

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

# PREMIUM

JULIO 2022  
ISSN 19092482

EDICIÓN 42

LA VERDAD SOBRE  
**EL PRECIO**  
DE LOS COMBUSTIBLES  
EN COLOMBIA

**COM  
CE**

  
**FECEC**

EL **AUTOGLP**, UNA OPCIÓN QUE PROMETE

# 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**

t84  
uniformes

# Calidad y compromiso

Uniformes, calzado y seguridad industrial.



[www.taller84.com](http://www.taller84.com)

LinkedIn  
Confecciones Taller84

Instagram  
Confeccionest84

E-mail  
[oficina@taller84.com](mailto:oficina@taller84.com)

Pbx  
(601) 430 5498

Móvil  
(601) 315 2618932

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

## ESPECIAL GLP

EL AUTOGLP, UNA OPCIÓN QUE PROMETE

12

## ESPECIAL GLP

'EL AUTOGLP LLEGÓ PARA QUEDARSE EN COLOMBIA': GASNOVA

16

## ESPECIAL GLP

LAS BONDADES DEL AUTOGLP

19

## LA VOZ DEL MINORISTA

'SEGUIRÉ DEFENDIENDO EL PATRIMONIO DE MI ABUELO': SIMÓN TRUJILLO

22

## COMCE AVANZA

'LLEGAMOS CON EL OVEROL PUESTO': RODRIGO RONCANCIO

26

## PORTADA

LA VERDAD SOBRE EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

6



## RECONOCIMIENTO

EL CLIENTE ES PRIMERO

28

## REGULACIÓN

EL NUEVO REGLAMENTO TÉCNICO, A PRUEBA

30

## MEDIO AMBIENTE

ASÍ SE REALIZA LA ACTUALIZACIÓN EN EL REPORTE DE RESIDUOS PELIGROSOS

32

## COMBUSTIBLES

LOS SECRETOS DE LA UREA AUTOMOTRIZ

34

## OPINIÓN

NACE COMBUSSUR EN HUILA Y CAQUETÁ

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

Juan Pablo Fernández  
Alejandro Martínez Villegas  
El-Laythy Barakat Safa Husein  
Carlos Burbano Moncayo  
Jerónimo González  
Luis Tello  
Simón Trujillo  
Rodrigo Roncancio  
Johan Mejía  
Óscar Blanco Barreneche  
Farid Jhoany Jones  
Ingrid Alexandra Cárdenas

Alejandro Ribero Rueda  
María Eugenia Martínez  
Ángela Rodríguez  
Mayerlin Olivera Camero  
Carlos Echeverri  
Luz Mila Moyano

### Arte, Diseño y Diagramación

David Galvis Veloza

### Fotografía

David Galvis Veloza  
Primax 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)

# LOS NUEEVOS TIEMPOS

El comienzo de un nuevo gobierno representa un momento de incertidumbres y decisiones complejas. Son tiempos difíciles, pero de grandes desafíos para los empresarios de los combustibles.

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

**C**omienza en agosto un nuevo gobierno y las incertidumbres se acumulan en todos los sectores.

La distribución de combustibles, atada siempre al vaivén del precio internacional del petróleo, siempre resulta uno de los más sensibles para los colombianos.

Sin duda, es un momento difícil para los combustibles en todo el mundo. El interesante análisis de nuestro artículo de portada muestra con claridad las razones de la disparada de los precios internacionales.

Estamos frente a decisiones complejas del nuevo gobierno, que tendrán un gran impacto en los diferentes actores de la cadena. ¿Cambiará en algo la política de precios de los combustibles en Colombia? No lo sabemos.

En medio de esta incertidumbre, resaltamos en esta edición la importante alternativa del AutoGLP, que ya empieza a destacar su presencia en algunas EDS y se convierte en un energético de alta eficiencia para el parque automotor nacional.

Quisimos destacar también la historia de Simón Trujillo, un minorista de Medellín afiliado a AES Colombia, que muestra con su ejemplo de vida lo que vale el patrimonio familiar en un sector cada vez más atomizado.

Desde aquí damos la bienvenida al nuevo presidente de Fedispetrol Colombia, Rodrigo Roncancio, y al nuevo gremio del Huila y Caquetá, Combusur, que consolida su presencia entre los minoristas de esta región del país.

Comienzan los nuevos tiempos en una coyuntura difícil y de decisiones muy complejas. Que todo salga bien para el nuevo gobierno y, de paso, se consolide la sostenibilidad de nuestros negocios y se fortalezca la paz en el país. ☺



Comienzan los nuevos tiempos en una coyuntura difícil y de decisiones muy complejas. Que todo salga bien para el nuevo gobierno y, de paso, se consolide la sostenibilidad de nuestros negocios y se fortalezca la paz en el país.



Por: **Juan Pablo Fernández**  
Economista y analista del sector de combustibles

**E**n entrevista dada por Carmen Reinhart y Kenneth Rogoff a Bloomberg en mayo del 2020, se asemejaba la crisis de la Pandemia al caso de Dorothy, personaje del Mago de Oz atrapado por un tornado que la lleva dando vueltas y vueltas sin saber dónde caerá. A esta situación Reinhart agregaba: “Es poco probable que regresemos al mundo anterior a la Pandemia”.

Después de las caídas estrepitosas en todos los índices globales de producción de bienes y servicios, acompañadas de subidas en el desempleo y la pobreza, bajadas históricas de precios -el precio de referencia WTI del petróleo llegó a ser negativo-, cuarentenas y el desacoplamiento de las cadenas globales de valor, los índices económicos iniciaron un proceso de recuperación.

Producto de las variaciones positivas en los indicadores se empezó a augurar la superación de la Depresión Pandémica, pero el movimiento de los eventos globales, acompañado de las contradicciones entre Estados Unidos y otras naciones ante las que la gran potencia presiona el acelerador para mantener su preponderancia, muestran que el mundo sigue atravesando la crisis iniciada en 2020.

A la recuperación de la demanda la han acompañado más restricciones en la oferta de bienes y servicios a nivel global, con especial énfasis en bienes intermedios para el agro, la industria y el transporte, lo que ha llevado a los índices inflacionarios a niveles no observados en décadas.

Entre los bienes que mayor aumento de precios han tenido están los combustibles, fundamentales para satisfacer todas las necesidades humanas. Los precios de los combustibles en Estados Unidos, por ejemplo, han alcanzado niveles nunca vistos. A mitad de junio, el galón de gasolina corriente llegaba a más de cinco dólares y el de diésel superaba los seis dólares -en estados como California bordeaba los siete dólares-.

En Europa y otras latitudes, ‘tanquear’ el automóvil se ha vuelto motivo de grandes esfuerzos para hogares y empresas. Y a pesar de los altos precios el consumo sigue

# LA VERDAD SOBRE EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN COLOMBIA

El balance de la política de estabilización de los precios de los combustibles para las finanzas públicas, como un elemento de la política económica y de la distribución de la renta petrolera entre toda la sociedad, ha sido positivo. Análisis de lo que ocurre en el mundo y su impacto en Colombia.

creciendo, aunque ya da muestras de debilitamiento derivado de una posible recesión global (Banco Mundial, mayo 25 de 2022).

En Colombia, diferente a lo que viene ocurriendo en otras latitudes, los precios de los combustibles fósiles al consumidor final siguen aún en números inferiores a los de febrero de 2020, antes del inicio de la Pandemia.

La situación ha motivado proponer un cambio en la política interna de precios a los combustibles y en particular en el manejo del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, llevando los precios internos a absorber completamente los cambios en los precios internacionales del crudo, en otras palabras, a su liberalización total.

Esta situación generaría importantes impactos en la cadena de distribución de los combustibles y en el gasto de los hogares colombianos.

## PRECIO DEL PETRÓLEO JALA AL DE LA GASOLINA

Los ciclos de los precios del crudo tienen un movimiento similar al ondulatorio. Durante los tiempos de caída, como los de 2014 y

2015, y especialmente el de 2020, muchos países presentaron una reducción en los precios de los combustibles, aunque este fenómeno -por las políticas internas de cada nación- se dio de forma diferenciada.

Por efecto de la inflación generada por el rebote de crecimiento del 2021 y el conflicto bélico entre Ucrania y Rusia, desde marzo pasado los precios internacionales del petróleo en las referencias WTI y Brent -y en general en las más de 150 de referencias existentes- se volvieron a ubicar por encima de los 100 dólares el barril. Esta situación no se vivía desde el 30 de julio de 2014, cuando el WTI llegó a 104,29 dólares el barril y el Brent a 106,47 dólares. (Cifras de U.S. Energy Information Administration)

Los precios se han mantenido por encima de los cien dólares, con recientes ajustes en razón a la creciente probabilidad de ocurrencia de una recesión en los Estados Unidos, aunque la desaceleración de la potencia norteamericana y del grupo OCDE sería compensada con el repunte de China (AIE, Informe del Mercado Petrolero, junio de 2022).

Tanto el petróleo como el gas -el carbón también entra en la lista- son los principales energéticos del mundo. Los aumentos en



el país del norte no existe un mecanismo estabilizador de los precios de los combustibles. Tampoco existe en Europa, donde se ha venido discutiendo ante la abrupta subida en las facturas de la energía (Comunicado Comisión Europea, marzo de 2022).

La forma cómo se establecen los precios de la gasolina, donde se transfieren al consumidor la totalidad de los movimientos del precio internacional del crudo (principal materia prima), les permitió a los hogares norteamericanos generar importantes ahorros durante los periodos de bajos precios (2008-2010 y 2014-2021). Esta situación ventajosa llegó a su fin.

Entre 2008 y 2020, los hogares redujeron su gasto en energía en 25%, producto de la caída en los precios del petróleo desde su máximo histórico, ocurrido en junio de 2008, cuando el WTI llegó a cerca de 160 dólares el barril. En cambio, la subida reciente (2020-2022) ha elevado el gasto promedio en energía en 383 dólares al mes (Foreman, American Petroleum Institute, marzo 10 de 2022), monto equivalente a 1,54 millones de pesos colombianos, lo que estaría empezando a pasar factura a la demanda por combustibles. Para mayo pasado, la demanda de petróleo interanual bajó en -1%.

**ESPECULACIÓN, MERCADO Y PETRÓLEO**

Hasta la década de 1970, los precios internacionales del crudo se definían fundamentalmente por las interacciones entre la oferta y la demanda y por los ciclos globales del capital, lo que daba una relativa estabilidad en la variación en los precios.

Pero a partir de la década de los 80 adquirieron creciente relevancia los capitales financieros, que derivan las ganancias de sus apuestas en los mercados de futuros, donde el precio es un valor notional, es decir, se forma como resultado de todas las apuestas, que como en un casino -así surjan de complejos modelos estadísticos- hacen los inversionistas financieros en mercados extrabursátiles.

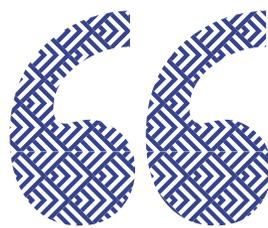
El mercado global petrolero tiene su campo de acción en las bolsas de valores en los contratos a futuros y en los mecanismos colaterales en torno a ellos. Entre 2002 y 2008, “el consumo mundial de hidrocarburos creció 10% (de 80,5 a 86,5 millones de barriles-día), mientras que el precio real subió 247%, 24 veces más, en comparación con 2003.

los precios de estos bienes afectan directamente el bolsillo de los consumidores y la caja de las empresas. Cuando los aumentos son de grandes dimensiones le abren camino al recalentamiento económico, lo que incluye posibles caídas en el PIB.

En Europa, la inflación de combustibles y energéticos, que afecta de forma significativa los precios industriales, no ha parado de crecer incluso desde antes del inicio del conflicto en Ucrania, empujando al Banco Central Europeo a subir las tasas de interés (oilprice.com, junio 10 de 2022). Por su parte, en los Estados Unidos, el precio del galón de gasolina regular y del diésel, entre mayo de 2020 y junio de 2022, aumentó 110% y 88%, respectivamente, hasta ubicarse en 4,84 dólares y 5,71 dólares el galón (EIA, informe de precios, junio 13 de 2022).

