunte del crudo.

El precio promedio nacional en Estados Unidos de un galón (3.78 litros) de gasolina regular alcanzó un nuevo récord de 4.173 dólares, de acuerdo con datos de la Asociación Estadounidense del Automóvil. Dicho

costo superó el récord anterior de 4.114 dólares el galón establecido en julio de 2008. El récord actual no considera la inflación. En Alemania, el precio del combustible

con 10 por ciento de etanol y del diesel en las gasolineras superó por primera vez la marca de los dos euros por litro. El mayor incremento en el precio del diesel fue causado por una mayor demanda de combustible para calefacción.

Por su parte, la empresa estatal Petroperú anunció un aumento de hasta 13% en los precios de algunos combustibles.

En el caso de México, Pemex aseguró que mantiene estables sus precios de los combustibles y que no aumentarán por encima de la inflación a pesar de la crisis internacional del petróleo. ☎



## SE DISPARA PRECIO DE LA GASOLINA A NIVEL MUNDIAL



### PRIMAX COLOMBIA INVERTIRÁ US\$ 26 MILLONES EN 2022

La comercializadora de combustibles Primax Colombia, que llegó al país en 2018, destinará 26 millones de dólares para potenciar el crecimiento de su red de estaciones de servicio en diversas regiones de Colombia durante el 2022, pues este año la compañía proyecta crecer un 12 % y llegar a más de 800 estaciones de servicio, con el fin de continuar consolidando su negocio en el país y ampliar su cobertura a más ciudades.

“Esta inversión es un reflejo del compromiso que tenemos de garantizar el suministro de combustibles en las diferentes regiones del país. A través de nuestras inversiones buscamos fortalecer y expandir nuestra red de estaciones de servicio, para que los colombianos siempre encuentren un servicio diferenciado y productos innovadores, que mejoren el rendimiento de sus vehículos y contribuyan con el cuidado del medio ambiente”, explicó Juan José Martínez, presidente de Primax Colombia.

Para este año, Primax Colombia también proyecta un crecimiento del 11 % en sus ventas de retail, un incremento del 36% en sus ventas de combustible de aviación y, por último, reidentificar más de 100 estaciones de servicio que se han sumado a su cadena de comercialización de combustibles. ☎





## OASIS GROUP ABRIRÁ 100 ESTACIONES DE CARGA GRATIS PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

De acuerdo con cifras del Ministerio de Transporte, en enero pasado se superó la meta que se trazó el Gobierno nacional en el Plan Nacional de Desarrollo de contar con 6.600 vehículos eléctricos en Colombia para agosto de 2022, y al cierre de febrero ya eran 7.141 vehículos eléctricos lo que estaban rondando por las calles del país.

Sin embargo, uno de los grandes retos que enfrenta Colombia es la falta de infraestructura de carga, ya que son pocas las estaciones que se han instalado en el país frente al número de vehículos que ya se encuentran rodando por las carreteras.

En este sentido, Oasis Group está adelantando una ronda de inversión con el fin de conseguir 2,5 millones de dólares para avanzar en su plan de expansión de estaciones de carga gratuita para vehículos eléctricos en Colombia.

Actualmente, la compañía es dueña y opera 46 de las 110 estaciones de carga que hay en el territorio nacional. Y entre 2022 y 2023 planea invertir más de 5.000 millones de pesos para inaugurar al menos 100 nuevas estaciones, que estarán ubicadas en Bogotá, Medellín y en ciudades intermedias como Santa Marta, Cartagena, Neiva y Pasto. Además, se prevé abrir puntos de carga en algunos municipios que tengan relevancia en rutas entre ciudades principales. ☞

**PREMIUM**



## TERPEL ENTRA AL MERCADO DE ALMACENAMIENTO DE ENERGÍA EN COLOMBIA

Con la creación de su nueva filial Terpel Ampere, la Organización Terpel busca diversificar y ampliar su presencia en el mercado colombiano, que hace unos años solo se centraba en la distribución y comercialización de combustibles fósiles. Ahora, su nueva apuesta es el desarrollo de soluciones de almacenamiento de energía inteligente para el mercado residencial y comercial.

Inicialmente, Terpel Ampere en Colombia se enfocará en la venta e instalación de baterías "All in one", (Sistema integrado SEMS + inversor híbrido + batería), que brindarán a las residencias y pequeños comercios una visualización del ahorro, consumo en tiempo real y datos históricos de la energía producida y almacenada.

Así mismo, estas baterías permitirán una maximización de la independencia energética, una reducción de las emisiones de CO2, el respaldo ante posibles cortes y la gestión de un sistema de alertas sobre el comportamiento del consumo y la energía almacenada.

"Estamos comprometidos con desarrollar soluciones a lo largo de toda la cadena energética: autogeneración, almacenamiento a pequeña y gran escala, electromovilidad y soluciones de eficiencia energética", aseguró Juan Daniel Rueda, gerente Nueva Movilidad de Terpel. ☞

## ¿POR QUÉ EL PRECIO DE LA GASOLINA NO SUBE EN COLOMBIA?

Con los altos precios del petróleo de las últimas semanas, a causa de la guerra entre Ucrania y Rusia, varias economías mundiales se han visto obligadas a trasladarle el alza de precios al consumidor como medida para mitigar el impacto.