Esta tendencia alcista ha afectado el gasto que hacen los hogares en combustibles. En mayo del 2020, un estadounidense destinaba el 0,9% del ingreso per cápita diario para pagar un galón de gasolina y el 1,37% para comprar uno de diésel. A junio de 2022, gasta el 2,8% del ingreso diario en gasolina regular y el 3,3% en diésel (cálculos con base en datos EIA y del Banco Mundial).

Los precios de la gasolina y del diésel en Estados Unidos se ajustan con el precio del petróleo, pues esta materia prima representa el 56% y el 51% de su valor, respectivamente. Cada semana, de acuerdo con el precio promedio diario del petróleo de la semana anterior y los costos de refinación y transporte, las estaciones de servicio norteamericanas anuncian los precios que regirán por los siguientes siete días. En



Las rentas por ganancias de Ecopetrol cubren con creces el denominado déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles.



**¿A qué se deben las diferencias de crecimiento entre la demanda y el precio, donde este último sube a una velocidad 7,7 veces mayor que la demanda y la oferta?**

Además del carácter psicológico-especulativo de los mercados, están los problemas de suministro, las mayores restricciones ambientales y sociales a la oferta de crudo, la escasez de mano de obra en varias regiones del mundo, la tendencia a la baja en los niveles de inversión en la actividad, la reducción de las reservas no estratégicas y estratégicas de crudo -en Estados Unidos las estratégicas bajarían en 180 millones de barriles, hasta ubicarse en los menores niveles desde 1987 (CNBC, marzo 31 de 2022)- y el bajo ritmo de recuperación de la producción de la OPEP (EIA, Perspectivas Energéticas de corto plazo, marzo de 2022).

Todos estos factores han presionado al alza el precio internacional del crudo en los mercados de futuros, que son aquellos en los que se negocian contratos de suministro de producción futura, es decir, se apuesta a un precio definido en el presente de un producto que será entregado en fecha posterior.

**¿Y Colombia qué?**

La sumatoria de los factores señalados tiene a los hogares norteamericanos y europeos pagando altos y crecientes precios por los combustibles, los cuales, según predicciones de la EIA y la Comisión Europea, se quedarán por encima de los cuatro dólares el galón el resto del 2022. Contrario a lo que ha venido sucediendo en Estados Unidos y Europa, los precios de 2021 y 2022 en Colombia no han subido de la misma manera.

**Pero, ¿por qué en Colombia el precio de los combustibles no ha subido como en otros países?**

El precio promedio de la gasolina a junio de 2022 en Colombia es de \$9.154 y el del diésel de \$9.000 (Minenergía, Reporte Semanal de Reactivación, junio de 2022). Esto es, respectivamente, -3% y -7% menos que los niveles de precios de febrero de 2020, mientras en el mundo el precio de la gasolina en 2021 subió 26% en estación de servicio (AIE, Tendencias Mundiales: Precios de la Energía, 2022).

Se trata, entonces, de una tendencia contraria a la de los Estados Unidos, Europa y otras latitudes. Además, el desacoplamiento de los precios de los combustibles de los del crudo no es exclusivo de Colombia; en Italia, por

ejemplo, en abril de 2020 se dio una decisión similar que redujo el precio de la gasolina en -21% (AIE, 2022) entre marzo y abril pasados.

Aunque Colombia es un país secundario en materia petrolera global y reserva para solventar las necesidades de las naciones más desarrolladas, tiene la característica de producir hidrocarburos para el consumo interno -donde es autosuficiente hace más de tres décadas- y la exportación, lo cual le permite diseñar políticas de precios internos acordes con esa realidad.

Derivado de este hecho, el precio de los combustibles en nuestro país es administrado por el Ministerio de Minas y Energía, que lo dicta bajo los siguientes elementos: el ingreso que se le paga al productor de combustibles de acuerdo con el marco legal para la administración del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), los impuestos a los combustibles, el régimen de precios vigente en cada municipio y la economía política. A lo anterior hay que agregarle el costo del transporte y los márgenes de los distribuidores mayoristas y minoristas (estaciones de servicio).

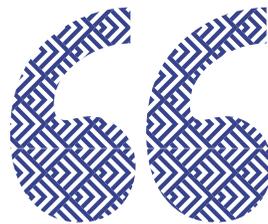
Para los combustibles existen tres regímenes de precios diferentes: libertad regulada, libertad vigilada y zonas de frontera. La SIC y el Ministerio de Minas, de acuerdo con la ley, establecen qué régimen aplica para cada municipio. En la libertad regulada el Minenergía, en conjunto con las alcaldías de 907 municipios, define un precio que se cobrará en las estaciones de servicio.

En la libertad vigilada, que aplica en 25 municipios, se dan precios de referencia por parte del Ministerio y cada gasolinera define el precio a cobrar, de acuerdo con su estructura de costos y los respaldos de apalancamiento que tenga por parte de los agentes mayoristas (los principales son multinacionales).

Por último, a las EDS que operan en las zonas de frontera, en 171 municipios, se les otorgan unos beneficios en precio y en un cupo, los cuales están determinados por resolución del Ministerio en razón a la ubicación de cada localidad (Revista Estaciones de Servicio Premium N° 38, marzo de 2021) y de acuerdo con los mandatos de la Ley 191 de 1995 y las que la han modificado.

La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), por su parte, monitorea estos





En Colombia, diferente a lo que viene ocurriendo en otras latitudes, los precios de los combustibles fósiles al consumidor final siguen aún en números inferiores a los de febrero de 2020, antes del inicio de la Pandemia.



precios y define los mecanismos de intervención (libertad regulada o vigilada) en un mercado nacional donde los agentes mayoristas cuentan con gran influencia por efecto del músculo financiero, la integración vertical y medidas que, como la obligación de la bandera, facilitan la concentración del negocio.

De acuerdo con las disposiciones legales que determinan la política de administración del FEPC, se establece aproximadamente el 58% del precio final de la gasolina y el 67% del diésel. El resto del precio depende de los impuestos, el transporte, el régimen de precios y los márgenes de los agentes mayoristas y minoristas.

Los porcentajes anotados corresponden al ingreso de los productores de combustibles, que en el país son Ecopetrol y los productores de etanol y biodiésel. En estos últimos, la definición de precios está atada a los precios internacionales del azúcar y la palma aceitera, y en este mercado se crea la oferta en función de la rentabilidad que les genera colocar la producción en los mercados de productos agrarios o en el de los biocombustibles.

A la petrolera colombiana se le remuneran los combustibles de acuerdo con el precio internacional de referencia WTI, pero los consumidores colombianos no pagamos plenamente ese precio. En consecuencia, el

diferencial entre el precio internacional y el precio interno implica ahorros en el FEPC cuando el precio interno -sin sumarle los otros rubros que componen el precio, como impuestos, transporte y márgenes- supera al internacional, o giros de este a Ecopetrol, cuando el precio externo supera el interno.

**EL FEPC SÍ HA FUNCIONADO**

Según la norma de administración del Fondo, mes a mes, el precio tiene un límite de variación del 3% en comparación con el precio vigente anterior. Al respecto, Corficolombiana (marzo de 2022) ha expresado que ese crecimiento máximo se ha establecido en un período en el que el precio internacional o Paridad de Exportación (léase WTI) “aumentó a tasas mensuales de 5,5% en promedio”. Esto ha generado un diferencial que, por las transferencias del Fondo a Ecopetrol, da lugar a un creciente déficit financiero en el mecanismo de estabilización.

Asimismo, Corficolombiana resaltó la dificultad de aumentar aún más los precios, ante el descontento social que vivió el país durante el Paro del 2021: “presiones de economía política limitaron ajustes al alza en los precios de los combustibles. En efecto, en el marco de la Pandemia, en donde los hogares vieron enormemente afectado su ingreso, el descontento social exacerbó las tensiones sociopolíticas, lo que desencadenó una serie de protestas en el 2021. En medio de este panorama, y junto a un repunte acelerado de la inflación, las limitaciones políticas a ajustes al alza en el precio cobraron más fuerza”.

El diferencial que se crea entre el valor del ingreso al productor y el precio al consumidor en la puerta de la fábrica (refinería), si el combustible se pagara al valor pleno del precio internacional de referencia WTI más los costos de refinación y la ganancia del refinador, es compensado o retenido por el FEPC. Como generalmente el precio al productor ha estado por debajo del de referencia internacional, el Fondo se ha visto en la obligación de mantener un déficit para compensar el precio. El balance del Fondo, salvo en 2020, ha sido negativo.

Por considerar el impacto fiscal y el hecho de que no se transfieren los movimientos del mercado global del petróleo al precio al consumidor final, en el país ha habido voces que solicitan cambiar el mecanismo de funcionamiento del Fondo.

Corficolombiana, por ejemplo, ha señalado que es “relevante dar una discusión sobre las reglas bajo las cuales opera el FEPC [...] donde sería adecuado plantear un mecanismo de ajuste automático del precio de referencia al público, a partir de una fórmula matemática, que permita desvincular su determinación de presiones de carácter político, manteniendo una válvula de escape a utilizar en caso de que se presenten situaciones extraordinarias establecidas en la ley”. Recientemente, el gobierno Duque en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022 propuso un camino para liberar los precios de los combustibles.

Transferir plenamente los movimientos de los precios internacionales del petróleo a los consumidores colombianos les implicaría a estos últimos absorber los vaivenes de un mercado impulsado por factores de oferta, demanda y especulación, además, de los movimientos de la tasa de cambio, en medio de la acelerada devaluación.

Los grandes actores de la cadena de los hidrocarburos cuentan con el músculo para actuar ante estos movimientos. Sin embargo, la mayoría de los distribuidores minoristas, los hogares y transportadores durante los tiempos de subidas permanentes y abruptas, que ante baja capacidad de ahorro y la imposibilidad de acceder a mecanismos de cobertura ante estos riesgos, quedarían expuestos a hacer más viajes a pie y problemas de liquidez, obligándolos a disminuir consumos en otros frentes, recortar inversiones en la calidad de los servicios que ofrecen o cerrar el negocio.

En el caso de los distribuidores minoristas, como el margen que reciben es fijo y se ajusta con la inflación anual, aumentos por encima de la variación general de los precios los obligan a hacer mayores esfuerzos financieros porque con el mismo ingreso deberían comprar un producto más costoso. Así, el margen minorista no remuneraría los costos operacionales.

Los **Combustibles Fósiles** son la principal fuente de energía en Colombia.



**COLOMBIA. 2008-2021. DÉFICIT DEL FEPC EN BILLONES DE PESOS**



Fuente: MinHacienda, Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022

### ¿Qué hacer con el precio de los combustibles?

Según los índices de costos construidos por el DANE, en 2021 el diésel aportó el 41% de los costos, en el caso de los transportadores de carga, y el 31% en el de los transportadores de pasajeros. En la construcción pesada, los costos de combustibles correspondieron al 7% de los costos, mientras que los hogares destinaron a transporte el 9,5% del gasto.

En 2021, el precio promedio del galón de gasolina fue de \$8.648 y el del diésel \$8.526 (Minenergía), lo cual equivale al 13,5% del ingreso per cápita diario de un colombiano. Sin la existencia del Fondo, los precios por galón de la gasolina corriente y del diésel hubieran sido de \$11.277 y \$11.155, equivalentes al 17,76% del ingreso per cápita diario de los colombianos (cálculos con base en datos Minenergía, Banco de la República y Corficolombiana).

Con los niveles actuales de precios internacionales, la gasolina corriente y el diésel costarían por galón \$20.753 y \$17.442, lo que implicaría destinar el 30,2% del ingreso per cápita diario y desencadenaría un gran malestar social y poner en calzas prietas a una parte importante del transporte público y privado.

Si bien hay déficit en el FEPC, es importante considerar que el principal beneficiario de las transferencias de este Fondo es Ecopetrol, una compañía de mayoría estatal que

generó utilidades netas por \$18,7 billones en 2021, de las cuales el 88% son propiedad de la nación. Lo anterior significa que las ganancias de Ecopetrol de 2021 fueron 2,68 veces superiores al valor del déficit del FEPC.

Si se tienen en cuenta las utilidades entre 2018 y 2021, las cuales ascendieron a \$48,6 billones, se obtiene que estas fueron tres veces superiores al déficit acumulado del FEPC. Entre 2008 y 2021 el FEPC generó un déficit acumulado de -\$20,05 billones, entre tanto Ecopetrol le transfirió a la Nación vía utilidades \$107,13 billones, es decir, las rentas por ganancias de la petrolera estatal cubren con creces el denominado déficit del Fondo.

El balance de la política de estabilización de los precios de los combustibles para las finanzas públicas, como un elemento de la política económica y de la distribución de la renta petrolera entre toda la sociedad, ha sido positivo. Los subsidios a los combustibles se han tratado de satanizar, sin embargo, en el mundo estos suman más de 400.000 millones de dólares, lo cual, aunque genera discusiones fiscales y de transición energética, promueve el acceso a la energía para hogares y empresas especialmente en países subdesarrollados.

La reducción promedio de -5% en los precios de la gasolina y el diésel les ha generado a los consumidores un excedente para el gasto, que no solo resulta útil para aliviar el bolsillo sino también para controlar el

crecimiento de la inflación. De otro lado surge la cuestión de si los combustibles podrían ser más baratos en el país. Para Eco-petrol, el precio de equilibrio de largo plazo (al cual remunerara todos sus costos operativos y de capital) es de 36 dólares por barril (Ecopetrol, Plan 2040, febrero 8 de 2022).

Si en vez de utilizar la vía de un fondo de estabilización, la política de precios de los combustibles se definiera por una economía atada a las realidades propias de la economía nacional, seguramente el precio del diésel y la gasolina serían menores, mejorando el acceso a la energía. Y aunque en estos momentos, paradójicamente, los países del mundo en forma diferenciada deben ejecutar planes que paulatinamente cambien la matriz de oferta y demanda de energéticos, también es necesario expandir la oferta de fósiles sin recurrir a técnicas como el fracking, muy costosas desde la perspectiva social, económica y ambiental.

Los combustibles fósiles son la principal fuente de energía en Colombia. Más del

65% de la totalidad de la energía que se consume en el país proviene de estas fuentes, donde el diésel es el principal proveedor y en tercer lugar está la gasolina (UPME).

Es decir, sin estos energéticos no se moverían ni las mercancías ni las personas. En Bogotá y su región (Secretaría de Movilidad de Bogotá, Encuesta de Movilidad, 2019), el 23,4% (5,1 millones) de los viajes diarios para trabajar, estudiar, ir al médico, recrearse, buscar trabajo, etc., necesitan de gasolina para concretarse; y el 38% (8,3 millones) se basan en el uso del diésel.

Llevar los precios de los combustibles a niveles internacionales, quitándole a la población los beneficios que recibe por una energía de menores costos a causa de la transferencia de las eficiencias de Eco-petrol a la población en general, elevaría los viajes a pie, que hoy son la principal forma de moverse entre los capitalinos y los habitantes de las zonas aledañas (32% de los viajes), quitándole además ritmo al crecimiento de la tasa de motorización del país, la cuales in-

ferior a México, Chile, Argentina y Brasil y está entre las más bajas del continente.

En el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2022 se ha propuesto paulatinamente elevar los precios de los combustibles llevándolos hacia el precio internacional, proceso en el que se transitaría hacia un régimen de bandas de precios ajustadas semanalmente.

El sistema de bandas de precios, en el caso de la tasa de cambio, por ejemplo, fue el paso previo a la liberalización total del mercado cambiario, lo cual, si se trae esta experiencia al sector de los combustibles, movería al país en la dirección de la desregulación total del mercado de los combustibles, lo cual incluye libertad de importación, eliminación de fondos de estabilización y compensación en todos los energéticos (incluidos los no fósiles) y eslabones de la cadena, flexibilización de los márgenes, entre otras medidas.

¿Hogares, actores de la cadena de los combustibles y transportadores aguantarían este tsunami? ☹

**1** PISTOLAS OPW-TDW

**2** LAVADO Y ENFIBRADO DE TANQUES

**3** BOMBAS SUMERGIBLES

**TU ESTACION**

3153060505 / 3045381639

www.tuestacion.com

# EL AUTOGLP, UNA OPCIÓN QUE PROMETE

El uso del **GLP** como combustible vehicular y náutico se convierte en una interesante alternativa para las Estaciones de Servicio y para los usuarios, que podrán utilizar un energético de alto rendimiento, bajo costo y amigable con el medio ambiente.



El **GLP**, también conocido como autogas, proviene de la mezcla de propano, butano y otros gases en menor proporción y se caracteriza por su alto rendimiento, bajo costo y emisiones reducidas de partículas contaminantes.



**E**l 2021 será recordado en el sector del Gas Licuado del Petróleo (GLP) como el año en que prendieron motores el AutoGLP y el NautiGLP -combustible vehicular y náutico a base de GLP- y fueron incluidos en la canasta energética colombiana.

El GLP, también conocido como autogas, proviene de la mezcla de propano, butano y otros gases en menor proporción y se caracteriza por su alto rendimiento, bajo costo y emisiones reducidas de partículas contaminantes. Al ser catalogado como un combustible de transición incluido en

la canasta energética de Colombia, se ha convertido en una fuente energética ampliamente utilizada en el mundo, con un estimado de 27 millones de vehículos.

Este producto ofrece beneficios a los conductores y al medio ambiente. En el primer caso, los propietarios podrán percibir un ahorro económico entre el 20% y el 25% logrando la misma potencia y rendimiento que un motor a gasolina.

Así mismo, los automóviles convertidos a GLP -en condiciones equivalentes a los de gasolina- emiten 81% menos de material

particulado y 21% menos de monóxido de carbono; comparado con los de diésel, el GLP genera 74% menos partículas y 81% menos emisiones de carbono, lo que lo convierte en una energía limpia y amigable con el medio ambiente.

Adicionalmente, el autogas es un combustible que no requiere de una infraestructura de transporte dedicada ni costosa, por lo que su abastecimiento en estaciones de servicio resulta muy interesante y prometedor.

El reto ahora es masificar su uso, tarea que requiere del apoyo del Gobierno Nacional, y una de las estrategias más certeras es la conformación de una red de estaciones de servicio que llegue a todo el país. Según datos de la World LPG Association, en el mundo existen 81.474 estaciones que abastecen AutoGLP a 27749,537 vehículos.

**EL RETO, MASIFICAR**

En Colombia se requiere adoptar una amplia red de distribución en ciudades como Medellín, Bogotá, Cali, Pereira, Bucaramanga y Cúcuta, y aprovechar las más de 6.000 estaciones de servicio que existen en el país.

Para Carlos Burbano Moncayo, Gerente Comercial RIP de Montagas S.A E.S.P., “la Ley 2128 del 4 de agosto de 2021, que define al GLP como un combustible de interés nacional, constituye una gran oportunidad comercial para llevar al mercado colombiano un nuevo uso del GLP como combustible alternativo para uso vehicular, por sus bondades, económicas, ambientales, eficientes, que se convierten en una obligación de responsabilidad social empresarial, para entregarle un mejor ambiente a las nuevas generaciones”.

Desde hace más de un año, Montagas ha venido evaluando el desempeño del AutoGLP en vehículos particulares y de servicio público, con resultados óptimos en cuanto al desempeño de los motores y ahorros considerables en combustible y dinero.

Esta empresa de servicios públicos líder en el suroccidente colombiano en la distribución de gas GLP, con más de 60 años de experiencia, cuenta hoy con dos estaciones de servicio con la línea de AutoGLP en la ciudad de Pasto, una de ellas ubicada en la Panamericana. Montagas espera cerrar el 2022 con seis estaciones de servicio operando en el departamento de Nariño.



Es importante anotar que los costos de inversión para el montaje del servicio de **AutoGLP** en una estación de servicio son más bajos, comparados con el sistema GNV, gasolina o diésel



**Carlos Burbano Moncayo**  
Gerente Comercial RIP de **MONTAGAS S.A E.S.P.**

“Es importante anotar que los costos de inversión para el montaje del servicio de AutoGLP en una estación de servicio son más

bajos, comparados con el sistema GNV, gasolina o diésel, razón importante para tener en cuenta a la hora de tomar decisiones de inversión y de mejorar la rentabilidad del negocio”, asegura Burbano.

La baja inversión requerida para montar una estación de AutoGLP (aproximadamente \$200 millones) es uno de los aspectos que hace interesante a este combustible. Empresas como Terpel han incursionado en este mercado con la apertura de una estación de GLP en Cartagena y espera cerrar el 2022 con 3 estaciones de GLP, dos en Cartagena y una en Medellín.

“La incursión de Terpel en el mercado de GLP evidencia nuestro interés por acompañar el avance de Colombia en su transición energética y a cumplir su propósito de migrar hacia un sistema energético con bajas emisiones de carbono, que promueva la competitividad”, señala Jerónimo González, Gerente de EDS de Terpel.

**LO QUE FALTA**

Para González, existen varios factores que limitan la expansión del AutoGLP, entre ellos la baja competitividad del energético

**GLP Y GNV, CONSUMIDORES DIFERENTES**

El GLP y el GNV son combustibles diferentes para necesidades de movilidad diferentes. Por tanto, tienen estrategias propias y exclusivas para los distintos tipos de consumidor.

Se podría decir que el GLP es preferido por aquellos usuarios que buscan un ahorro en dinero, mejorar las emisiones al medio ambiente y una mayor autonomía en sus vehículos, pero a la vez están dispuestos a sacrificar algo del ahorro que pueden tener con GNV a cambio de mayor autonomía.

El usuario de GNV es un usuario que normalmente no le incomoda visitar las EDS todos los días (debido a la menor autonomía del combustible) pero sí quieren obtener el mayor ahorro posible y está dispuesto a sacrificar, en el caso de automóviles, espacio en el maletero del vehículo.

Las ventajas de un energético frente al otro parecen claras: El GLP se comprime y se almacena a menor presión que el GNV, lo que se refleja en recipientes más livianos y que ocupan menos espacio. El GLP cuenta con un poder calorífico superior al poder calorífico del GNV, lo que evita pérdidas de potencia al motor. ☞



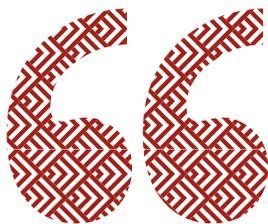
con respecto a los sustitutos, pues debido a la inestabilidad del precio del GLP, el ahorro aproximado para los usuarios es del 20-25%, que puede no resultar representativo para los inversionistas.

Otro factor limitante es la falta de estabilidad en el precio a largo plazo, lo que genera incertidumbre para los usuarios, pues naturalmente quieren asegurar la recuperación de la inversión.

Adicionalmente faltan incentivos para convertirse, pues al no existir una cadena de distribución unificada con garantías de compra, ha sido complejo establecer aportes de la cadena que permitan realizar campañas y otorgar incentivos que impulsen el crecimiento natural de este energético.

Por su parte, El-Laythy Barakat Safa Husein, Gerente General de Montagas S.A E.S.P. considera que existen varias limitaciones para una expansión del AutoGLP en el país.

La primera es un mayor apoyo por parte de las entidades públicas para los vehículos convertidos, que hoy utilizan combustibles tradicionales susceptibles de conversión. La segunda es una razón cultural. "Existe en los usuarios una serie de mitos frente al uso del AutoGLP, que por desconocimiento y desinformación, se han creado conceptos errados como los supuestos daños que el GLP causaría a los motores, un mayor consumo de combustible o una menor potencia en los vehículos", asegura.



La incursión de Terpel en el mercado de **GLP** evidencia nuestro interés por acompañar el avance de Colombia en su transición energética y a cumplir su propósito de migrar hacia un sistema energético con bajas emisiones de carbono, que promueva la competitividad 

**Jerónimo González,**  
Gerente de EDS de Terpel.

Adicionalmente, la reglamentación técnica para estaciones de servicio de AutoGLP ha traído algunas limitantes, entre ellas las distancias hacia vías principales y alternas, como se menciona en la Re-

solución 40368 del 4 de agosto de 2020, aspecto que se debe revisar de manera urgente, pues de lo contrario impedirá el rápido avance del AutoGLP en las diferentes estaciones del país.

### **APOYO DEL GOBIERNO, CLAVE**

Otro factor decisivo para impulsar el AutoGLP es lograr explicar a los usuarios en cuánto tiempo podrán recuperar la inversión que hicieron al convertir sus vehículos a este combustible limpio. Las experiencias internacionales en países donde el GLP es ampliamente utilizado señalan que se requiere de la ayuda del Gobierno Nacional para impulsar la conversión de vehículos.