El aumento de precios del petróleo, incluso para las naciones productoras, es un problema porque la inflación del sector también debe ser asumida por las empresas y gobiernos.

Pero el problema está en que Colombia, como el resto del mundo, ya viene de un fenómeno inflacionario que no permite tener mucho margen de maniobra con una nueva presión de precios. Entonces, con ese escenario, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Energía de Colombia, ya explicó que no se van a trasladar las presio-

nes inflacionarias asociadas al petróleo al bolsillo de los colombianos. Y es que una decisión contraria, que se traduce en el alza de precios de la gasolina, sería como echarle más leña al fuego de la inflación.

Y lo anterior es también posible dado que Colombia cuenta con el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, que justamente sirve como colchón para volatilidades como la que ve el mundo por el precio del petróleo. Ahora, lo que hay que tener en cuenta es que ese fondo todavía tiene un déficit cercano a los \$7 billones; sin embargo, ha venido reduciéndose desde los \$14 billones.

Por lo demás, desde el Gobierno aseguran que, para sacarle provecho a la coyuntura de precios del petróleo, el país seguirá buscando la manera de mejorar sus niveles de producción de petróleo. ☞





**Presidente**  
Juan Ricardo Fernández Russi

**Vicepresidente**  
Mario E. Cifuentes N.

**Director Ejecutivo**  
Alejandro Ribero Rueda



**CONFEDERACIÓN DE DISTRIBUIDORES MINORISTAS DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS**

**Presidente Ejecutivo**  
David Jiménez Mejía

**Teléfono**  
321-6113503

**Website**  
[www.comcecolombia.com](http://www.comcecolombia.com)

**Email:**  
[presidenteejecutivo@comcecolombia.com](mailto:presidenteejecutivo@comcecolombia.com)



**ASOCIADOS ESTACIONES DE SERVICIO DE COLOMBIA**

**Presidente Junta Directiva**  
Simón Trujillo Arango

**Presidente Ejecutivo**  
Juan Fernando Prieto Vanegas

**Dirección - Teléfono**  
Calle 34 N° 65 - 139, Medellín  
(604) 3202350

**Website**  
[www.edsasociados.com](http://www.edsasociados.com)

**Email**  
[comunicaciones@edsasociados.com](mailto:comunicaciones@edsasociados.com)



**FONDO DE PROTECCIÓN SOLIDARIA**

**Presidente**  
Hector Horacio Taticuan

**Dirección - Teléfono**  
Cra. 18 N° 78-40 Oficina 402, Bogotá D.C.  
(601) 6218275

**Website**  
[www.fondosoldicom.org](http://www.fondosoldicom.org)

**Email**  
[informacion@fondosoldicom.org](mailto:informacion@fondosoldicom.org)



**ASOCIACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO DEL ORIENTE COLOMBIANO**

**Presidente**  
Héctor Yesid Martínez Ávila

**Director Ejecutivo**  
Ingrid Alexandra Cárdenas Martínez

**Dirección - Teléfono**  
Carrera 1F N° 40-145 Oficina 320  
Edificio Enterprise Tower, Tunja  
(608) 742 0529 / 317-5009083

**Website**  
[www.esocolcolombia.com](http://www.esocolcolombia.com)

**Email**  
[asociaciondesorientecolombiano@gmail.com](mailto:asociaciondesorientecolombiano@gmail.com)



**Directora Ambiental**  
Mayerlin Olivera Camero

**Coordinadora Oficina Meta,  
Guaviare y Arauca**  
Yineth Alexandra González

**Asistente Contable y Administrativa**  
Nidia Janeth Peña

**Dirección - Teléfono**  
Carrera 16A N° 78-75. Oficina 601, Bogotá D.C.  
(601) 7649500 / 315-8391655 / 318-7346906

**Website**  
[www.fecec.co](http://www.fecec.co)

**Email**  
directorejecutivo@fecec.co



**FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE BIOCOMBUSTIBLES Y  
ENERGÉTICOS DE COLOMBIA**

**Presidente**  
Temilson Martínez Ruiz

**Director Ejecutivo**  
Farid Jhoany Jones Zarate

**Dirección - Teléfono**  
Calle 109 N° 22A-85, Barrio Provenza,  
Bucaramanga  
(607) 6363315 / 315 2766561

**Email**  
contactofebecol@gmail.com



**ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES  
DE GASOLINA Y OTROS DERIVADOS  
DEL PETRÓLEO**

**Presidente**  
Óscar Mauricio Rojas Rojas

**Director Ejecutivo**  
Sandra Cecilia Awakon Ramos

**Dirección - Teléfono**  
Calle 4ª N° 35-62, Barrio San Fernando, Cali  
(602) 5584890 / 318-7080180

**Website**  
[www.sodicom.com.co](http://www.sodicom.com.co)

**Email**  
direccionejecutiva@sodicom.com.co



**FEDERACIÓN COLOMBIANA  
DE DISTRIBUIDORES MINORISTAS  
DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS**

**Presidente**  
Álvaro Ramón Younes Arboleda

**Dirección - Teléfono**  
Calle 55A N° 19-63, Bogotá D.C.  
(601) 3466791

**Website**  
[www.fedispetrol.com](http://www.fedispetrol.com)

**Email**  
fedispetrol@hotmail.com



**ASOCIACIÓN DE ESTACIONES  
DE SERVICIO DE NORTE DE  
SANTANDER**

**Presidente**  
Próspero Ribera León

**Director Ejecutivo**  
María Eugenia Martínez Rodríguez

**Dirección - Teléfono**  
C. Comercial Bolívar Local H5 - 2  
Av. Demetrio Mendoza, Cúcuta  
(607) 5762788 / 315-2522875

**Email**  
asoestacionesdeservicions@gmail.com

## LOS GREMIOS DE LOS EMPRESARIOS DE LOS COMBUSTIBLES

Estos son los gremios que representan los intereses de los distribuidores minoristas de combustibles en las diferentes regiones del país y defienden el patrimonio e independencia de miles de familias dedicadas a esta actividad, fundamental para el desarrollo y prosperidad de la Nación.

# UN AÑO ELECTORAL

Las elecciones son una oportunidad única para manifestarnos como ciudadanos y para elegir a las personas que mejor representen la idea de un país próspero y en paz.

Por: **Un distribuidor minorista de combustibles**

**S**e realizó este mes de marzo la elección de parlamentarios al Congreso de Colombia, la primera de las dos elecciones contempladas para el 2022.

Nos preparamos ahora para la elección de un nuevo presidente en el mes de mayo, o si hay doble vuelta, en el mes de junio próximo.

Las elecciones en un país democrático como el nuestro son esa luz de esperanza y de cambio. Bueno, por lo menos así deberían ser. Pero el escepticismo y la cruda realidad de nuestros políticos logran opacar ese sueño.

Las elecciones para cualquier país del mundo –y mucho más en América Latina– son ese termómetro de cómo van las cosas. Lo que se ve finalmente en las urnas es el nivel de aceptación o rechazo de unas determinadas políticas y la gente –finalmente– se manifiesta a favor o en contra de un cambio.

Es lo que llamamos una democracia, en donde elegimos a nuestros gobernantes a través del mecanismo

del voto. Bien dicen por ahí que “cada país tiene los gobernantes que se merece”, haciendo referencia a que los que finalmente elegimos son los que merecen gobernar.

Por eso es tan importante elegir bien. Y elegir a conciencia, sin presiones de ninguna clase, sin compromisos. Es difícil en un país donde abunda la compra de votos y donde se venden las conciencias por muy poco.

En un país cada vez más empobrecido, con tantas necesidades y con tantos desafíos, las elecciones representan una oportunidad única para cambiar lo que no nos gusta y escoger a las personas que creemos pueden tomar las mejores decisiones para todos.

El voto en blanco es una opción. Pero infortunadamente en Colombia ese voto es poco útil, porque no representa a las mayorías. Hay muchas opciones para escoger, lo importante es elegir personas honestas, que piensen en el bienestar del país.

Los invito a votar, a ejercer su derecho ciudadano, a sentirse colombianos con conciencia y a elegir los mejores candidatos, los más preparados, los que de verdad piensen en un mejor país. Todo comienza y termina con su voto. ☞



Los invito a votar, a ejercer su derecho ciudadano, a sentirse colombianos con conciencia y a elegir los mejores candidatos, los más preparados, los que de verdad piensen en un mejor país. ☞

ESTACIONES DE SERVICIO LA REVISTA DE LOS EMPRESARIOS DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS DE COLOMBIA

# PREMIUM

ESPERE EN **JULIO** DE **2022** NUESTRA

N<sup>o</sup> EDICIÓN

RESERVE SU ESPACIO

PARA PAUTA **PUBLICITARIA**

Publicidad y Ventas

**Ivonne Angarita T**

ivonneangarita@gmail.com



**FECEC**

Federación de Estaciones de Combustibles  
y Energéticos de Colombia

DESDE 1969



Cra. 16A N° 78-75 Oficina 601  
Bogotá D.C. COLOMBIA

(601) 316 3904051

[www.fecec.co](http://www.fecec.co)

**COM  
CE**  
Confederación  
de Distribuidores  
Minoristas de  
Combustibles  
y Energéticos



**¡PIENSA DIFERENTE PARA  
HACER LAS COSAS DIFERENTE!**

La Confederación  
de Distribuidores Minoristas  
de Combustibles y Energéticos

Agrupa hoy a cerca de 2.000 distribuidores minoristas en todo el país, a través de estas siete agremiaciones representativas del sector a nivel nacional:



**¡SOMOS UNA OPCIÓN GREMIAL DIFERENTE!**

ComceColombia @ComceColombia

[www.comcecolombia.com](http://www.comcecolombia.com)