"También es importante impulsar el uso de vehículos dedicados -que vienen con GLP de fábrica-, mediante incentivos como exención del pico y placa, disminución en el pago de impuestos, entre otros beneficios. En la Ley de Gases Combustibles sancionada en agosto de 2021 por el Presidente Duque, se incluyeron estos y otros incentivos", asegura Alejandro Martínez Villegas, Presidente de la Asociación Colombiana del GLP (GASNOVA).

Según el directivo gremial, para la masificación del uso del GLP para todos los usos, deberían establecerse contratos de suministro de GLP a largo plazo, con una normatividad que permita que la variación de los precios regulados sea anual y no mensual. Estos contratos permitirían que los inversionistas tengan condiciones más estables de negocio, en beneficio de los usuarios.

Finalmente, para el uso en movilidad, se requiere la pronta expedición por parte del Gobierno de la resolución que estandarice las especificaciones de calidad del AutoGLP, condición requerida para garantizar un combustible de altos estándares que cuide el motor de los vehículos, y genere confianza en los usuarios.

El reto que se tiene para masificar el AutoGLP y NautiGLP es enorme: una tarea que depende en buena parte de la promoción que hagan las compañías distribuidoras interesadas en este negocio y del apoyo del Gobierno Nacional. ¡Si este energético está llamado a ser protagonista en la transición energética de Colombia, no puede repetir la historia del GNV! 





Síguenos:  @octano.colombia  @octanocolombia  Octano de Colombia

*En Octano de Colombia buscamos y creamos las mejores oportunidades de desarrollo para construir proyectos que muevan al país.*



### **ABANDERAMIENTO**

*Te proponemos un modelo de abanderamiento diferente bajo nuestra marca OCTANO.*



### **COMPRA Y/O ARRIENDO DE LOTES COMPRA Y/O ARRIENDO DE EDS**

*Nos encargamos de la búsqueda de predios disponibles, analizando la información y el uso del suelo para desarrollar estaciones de servicio.*



Mail: [info@octano.com](mailto:info@octano.com) | Cel. 3152865271 | Pbx: (601) 825 6800 | [www.octano.com](http://www.octano.com)

# ‘EL AUTOGLP LLEGÓ PARA QUEDARSE EN COLOMBIA’: GASNOVA

Para Alejandro Martínez, Presidente Ejecutivo de la Asociación Colombiana del GLP (GASNOVA), los nuevos usos del GLP en vehículos terrestres y acuáticos se convierte en una interesante alternativa para el transporte público y de carga, más eficiente y de enormes rendimientos.



**Cuál ha sido la evolución en Colombia del Gas LP (GLP) y su incidencia en la distribución de combustibles?**

En la actualidad el Gas LP es utilizado en Colombia por 3,4 millones de hogares, es decir 12 millones de personas en 1.050 municipios del 95% del territorio nacio-

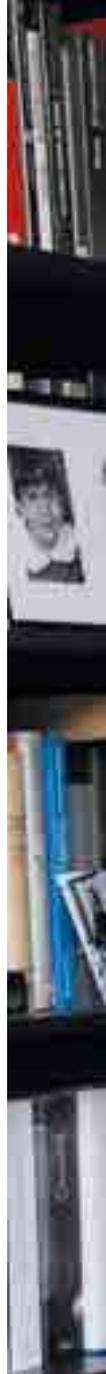
nal. Su principal uso es como energético para cocinar, pero con la nueva Ley de Gases Combustibles se están impulsando otros usos como el combustible vehicular y náutico (AutoGLP y NautiGLP), generación eléctrica en zonas no interconectadas y reemplazo de la leña en 6 millones de personas que todavía no cuentan con una energía limpia para este propósito.

El Gas LP fue declarado por el gobierno colombiano como servicio público domiciliario esencial, y durante el año 2021 registró un consumo anual de 700 mil kilogramos que fueron utilizados principalmente en los sectores residencial (70%), industrial (16%) y comercial (8%).

**¿Cuáles son las diferencias concretas entre el AutoGLP y el GNV como combustibles en autos dedicados y convertidos?**

El AutoGLP y el GNV son dos combustibles para motores, hechos a base de gases combustibles, pero su diferencia principal es que el AutoGLP está hecho a partir de Gas LP (GLP). Es una alternativa incluida en la canasta de energías limpias de Colombia, ya que su uso permite una reducción del 21% en las emisiones de CO<sub>2</sub> y la disminución de 81% de material particulado.

El Presidente Iván Duque destacó el papel del Gas LP vehicular como energía limpia a ser tenida en cuenta en la transición energética hacia la que marcha el país, y recordó que en diciembre del 2021 se dio el primer paso para el abastecimiento del





**Alejandro Martínez,**  
 Presidente Ejecutivo  
 de la Asociación  
 Colombiana del **GLP**  
**(GASNOVA)**



AutoGLP en estaciones de servicios, con la expedición de la regulación que abre las puertas para usar este combustible en medios de transporte terrestre y fluvial.

Por su parte, el Gas Natural Vehicular (GNV) está hecho --como su nombre lo indica-, de Gas Natural y también es una energía limpia que ya se viene utilizando

en el parque automotor colombiano desde hace algunos años.

Entre las principales diferencias entre ambos combustibles está el poder calorífico, que permite a los automóviles que antes funcionaban con gasolina o diésel, conservar su potencia: el AutoGLP tiene un mayor poder, por lo cual una tanqueada rinde más y explica por qué a nivel mundial camiones y vehículos de carga lo prefieren sobre otros combustibles. Otra diferencia es el tamaño del tanque de al-

macenamiento del combustible, que en el caso del GLP es mucho más compacto, generalmente en forma de donut (rosquilla), y se puede albergar en el espacio del baúl donde se guarda la llanta de repuesto, lo cual evita que le reste espacio al maletero.

**¿Cómo viene evolucionando la conversión de vehículos y la importación de vehículos dedicados en este segmento?**

Quizás el factor más decisivo para impulsar la masificación del AutoGLP es lograr explicarles a los usuarios en cuánto tiempo podrán recuperar la inversión de conversión de sus vehículos. Si bien en un comienzo las empresas privadas pueden tomar la iniciativa de hacer dichas conversiones de manera gratuita o a muy bajo costo, a largo plazo sería económicamente inviable. Por eso, las experiencias internacionales en países donde el GLP es ampliamente utilizado, señalan que se requiere la ayuda del Gobierno Nacional para impulsar las conversiones de vehículos.

**¿Cuáles son las ventajas del GLP como combustible vehicular?**

Para los usuarios tiene ventajas ambientales, ya que es mucho más limpio que la gasolina y el diésel. También cuenta con un alto poder calorífico que permite a los motores conservar su potencia al ser convertidos al AutoGLP.

Para los inversionistas también tiene ventajas como la baja inversión requerida en el montaje de estaciones o puntos de abastecimiento de AutoGLP, y su facilidad de transportarlo a cualquier territorio para abastecerlo a los usuarios.

**¿Cómo se viene dando la masificación del GLP a través de las estaciones de servicio?**

Actualmente ya hay estaciones de suministro en ciudades de la costa Caribe como Barranquilla y Cartagena, en el interior del país (Fusagasugá, Cundinamarca) y en el sur (Pasto, Nariño). Ahora se requiere adoptar una amplia red de estaciones que debería priorizarse en ciudades colombianas como Medellín, Bogotá, Cali, Pereira, Bucaramanga y Cúcuta, aprovechando la red de

**LOS DISTRIBUIDORES MINORISTAS DE COMBUSTIBLES Y EL AUTOGLP**



Las distribuidoras minoristas de combustible y los inversionistas poco a poco se están involucrando en el AutoGLP. Para un mejor entendimiento de cómo funciona a nivel regulatorio este combustible, desde la Asociación Colombiana del GLP (GASNOVA) se elaboró un documento de análisis que se llama 'Boletín Jurídico - AutoGLP y NautiGLP', que contiene una explicación detallada de cómo funciona este sector y se puede encontrar siguiendo la ruta: [www.gasnova.co/sección/Documentos clave/Análisis/Boletines jurídicos](http://www.gasnova.co/sección/Documentos clave/Análisis/Boletines jurídicos).



Para los usuarios tiene ventajas ambientales, ya que es mucho más limpio que la gasolina y el diésel.



una energía limpia, disponible en cualquier zona del país y del mundo.

Pensando en la transición energética hacia la que gira el Planeta y que en el año 2050 será inminente, desde el sector del Gas LP se trabaja en la consolidación de una energía renovable llamada BioGLP (Gas LP renovable) que es 80% más limpia que el GLP convencional. En Europa y Estados Unidos el BioGLP ya se está comenzando a distribuir, con la ventaja de que no se requiere cambiar ningún gasodoméstico; y en Latinoamérica, países como Chile y Brasil ya cuentan con plantas y en el mediano plazo será tenido en cuenta como alternativa.

5.700 estaciones de servicio que las empresas distribuidoras de combustibles tienen operando en todo el territorio nacional.

**¿Qué empresas han venido impulsando el abastecimiento de GLP en las estaciones y en qué segmentos vienen trabajando?**

Empresas como Terpel, que tiene una amplia red de estaciones vienen liderando este proceso. Y dentro del sector del Gas LP, hay compañías interesadas en este negocio como Montagas, entre otras.

**¿Por qué el AutoGLP llegó para quedarse en Colombia? ¿Qué experiencias exitosas se tienen en América Latina y el mundo de su uso?**

El AutoGLP llegó para quedarse en Colombia porque el gobierno entendió las ventajas socio-ambientales y económicas de este combustible limpio, que hace parte de la canasta energética y se concibe como una gran alternativa para el sector del transporte de servicio público (taxis y buses) y los vehículos de trabajo pesado (camiones).

**¿Cuál es su visión de la transformación que viene dándose en este sector que evo-**

**luciona cada vez más hacia combustibles limpios y sostenibles?**

El mundo actual requiere de la disminución en el uso de los combustibles fósiles. Mientras esto sucede, el Gas LP es una de las opciones más eficientes dado que es

## EL AUTOGLP EN LATINOAMÉRICA Y EL MUNDO



Según datos de la World LPG Association (WLPGA), en el mundo existen 81.474 estaciones de servicio que abastecen AutoGLP a 27\*749,537 vehículos y una demanda total de 24 millones de toneladas.

Los países con mayor consumo de este combustible a nivel internacional son Turquía (4,6 millones de vehículos), Polonia (3,2 millones), Rusia (3 millones) e India (2,5 millones).

Por su parte, en Latinoamérica hay 1 millón de vehículos con AutoGLP, 5.067 estaciones y una demanda total de 2,27 millones de toneladas; los países con mayor penetración son México (407.000 automóviles), Perú (240.000) y República Dominicana (230.000).

# LAS BONDADES DEL AUTOGLP

Después de la gasolina y el diésel, el **AutoGLP** es el combustible alternativo más utilizado en el mundo.

**H**ablamos con Luis Tello, Gerente General de J2K Energía y Combustibles SAS, representante en Colombia de los dispensadores GLP 2A, para conocer más sobre este energético, que promete ser protagonista de la canasta de combustibles en Colombia.

## ¿Cuál es el desarrollo del AutoGLP en el mundo y en América Latina hasta hoy?

Esta tecnología existe en varios países del mundo, donde gracias a las buenas prácticas y a las medidas adoptadas por estos gobiernos les permitió crecer rápidamente; hoy es un combustible importante para tener un transporte limpio, sostenible en el tiempo y de transición.

Según datos de la World LPG Association, en el mundo existen 81.474 estaciones de servicio que abastecen AutoGLP a 277.495.537 vehículos. Los países donde el GLP es ampliamente utilizado son Turquía (4.6 millones de vehículos), Polonia (3.2 millones), Rusia (3 millones) e India (2.5 millones).

En América Latina, Perú cuenta con más de 1.500 estaciones de servicio que han impulsado el posicionamiento del AutoGLP como una opción rentable y competitiva, hoy utilizada en ese país por más de 250.000 vehículos, especialmente taxis, y 550.000 motos para pasajeros (mototaxis). En Chile ya iniciaron con el uso del GLP vehicular, debido al ahorro del 36% que existe frente a otros combustibles como la gasolina.

La masificación del uso del GLP puede ayudar a reducir inmediatamente las emisiones de GEI en muchas regiones del mundo y, dado que su logística de distribución y transporte no es tan compleja, puede llegar a cualquier rincón del mundo que requiera de esta energía limpia: es una solución energética inmediata, rentable, baja en carbono, segura y coherente con una movilidad sostenible.



# 81.474

Estaciones de servicio son las que existen en el mundo y abastecen de **AutoGLP a 277.495.537** vehículos, según datos de la **World LPG Association**

## ¿Qué motiva la incursión del AutoGLP en Colombia? ¿Por qué es un mercado interesante?

El Gobierno Nacional le ha dado un buen impulso al GLP vehicular como energía limpia en el marco de la transición energética hacia la que marcha el país. En diciembre del 2020 se emitió la Resolución 40368

expedida por el Ministerio de Minas y Energía para dar inicio al abastecimiento de AutoGLP en estaciones de servicio y así poder entregar el GLP a los vehículos ligeros y al transporte fluvial.

Ya existiendo la regulación se convierte en una posibilidad de desarrollo y alternativa para los usuarios en poder definir qué combustible utilizar obteniendo ahorros importantes y autonomía sin perder potencia en el motor. El GLP es considerado un combustible de transición hacia las energías renovables,

## ¿Cuáles son los beneficios del AutoGLP?

Los beneficios de utilizar el AutoGLP son principalmente:

Genera ahorros hasta un 35% frente a la gasolina corriente.

Tiene mayor rendimiento frente a otros combustibles alternativos.

## ESPECIAL GLP

No eleva la temperatura en el motor, lo que permite que se extienda el periodo de necesidad de su mantenimiento (bujías, filtros, entre otros).

El GLP es menos contaminante que los combustibles tradicionales por sus bajas emisiones de carbono.

Los tanques de almacenamiento de los vehículos que usan AutoGLP son pequeños y livianos; la mayoría se instalan en el hueco de la llanta de repuesto.

La velocidad de llenado es parecida a la de los combustibles tradicionales.

Se logra tener autonomías superiores a los 250 Km/h.

Reduce las emisiones de dióxido de carbono en un 21% y un 81% menos material particulado.

No se evapora.

### **¿Y las ventajas para las estaciones de servicio que decidan distribuirlo?**

El rango del nivel de inversión para una estación de servicio en CAPEX va entre un rango de \$80.000 y \$100.000 dólares, mientras que el CAPEX de una estación de GNV se encuentra entre los \$850.000 y \$1'000.000 de dólares. Otra ventaja de implementar una estación de GLP es que desde el momento de tomar la decisión de construirla y empezar a

operar no pasas más de dos meses, debido a la flexibilidad con los permisos para masificar el AutoGLP en Colombia y a la disponibilidad de todos los equipos.

Los costos administrativos de operar una estación de GLP en una estación ya existente son mínimos; los gastos de mantenimiento son mínimos. Los gastos de electricidad de operar dos islas de GLP pueden bordear entre \$180 y \$280 dólares. Además no hay más gastos ni de administrador, ni de jefe de isla y en algunos casos se puede ahorrar un turno de isleros.

### **¿Y los beneficios al medio ambiente?**

En lo que respecta al medio ambiente el beneficio es muy favorable, teniendo en cuenta que emite 81% menos partículas conta-

minantes y 21% menos CO<sub>2</sub>, gracias a que su proceso de combustión es más limpio.

### **¿Los dispensadores se pueden instalar en cualquier estación?**

Los dispensadores de GLP son muy similares a los de combustibles líquidos, la diferencia está en la hidráulica que nos permite soportar mayores presiones de trabajo. Cumplen la función de medir y registrar el volumen de GLP despachado hacia el tanque del vehículo.

Se pueden instalar en cualquier estación. Lo que se debe tener en cuenta en la instalación de los tanques de almacenamiento es respetar las distancias que se indican en el Reglamento Técnico 40368 de diciembre 2020 para estaciones de servicio.



## REALMENTE SON MUCHAS LAS BONDADES DEL GLP PARA EL MOTOR DEL VEHÍCULO:

Mayor Octanaje (110 octanos).

Para la firma especializada en ingeniería mecánica Club Technical, el octanaje del GLP permite una carga uniforme de combustión, relaciones de compresión y características antidetonantes muy altas, por lo tanto su eficiencia térmica es comparable con la gasolina.

Al ser un combustible de alto octanaje, también se enciende más rápido, lo que implica que no hay pre-encendido ni golpes. El motor de un automóvil de GLP se calentará más rápido, incluso cuando el motor esté completamente frío. Esto es muy beneficioso para el motor, ya que una combustión me-

yor y más rápida significa que no hay daños por golpes. Esto también conduce a una experiencia de conducción silenciosa. Se estima que los motores de GLP pueden tener hasta el doble de vida útil que un motor que funciona con gasolina.

Combustión más limpia y completa debido a una mezcla homogénea GLP-aire, controlada y bien distribuida en los cilindros.

Los combustibles tradicionales crean depósitos de carbono (hollín) que se pueden encontrar en las bujías, mientras que el AutoGLP no crea residuos. Esto, junto con una mejor combustión, permite prolongar la vida del motor. ☺

**¿Qué características especiales tienen los dispensadores?**

Las partes que conforman un dispensador son: pantallas iluminadas donde se refleja el volumen entregado, el monto en pesos que se ha comprado y el precio por galón, teclado preset, compensador de temperatura, válvula de seguridad, pistola de despacho y certificaciones de fabricación para que el equipo pueda trabajar en áreas clasificadas donde exista riesgo de explosión.

Existen marcas de dispensadores que tienen características especiales y se diferencian por el tipo de medidor que pueden ser de 3 tipos: Pistón Oscilante, de Pistones y Másicos.

El más utilizado es el medidor de pistones, que es de menor costo, se puede calibrar electrónicamente y es reparable, mientras que el másico no se puede calibrar y si falla lo único que queda es comprar uno nuevo; su costo es muy elevado. Normalmente, el másico se utiliza en los carro-

tanques para descargar al tanque de almacenamiento de la estación de servicio.

**¿Cuántos dispensadores se han instalado en Colombia? ¿En cuántas estaciones? ¿Qué expectativas se tienen para los próximos años?**

En ciudades como Cúcuta, Pasto, Fusagasugá y Cartagena existe una estación de servicio por ciudad y un dispensador por cada estación. La ciudad que más rápido ha crecido en el AutoGLP es Barranquilla, que ya cuenta con cinco estaciones, de las cuales cuatro utilizan nuestros dispensadores de la marca 2A de Estambul (Turquía). Se tiene pensado desarrollar estaciones en otras ciudades como Bogotá, Medellín y otras ciudades de la costa.

Los Dispensadores GLP 2A están disponibles a nivel nacional con stock permanente, soporte técnico y un surtido catálogo de repuestos de alta rotación. Son los de mayor proyección en el mercado colombiano, ideal para el programa AutoGLP por tener tecnología propia. Trabaja con protocolos

de comunicación Gilbarco y su fácil operación los hacen amigables para los isleros.

A través de su representante J2K Energía y Combustibles SAS, la empresa puede encargarse de realizar el proyecto de una estación de servicio, implementarla, darle soporte y realizar todos los trámites antes las autoridades.

**¿Definitivamente, el AutoGLP llegó para quedarse en Colombia?**

Estamos seguros de que el mercado del AutoGLP va a ir en crecimiento, debido a la baja inversión que se requiere para la instalación de una estación de GLP vehicular, aspecto que hace interesante a este combustible.

El AutoGLP es intrínsecamente más seguro que muchos otros combustibles, es fiable, la tecnología está completamente madura y es una fuente de energía alternativa que está ahora disponible en el país. Estamos muy comprometidos con Colombia y su alternativa de AutoGLP. ☎



# Control Tank

Aliados de Confianza



## Nuestros servicios:

- Lavado con ingreso seguro al espacio confinado personal capacidad y certificado.
- Aforo volumétrico acreditado por Onac.
- Repotenciado de tanques metálicos en fibra de vidrio con resinas 100% mezclas con normatividad internacional, paratank 3D in situ simple pared y doble pared con sistema de monitoreo hidrostático.
- Cumplimos todos los lineamientos del nuevo reglamento técnico 40198 de 2021.
- Mantenimiento preventivo y correctivo a estaciones de servicio.

Aliados



skintank.net



@control\_tank

ControlTank

[controltank.co](http://controltank.co)

# ‘SEGUIRÉ DEFENDIENDO EL PATRIMONIO DE MI ABUELO’: SIMÓN TRUJILLO

Simón es la tercera generación de operadores de la **EDS Las Américas**, una de las más tradicionales de Medellín. Aunque los tiempos han cambiado para el negocio, él persevera con el sueño familiar. Historia de una estación de servicio.

La vida de Simón Trujillo parecía predestinada de alguna manera a recibir la posta de la administración y operación de la Estación de Servicio Las Américas, en uno de los barrios más tradicionales de Medellín.

Simón, hoy de 35 años, es la tercera generación de un negocio familiar que inició en los años 80 su abuelo Guillermo y que continuó su papá Walter durante más de 30 años, y que ha sido testigo de una continua transformación en sus casi 42 años de existencia.

“Desde pequeño me recogía uno de los trabajadores los lunes y me llevaba a comer a la casa de los abuelos. Todos los lunes me llevaban a la estación desde las 4 de la tarde, sagradamente. Ya cuando estaba en último semestre del pregrado mi papá me dijo que fuera a la estación y me metiera por los laditos. Comencé sacando fotocopias en un pequeño espacio de la estación, donde vendíamos también el Soat”, recuerda Simón.

## EL SUEÑO DE DON GUILLERMO

Pero, ¿cómo inició este sueño que hoy es una hermosa realidad?

Hace 42 años, su abuelo Guillermo Trujillo tomó en arriendo esta estación que negoció con don Emilio, el arrendatario de entonces, y pagaba un arriendo a la Esso Colombiana. Era un contrato de operación, donde el dealer operaba la estación y éste pagaba un arriendo a la mayorista.

“Mi abuelo era una persona empírica. Manejaba un granero en Andes, en el suroeste de Antioquia, luego se vino a la ciudad bus-

cando fortuna en algún tipo de negocio. Se le dio la oportunidad de tomar la estación y siendo algo desconocido para él se metió en eso”, anota Simón.

En ese entonces, la estación tenía dos surtidores para combustible en el patio y una pequeña oficina, en donde vendían Acpm y gasolina corriente. Esa era la infraestructura de la empresa.

La EDS Las Américas es una estación muy reconocida en Medellín porque está en el centro del barrio La América, contiguo a Laureles. Al comienzo fue una estación muy diselera, pues vendían mucho diésel a los buses de la zona. La llamaban ‘La bomba de los buses’ porque vendían mucho más diésel que gasolina.



Tengo clientes de crédito, de aquellos que se les fiaba con la palabra, los hijos de esos clientes hoy van a la estación. Me cuentan historias de mi abuelo y de mi padre.



**La EDS Las Américas** es una estación muy reconocida en Medellín porque está en el centro del barrio La América, contiguo a Laureles.



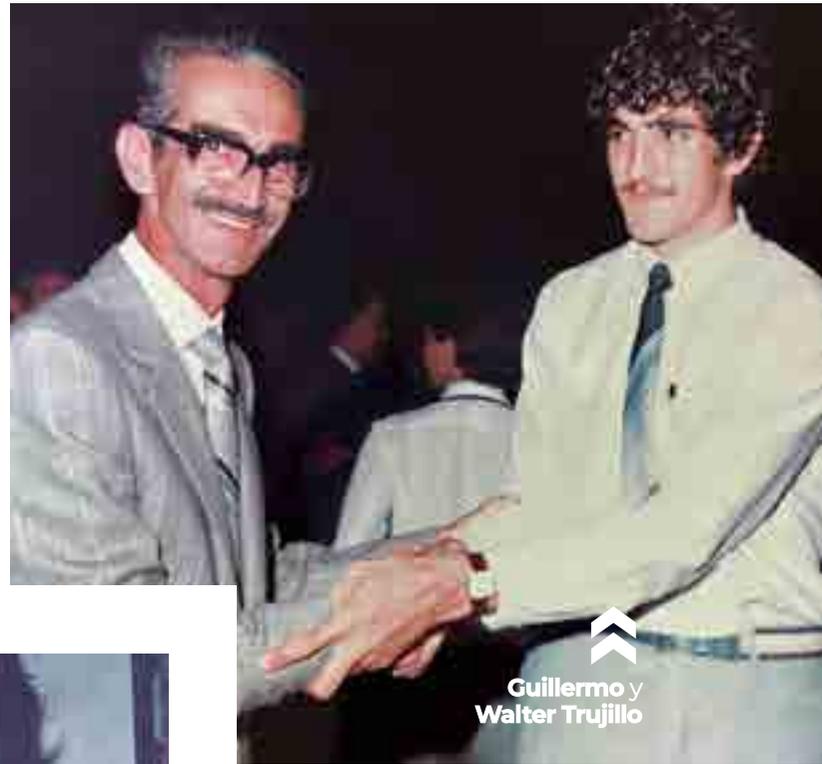
Don Guillermo estuvo al frente de la estación hasta 1984, cuando don Walter Trujillo, en medio de sus estudios de derecho en la Universidad de Antioquia, empezó a hacerse cargo del negocio familiar y entró como administrador de la estación.

“Cuando la estación es un negocio familiar, el administrador es un todero. Mi papá se ponía el overol y si había que reparar un equipo lo arreglaba y si el vendedor no iba, también se ponía a vender el combustible”, dice Simón.

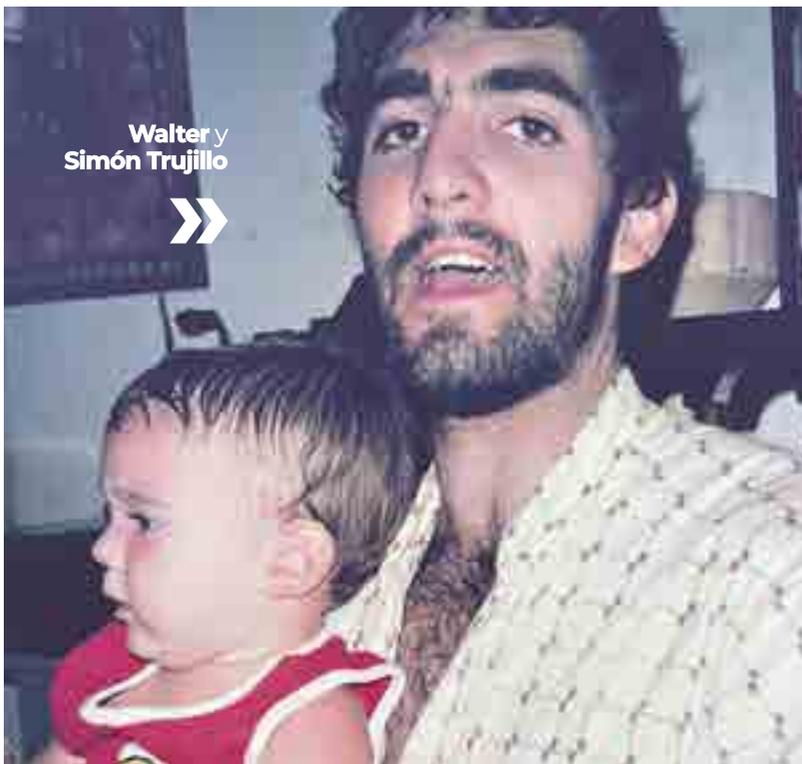
Don Guillermo tuvo cuatro hijos, dos varones y dos mujeres. Walter fue el único que se hizo cargo de la estación, de 1984 al 2008. Se graduó de abogado y se hizo especialista en derecho penal y criminalística; siempre estaba al frente de la estación, incluso preparaba sus alegatos y litigaba en una pequeña oficina.

## NUEVOS SERVICIOS

Bajo la administración de Walter, la estación amplió sus servicios, gracias a la compra de una propiedad vecina. Ofrecía cambio de aceite y lubricación, puesta a punto o revisión de gases, lavadero de carros,



Guillermo y Walter Trujillo



Walter y Simón Trujillo

mecánica, alineación y balanceo, y una pequeña cafetería. Era una serviteca grande.

Walter tuvo dos hijos: David y Simón, el hijo mayor. “De los cuatro hijos que dejó don Guillermo, ningún otro hijo y ningún otro nieto se quiso hacer cargo de la estación a la muerte de mi padre en el 2008.

Ahí es donde entro yo de lleno a la estación”, asegura Simón.

Hasta el año 90, la estación era el sustento único de la familia para don Guillermo y sus cuatro hijos; después cada uno se fue volviendo muy independiente y don Walter se apegó más a la estación. “Había

que continuar con el negocio familiar y no desamparar lo que había hecho don Guillermo con tanto esfuerzo. Esa era su preocupación y la mía también”, sostiene.

En el año 2000, la Esso Colombiana decidió hacer una remodelación total de la infraestructura de la estación de servicio, que la mantuvo cerrada durante cuatro meses. Fue uno de los momentos más difíciles para sus arrendatarios. “Mi papá no previó eso y se vinieron tiempos muy difíciles, con muchas dificultades económicas, no teníamos provisiones para responderles a los empleados. Todo era de la Esso, incluyendo el terreno”, explica Simón.

Luego surgió la gran oportunidad para los Trujillo. Vino la fusión de Exxon Mobil y en 2013 se empezó a planear la salida de Colombia de la mayorista, junto con sus estaciones de servicio. “Nos ofrecieron las estaciones a los arrendatarios que llevábamos un buen tiempo pagando arriendo; era una buena oferta para comprar la estación. Mi abuelo toma la decisión, pedimos unos créditos con los bancos y ya hoy somos los propietarios de la estación de servicio, que está a nombre de una sociedad familiar. Hace poco pagamos el crédito”, recuerda.



En 2020 hubo la transición a la Distribuidora Andina de Combustibles y luego en junio se dio el cambio de imagen a Primax, que adquirió esos activos de Exxon Mobil. “Eso es pasar de papá rico a papá pobre. Eso era una empresa muy importante en el mundo, recibíamos trato preferencial. Hoy, las cosas han cambiado mucho”.

### ‘SEGUIR DÁNDOSE LA PELA’

**Simón ha sido testigo de tres generaciones en la EDS Las Américas. Pero, ¿qué tanto ha cambiado el negocio minorista en los últimos 40 años?**

Él lo tiene claro. “Ha cambiado muchísimo. Antes vendíamos 350 mil galones mensuales, cuando las pistolas ni siquiera se disparaban solas. Hoy vendemos apenas 85 mil galones mensuales.

“Por el lado de la regulación, la normatividad y la complejidad de la operación los cambios son tremendos. En esos tiempos no había ni la tercera parte del que existe hoy en temas ambientales, de vigilancia de la superintendencia, de reglamento técnico... es un cambio impresionante. Si mi abuelo hoy estuviera vivo seguramente diría que se retira del negocio. ¿Qué le preocupaba a mi abuelo en su momento? Cómo manejar el efectivo, cómo llevar la platica al banco. Hoy en día eso es lo menos importante. Hoy lo más importante es tratar de operar el negocio con todo lo



Yo he soñado siempre que la estación debería ser el centro del barrio para ir a tanquear y compartir con el vecino y tomarse algo para conversar 

que pide la ley. Estamos sobrecargados de normatividad y de regulaciones en nuestro sector”.

**¿El tema se ha vuelto tan difícil como para llegar a pensar en vender la estación o cambiar de negocio?**

“De hecho hoy Primax está haciendo ofertas para asumir la operación de las estaciones que tienen su bandera o comprarlas. Hoy, las mayoristas quieren llegar a eso que tanto criticamos de la integración vertical. Yo les dije que no quiero vender, yo quiero

seguir dándome la pela. Yo me sueño con que mi hijo esté algún día aquí también. Hasta que yo pueda y tenga la capacidad, la voy a seguir operando, defendiendo el patrimonio de mi abuelo.

“Hoy existen alrededor de 6.000 EDS a nivel nacional y creo que menos del 50% somos minoristas, que tenemos una o dos estaciones y que son negocios familiares, cuando este negocio era mayoritariamente familiar. Es complejo. Ahí seguiré mientras pueda, porque me gusta mucho el negocio”.

### LA LEALTAD PRIMERO

Por ahora disfruta del privilegio de tener empleados y clientes que han pasado las tres generaciones de la estación, que estuvieron con su abuelo, con su padre y ahora con él.

“Tengo clientes de crédito, de aquellos que se les fiaba con la palabra, los hijos de esos clientes hoy van a la estación. Me cuentan historias de mi abuelo y de mi padre. La gente va y se baja del carro y me buscan en la oficina para saludar al nieto de don Guillermo. Eso es muy bonito”, dice.

La estación tiene hoy 17 empleados, de los cuales 9 llevan más de 15 años en la empresa. Ya han pensionado a ocho vendedores con más de 30 años de servicio en la empresa. “Tenemos un sentido de pertenencia grande en la empresa, con muy poca rotación y gente con más de 60 años. Hay empleados que trabajaron con mi abuelo y con mi padre, siempre con el respeto hacia ellos y hacia mí”.

Pronto vendrán cambios drásticos para la estación, pues dejará de un lado los servicios y se dedicará solo a la venta de combustible. “Me dedicaré a arrendar los espacios, concentraré la operación en la venta de combustibles y una buena sala de espera con cafetería”, dice Simón.

Hoy, la Estación Primax Las Américas ofrece los servicios de alineación, balanceo, montallantas, lubricación y una oficina boutique con accesorios para el vehículo y venta de Soat. Y como su abuelo Guillermo y su padre Walter, Simón sigue yendo todos los días a la estación, cuidando el patrimonio familiar, con la conciencia clara de que sigue siendo un negocio 24/7. Eso no ha cambiado en los últimos 42 años. 

# 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

# ‘LLEGAMOS CON EL OVEROL PUESTO’: RODRIGO RONCANCIO

Con más de 40 años vinculado al sector del transporte y a los combustibles, este orgulloso boyacense es el nuevo presidente de **Fedispetrol Colombia**. Nuevas ideas y ‘un nuevo aire’ para este reconocido gremio del sector minorista.

**C**on más de 50 años de presencia permanente en el sector de la distribución minorista de combustibles, Fedispetrol se ha convertido en uno de los gremios más representativos de este servicio público en todo el país.

Hoy, después de casi 30 años al frente de su dirección, Álvaro Ramón Younes decidió dar un paso al costado y convertirse en asesor externo del gremio. Rodrigo Roncancio es el nuevo presidente de Fedispetrol Colombia y esto es lo que piensa de su nuevo rol y de la actividad que comienza a liderar en un sector cada vez más cambiante.

## ¿Qué significa para usted ser el nuevo presidente de Fedispetrol?

Para mí significa un reto, una distinción y significa seguir haciendo algo muy parecido a lo que he venido haciendo los últimos años en el negocio la distribución de combustibles.

## ¿Quién es Rodrigo Roncancio? ¿Cómo llegó al sector de los combustibles?

Mi nombre es Ángel Rodrigo Roncancio Sierra. Soy un hijo orgulloso de Boyacá, de San Miguel de Sema, un pueblo pegado a la laguna de Fúquene. Llegué a Chía cuando tenía 14 años y a Bogotá a comienzos de los 80. En Chía trabajé en una floristería durante casi 6 años, pero en mi cabeza no estaba seguir haciendo lo mismo por un salario mínimo.

Gracias a Carrocerías Non Plus Ultra y a don Pablo Elías Rueda pude ahorrar para la cuota inicial de mi primera buseta en el año 81; yo quería ser transportador. Me vinculé a la empresa Universal de Transportes durante 10 años y luego pasé a Transpor-

tes Panamericanos, que fue mi escuela, mi colegio, mi universidad y mi posgrado en el tema del transporte. Allí estuve desde 1992 y hasta el 2015. Ayudé a la transición con Transmilenio porque era miembro de la junta directiva de la empresa.

Allí aprendí a hacer empresa y luego compré otras dos empresas de transporte por carretera con la venta de las busetas que tenía. Allí conocí la primera EDS en Gacheta (Cundinamarca), luego compramos otra en Bogotá y otra en el Guavio. Desde el 2009 me dedico al negocio de los combustibles.

## ¿Sigue vinculado al tema del transporte?

Eso lo abandoné, vendí mi participación en esas empresas, pero me sigue apasionando el tema del transporte. Ahora estoy en proceso de conformar una empresa de transporte en el Llano.

El tema del combustible lo he respirado desde el año 81 y ahora con estaciones propias seguimos dedicados al tema. Desde hace ocho años pertenezco a la junta directiva de Fedispetrol y hace unos dos años largos soy vicepresidente y ahora presidente.

## ¿Qué le llamó la atención del sector minorista?

Porque uno en el sector del transporte siempre está transpirando combustible y uno se antoja. Además, las oportunidades existen. Un día vi que una estación estaba mal atendida, le pregunté al dueño si algún día me la vendía y esa se convirtió en mi primera estación, Brío La Variante en Gachetá (Cundinamarca).

## ¿Qué ha pensado de este tiempo vinculado a la distribución minorista?

Hay varias formas de ver la distribución de combustibles. Como mayorista fui socio de Brío de Colombia y luego como minorista y propietario de EDS. La Federación es una empresa que apoya a las estaciones y les ayuda a buscar contactos y a que tengan sus negocios vigentes y al día.





**Fedispetrol es un gremio de más de 50 años, de los cuales buena parte estuvo en cabeza de Álvaro Younes. ¿Qué va a cambiar en la nueva administración?**

Es cierto, es la Federación más antigua de Colombia. El Dr. Younes nos acompañó como presidente durante 28 años, pero son muchos años en lo mismo y el decidió dar un paso al costado. Eso no quiere decir que se aleje de la federación, ya que va a seguir siendo asesor a la distancia en algunos temas cruciales del gremio.

Yo voy a ser el presidente con ideas nuevas, con sello propio, venimos con proyectos para bien de nuestros afiliados. Vamos a ver cómo hacemos para que el negocio siga siendo rentable y nos mantengamos a flote en él.

**Es un negocio que ha cambiado mucho en los últimos años, con grupos que operan o son dueños de varias estaciones. ¿Cómo ve ese nuevo panorama?**

Son retos y hay que asumírselos. Cada día trae su afán. Hay mucho por hacer desde las federaciones para que el negocio siga siendo rentable. Yo tengo estaciones y se lo que nos duele. A eso le apuntamos, es necesario adelantarnos para hacerles mantenimientos preventivos y no correctivos a nuestras estaciones, que pueden salir muy costosos.

**¿Es muy diferente la visión de alguien que tiene estación de servicio al frente de Fedispetrol?**

Es cierto. Porque desde el terreno uno sabe qué es lo que le duele y desde un escritorio no tanto. A lo mejor por eso estoy en este puesto. Fue un nombramiento sorpresivo, pero sé que lo vamos a sacar adelante con el equipo que estamos conformando. La idea es que la Federación pueda brindar más y mejores servicios de asesorías a nuestros afiliados. Hoy tenemos 220 afiliados en Cundinamarca, Bogotá, Boyacá y Llanos Orientales.

**Hoy Fedispetrol hace parte de la confederación Comce. ¿Cómo ve esta integración con los demás gremios del sector?**

Le dedico tres días a la Federación y tres días a mi negocio. Por ahora tenemos re-



Con más de 50 años de presencia permanente en el sector de la distribución minorista de combustibles, **Fedispetrol** se ha convertido en uno de los gremios más representativos de este servicio público en todo el país.

uniones cercanas con ellos para ver qué decisiones vamos tomando con el tiempo. La idea es que entre más unidos estemos vamos a estar más fortalecidos para enfrentar este negocio como se viene.

**¿Cómo ve el papel del Fondo Soldicom con la administración de Comce a partir de enero del 2023?**

Yo lo veo con buenos ojos, porque se está desatornillando algo que estaba muy atorillado. Ese Fondo, que es de todos nosotros los distribuidores minoristas, debe reflejar su gestión en muchas asesorías y temas que son los que necesitamos en las EDS. El propósito es que el Fondo Soldicom no se convierta en algo burocrático, sino en algo que nos sirva a los minoristas.

**¿Qué mensaje envía a los minoristas de combustible afiliados a Fedispetrol?**

Mi mensaje es que vengo con un overol dispuesto a ponerlo al servicio de la Federación y al bienestar de los distribuidores minoristas. Rodrigo Roncancio no sería capaz de hacerlo solo, sin el apoyo de un buen equipo como el que estamos armando. Vamos a lograr los objetivos que vamos a proponernos y llegar con beneficios a nuestros afiliados. Queremos apoyar para que en el Fondo Soldicom podamos tener una representación más adelante. ☺



# EL CLIENTE ES PRIMERO

**Chevron Texaco** reconoce a las estaciones de servicio con altos estándares en sus programas de atención al cliente. El propósito es asegurar una adecuada atención al cliente y mantener activo el protocolo establecido, que sea una experiencia diferente y el cliente regrese a la estación.

**A**segurar una experiencia positiva del cliente parecería ser un objetivo natural y consecuente para cualquier estación de servicio en el país. Pero por más obvio que parezca, la realidad muestra muchas veces que este propósito está lejos de cumplirse.

Para garantizar de alguna manera que la atención al cliente final sea parte de la operación normal de una EDS, las compañías mayoristas han establecido protocolos de servicio con puntos específicos que dan ese 'plus adicional' que los usuarios perciben cada vez que van a tanquear su vehículo.

Una de las compañías líderes en establecer y evaluar un protocolo de servicio al cliente en Colombia es Chevron Texaco, que ha establecido un reconocimiento para los operadores y Representantes de Servicio al Cliente (RSC) que hagan mejor su trabajo a lo largo del año en las



Esta es una buena oportunidad de compartir experiencias, de conocer los retos que tiene cada uno de los países y conocer cómo se ven desde fuera las



estaciones de 'la estrella roja'. Según Chevron, "el propósito fundamental del programa 'El Cliente es Primero' es asegurar

nuestros altos estándares de atención al cliente y apariencia de las Estaciones de Servicio Texaco, lo cual genera una buena experiencia para nuestros usuarios y es uno de los diferenciadores de marca que nos garantiza la preferencia de nuestros clientes".

¿Cómo funciona en la práctica el programa para los dealers de chevron texaco?

Una compañía externa realiza tres visitas al año a las EDS y a través de un conductor misterioso evalúa el servicio en cada estación, que siga el protocolo establecido por Chevron; además verifica que las instalaciones de la estación tengan una buena apariencia, los estados de los equipos, los alrededores de la estación, así como la atención al cliente final. La idea es que la experiencia del cliente final sea agradable y él regrese nuevamente a la estación.

El programa premia a los mejores promedios de las estaciones durante el año, en



sus tres periodos. En cada periodo se da un reconocimiento en bono a las mejores estaciones con promedio superior al 90 por ciento. Al final del año, las mejores estaciones ranqueadas tienen un reconocimiento especial que incluye premios a los representantes de servicio al cliente y a los propietarios de las estaciones.

Ellos califican cada uno de los ítem y entregan video de la visita. Cada visita la califican de 0 a 100. Si la estación saca 100 como calificación máxima al final del año, se desempata con otros ítems como cumplimiento en pagos, la relación con el dealer, las ventas de combustible, entre otras variables.

La evaluación la hace la compañía que hace las visitas y en cada periodo se hace una visita a cada EDS participante en el programa. Participan la gran mayoría de estaciones con bandera Texaco ubicadas en ciudades principales y ciudades intermedias y algunas con ubicaciones estratégicas. Se evalúan unas 300 EDS y al final del año se escogen las 25 con mayor puntaje.

Según Chevron, “los principales puntos a evaluar son los relacionados con el cumplimiento de un protocolo simple pero completo de atención al usuario en la isla de despacho, complementado con el ofrecimiento de servicios adicionales que son apreciados por nuestros clientes y la verificación del estado general de las instalaciones de la EDS, dentro de las cuales una de las más importantes son los baños”.

Al comienzo de cada año se realiza una ceremonia de premiación en alguna ciudad de los Estados Unidos, América o Europa y allí se reúnen los dealers ganadores de distintos países de esta región conformada por Colombia, Panamá, Honduras, El Salvador y Guatemala, para compartir experiencias alrededor del servicio al cliente.

Este año, la reunión se realizó en Madrid (España) y allí se reunieron varios distribuidores minoristas de combustibles colombianos, entre ellos tres asociados a FECEC, que fueron reconocidos por sus altos estándares de servicio al cliente: La EDS Texaco Hayuelos, la EDS Texaco Avenida Chile y la EDS

### LA EXPERIENCIA COLOMBIANA

“Es claro que si en algo creemos es que el

servicio es el factor diferencial de una estación de servicio”.

La frase de Johan Mejía, propietario de la Estación de Servicio Texaco Hayuelos en Bogotá, resume lo que se ha convertido en una filosofía de trabajo cotidiano para él y sus colaboradores.

El caso de Johan es bien interesante, pues en sus 15 años de operación es la quinta vez que tiene este reconocimiento de parte de Chevron Texaco por un nivel de atención y de servicio muy bueno en su estación de servicio, por lo que ha obtenido las mejores calificaciones al final de cada año.

Ese trabajo obstinado le ha permitido representar al país en cinco ceremonias de premiación realizadas en Nueva York, Washington, Nueva Orleans, Brasil y ahora en España.

“Nos está creando el hábito de dar un buen servicio, no solo es seguir un protocolo de servicio, que es similar en todas las marcas. Otra cosa es estar pendiente de pequeños detalles en la operación que hagan la experiencia más amena a los usuarios. Los tiempos de estadía en una estación son muy cortos, por lo que hay que ser muy ágiles y ofrecer un servicio de excelencia. Es un trabajo sostenido. Aún tenemos mucho por mejorar, pero es una mejora continua”, asegura Johan.

Esos pequeños detalles tienen que ver con las personas. En Texaco Hayuelos, las representantes de servicio al cliente son 12 madres cabeza de hogar que aquí se llaman ‘ángeles de servicio’ y trabajan por turnos solo en las islas; turnos que son menos desgastantes pensando en que ellas compartan más tiempo con sus familias.

“En Texaco Hayuelos los llamamos ‘ángel de servicio’, con la idea de brindar la mejor experiencia a nuestros clientes. Un ángel es protección, es servicio, quiere lo mejor para la persona, más allá del tema religioso. Es querer cuidar del otro”, explica Johan.

Pero estos ‘ángeles’ también desarrollan temas de formación y capacitación, que refuerzan su celo por el servicio al cliente. Reciben conferencias especializadas en diferentes temas durante todo el año, desde finanzas personales hasta redes sociales, temas del cuidado de los hijos y

### TEXACO HAYUELOS, CONVENCIDOS DEL SERVICIO AL CLIENTE

“Es un orgullo y una gran satisfacción ser seleccionado entre una red de más de 550 estaciones a nivel nacional. Se ve nuestro trabajo de todo el equipo, nos enfocamos mucho en la energía humana de nuestros colaboradores. Estoy muy orgulloso de pertenecer a esta compañía, que durante 15 años ha demostrado ser seria en sus procesos y en sus relaciones comerciales. Eso nos da seguridad y tranquilidad de alguien que te ofrece un respaldo para la sostenibilidad de tu negocio. Es un reconocimiento importante de que estamos haciendo bien las cosas”. ☞

**Johan Mejía,**  
Propietario

### TEXACO LA CHUSACÁ, EL HÁBITO DEL BUEN SERVICIO

“Muy contentos por el reconocimiento a todo el equipo de trabajo. Es un proceso largo y juicioso que se ve reflejado en este premio otorgado a la excelencia en el servicio al cliente. Es una política exigente que lleva a crear un hábito de buen servicio, soportado en protocolos tanto de trato personal como de buenas instalaciones. Al final, se vuelve exigente con el mantenimiento y apariencia de la estación y del equipo de trabajo”. ☞

**Óscar Ignacio Blanco Barreneche,**  
Propietario

otros que no son temas laborales, sino dirigidos a la persona.

La estación adelanta también actividades de innovación, gracias a un certificado de buenas prácticas de innovación con la Cámara de Comercio de Bogotá y el Icontec. “Para mejorar el servicio en el patio ofrecemos incentivos por ventas, llevamos un control de distintas variables y al final del año reconocemos al ángel de servicio más integral. Además estamos desarrollando un esquema para hacer nuestras propias evaluaciones con un conductor misterioso. Es un rompecabezas con varias piezas que vamos puliendo para lograr ese punto alto al que queremos llegar”, dice.

Johan compartió varios días con el grupo de dealers de Colombia y la región en la ceremonia de premiación realizada en Madrid (España) en el mes de junio de 2022, donde se habló sobre todo de estabilidad de la marca, en una región donde aún hay señales claras de que este mercado es interesante para Chevron Texaco. ☞



# EL NUEVO REGLAMENTO TÉCNICO, A PRUEBA

Entró en vigencia la **Resolución 40198 de 2021 del Ministerio de Minas y Energía** que contiene el nuevo reglamento técnico para Estaciones de Servicio en todo el país.

**M**uchas voces se han escuchado a favor y en contra de esta nueva medida que deben implementar las más de 6.000 EDS en todo el país. Consultamos la opinión de cuatro directivos de gremios pertenecientes a Comce sobre la aplicación de esta medida

## ¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS PARA LOS MINORISTAS DE LA APLICACIÓN DEL NUEVO RT?

Según Farid Jhoany Jones, Director Ejecutivo de Febecol, “en primer lugar, unos mayores estándares de calidad para la prestación del servicio en la venta de combustibles líquidos. Otro beneficio es la posibilidad de diversificar los servicios, especialmente en materia de transformación energética. Una ventaja adicional es el seguimiento que van a tener los propietarios de las EDS sobre todos los programas operativos y de control en el funcionamiento de sus estaciones. Con este nuevo reglamento se busca mitigar las afectaciones que en temas ambientales se puedan generar por el manejo de los hidrocarburos en las estaciones”.

Para Ingrid Alexandra Cárdenas, Directora Ejecutiva de Esocol Colombia, “un beneficio claro para los minoristas es un mayor control y conocimiento de sus instalaciones, mejorando sus procesos internos y detectando fallos de manera anticipada; adicionalmente, el nuevo Reglamento Técnico garantiza un mejor manejo ambiental en nuestras estaciones”.

Alejandro Ribero Rueda, Director Ejecutivo de FECEC, piensa que lo bueno del nuevo RT es la necesidad que se genera en los distribuidores minoristas de combustibles de establecer la trazabilidad a sus procesos y procedimientos en lo que



respecta a los procesos de recibo, almacenamiento y despacho de combustibles a clientes finales. “Esto llevará al sector a estandarizar procesos documentales, que en un futuro le permitan demostrar a las distintas autoridades y a la comunidad en general las buenas prácticas en su operación de distribución de combustibles, circunstancia que nos dará elementos más contundentes a los gremios para realizar la defensa de nuestro sector”, dice.

Por su parte, María Eugenia Martínez, Directora Ejecutiva de Asesnort, piensa que el nuevo Reglamento Técnico es más garantista en la parte ambiental y de seguridad de las estaciones.

## ¿QUÉ NO LE GUSTA Y QUÉ SE DEBERÍA MEJORAR DEL NUEVO RT?

Para Jones, el nuevo Reglamento Técnico está hecho para distribuidores minoristas



reciendo los mantenimientos y la operación de la EDS”, sostiene.

Por su parte, María Eugenia Martínez, piensa que no se puede afectar la altura de las islas, que se debe mantener en los 20 centímetros como lo estipulaba la normatividad pasada. “En la socialización del RT nos dijeron que no, que para eso son las barreras. Guardar los 20 cms. de altura puede proteger los surtidores de cualquier imprudencia o accidente que pueda ocasionar algún incendio”, dice.

Para el directivo de FECEC, si bien gran parte de los requisitos que se mencionan en el nuevo reglamento técnico aplicable a los distribuidores minoristas de combustibles son de vieja data y normativas como los decretos 1521 de 1998 y 4299 de 2005 ya los contemplaban, hay algunos requisitos nuevos que generan gastos adicionales al sector, algunos pocos en infraestructura, pero en especial aquellos atinentes a la gestión documental.

“Esta labor es dispendiosa y en casos difícil de realizar por la novedad que implica para los distribuidores minoristas. Muchos no saben cómo dar cumplimiento a estos requisitos y seguramente tendrán que contratar a un experto en estos asuntos para que realice la gestión diaria de estos temas documentales, incrementando el costo de la operación, que como ya se sabe se debe solventar con un margen de comercialización cada día más exiguo”, anota. ☞

ubicados en ciudades capitales, pero se olvida de que gran parte de la distribución minorista del país se encuentra en municipios en donde no cuentan con buenos servicios públicos, no hay generación de energía suficiente o no cuentan con una buena infraestructura vial para poder modernizar las estaciones de servicio en la forma que pide el nuevo reglamento.

“Llevar el combustible a ciudades alejadas es muy complicado; la modernización de las estaciones va a tardar más debido a que poder llevar una infraestructura nueva de modernización se hace más difícil; de la misma forma los ingresos por venta de combustible cada día son menores. Un margen de rentabilidad más generoso con el empresario de combustible ayuda mucho a incentivar la inversión y a la modernización del sector, que ya viene cumpliendo a cabalidad con la mayoría de los requerimientos exigidos en el nuevo RT”, asegura.

A la representante de Esocol, el nuevo RT debería mejorar la normativa aplicada a los elementos consumibles y las pistolas,



Con este nuevo reglamento se busca mitigar las afectaciones que en temas ambientales se puedan generar por el manejo de los hidrocarburos en las estaciones. ☞

por ejemplo, y las normas de certificación para ejecutar pruebas y procedimientos. “Esta normativa y certificación limita los productos disponibles en el mercado, así como los proveedores de servicios, enca-

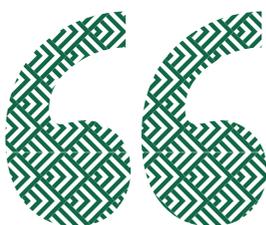
# ASÍ SE REALIZA LA ACTUALIZACIÓN EN EL REPORTE DE RESIDUOS PELIGROSOS

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

**G**racias a un trabajo conjunto del Instituto de Hidrología Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam) y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se logró adelantar la actualización de la plataforma para el reporte anual de la generación de residuos peligrosos en el Subsistema de Información sobre Uso de Recursos Naturales Renovables (SIUR), a través de un proceso de desagregación de corrientes, con el fin de clasificar los residuos generados de una forma más detallada y garantizar así un mayor control de los residuos.

Inicialmente, el manejo adecuado de las corrientes se debe basar en el conocimiento de las nuevas subcorrientes (corrientes desagregadas) y su clasificación, teniendo en cuenta que las corrientes siguen siendo las establecidas en el Decreto 4741 de 2005.

Algunos ejemplos de corrientes que apli-



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.



Estas actualizaciones del manejo interno ambientalmente seguro en la plataforma del Ideam, deben ser incluidas dentro del Plan de Gestión Integral de Residuos Peligrosos de la Estación de Servicio. Tome nota.

can a los residuos peligrosos generados en las Estaciones de Servicio que expenden combustibles líquidos pueden ser:

- Y8** - Desechos de aceites minerales no aptos para el uso al que estaban destinados.
- Y9** - Mezclas y emulsiones de desechos de aceite y agua o de hidrocarburos y agua.
- A4060** - Desechos de mezclas y emulsiones de aceite y agua o de hidrocarburos y agua.
- Y29** - Mercurio, compuestos de mercurio.

Estas corrientes son las mismas con las que se han realizado los reportes de generación de residuos peligrosos desde el 2005. A partir de 2021, la plataforma integró una nueva descripción llamada subcorriente o corriente desagregada, que da la opción de seleccionar el residuo que se entregó y corresponde a la clasificación general, conocida como corriente.

Algunos ejemplos de subcorrientes o corrientes desagregadas de acuerdo con las corrientes expuestas anteriormente son:

Para reportar canecas o recipientes contaminados con aceite usado podrá seleccionar la subcorriente Y8.6 (envases, recipientes, canecas, bidones o contenedores que contienen o que están contaminados con aceites usados).

Para reportar borras o lodos contaminados con hidrocarburos provenientes del mantenimiento de la estación de servicio o lavado de tanques



podrá seleccionar la subcorriente Y9.1 (lodos y cortes de perforación base aceite, borras y lodos aceitosos).

Para reportar material sólido contaminado con hidrocarburos podrá seleccionar la subcorriente Y9.2 o A4060.2 (Elementos o materiales contaminados con hidrocarburos, ej. EPP, estopas, textiles, plásticos, caucho, sierras, geomembranas).

Para reportar luminarias que quedan fuera de uso podrá seleccionar la subcorriente Y29.2 (Desechos que contienen mercurio o compuestos de mercurio, ej. Lámparas fluorescentes compactas o lineales, lámparas de vapor de mercurio, amalgama

dental I, termómetros de mercurio y manómetros no electrónicos).

Para el registro del período de balance del 2021 la plataforma ya tiene habilitadas las subcorrientes, con el fin de generar una “transición” frente al reporte de

las corrientes desagregadas, de manera que los usuarios se familiaricen con los nuevos cambios introducidos.

De acuerdo con lo anterior, se muestra el paso a paso para la selección de estas subcorrientes en su reporte anual de residuos peligrosos:

Cuando pase a diligenciar seleccione la sección I, del capítulo III de la plataforma del IDEAM (SIUR); el aplicativo le solicitará que seleccione la Corriente de residuo o desecho peligroso.

Luego debe seleccionar la subclasificación de la corriente (subcorriente o corriente desagregada).

Ahora es obligatorio diligenciar la descripción del residuo o desecho peligroso, de la manera más clara y concisa posible.

Teniendo en cuenta que esta actualización se caracteriza por tener una descripción más detallada del residuo y su procedencia, incluyendo el campo de la descripción de los residuos, es importante que el control interno de los residuos peligrosos generados en la Estación de Servicio también se clasifiquen específicamente para poder efectuar el registro en la plataforma del IDEAM para el periodo de balance del 2022, teniendo en cuenta que las estadísticas se reportarán por las subcorrientes (corrientes desagregadas). 



**Bibliografía**

Decreto 4741 de 2005.

Folleto modificaciones registro de generadores 2021.



# LOS SECRETOS DE LA UREA AUTOMOTRIZ

Su uso en los motores diésel contribuye a la preservación ecológica y vida útil del vehículo. Hoy se distribuye en una amplia red de estaciones de servicio como parte de su portafolio.

**S**i usted es usuario de las estaciones de servicio, seguramente habrá notado un aviso que aparece con más frecuencia en algunas estaciones y que podría interpretar como algo curioso en una EDS: 'Se vende urea'.

La urea es una sustancia orgánica tóxica, resultante de la degradación de sustancias nitrogenadas en el organismo de muchas especies de mamíferos, que se expulsa a través de la orina, el sudor o la materia fecal. También puede obtenerse en laboratorio como disolvente y abono.

Es el fertilizante nitrogenado más popular y de mayor uso en el mundo. Su alto contenido en Nitrógeno permite el crecimiento de las plantas ayudando en su nutrición y mejora el rendimiento de los cultivos. Pero, entonces, ¿por qué se vende en una EDS? La urea automotriz es un líquido diseñada

para reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno que emiten los motores diésel en los camiones. En Colombia existe una regulación para controlar las emisiones en el transporte de carga, que exige un combustible con un nivel máximo de 50 ppm (partes por millón de azufre).

La tecnología Euro IV corresponde a un estándar internacional de emisiones que solo se logra con diésel de bajo azufre y para lo cual se necesita un aditivo llamado urea automotriz.

La urea para camiones, o AUS32, es una solución líquida, no tóxica, compuesta de nitrógeno que se convierte en amoníaco con la ayuda del calor. Esta mezcla neutraliza las partículas nocivas de óxido de nitrógeno que emiten los motores diésel y las convierte en nitrógeno y H<sub>2</sub>O (vapor).

Su aplicación es sencilla: se deposita en un tanque pequeño paralelo al del combustible para crear una reacción química en un catalizador, a la salida de los gases de escape. Estos gases resultantes de ese proceso son amigables con el medio ambiente.

En otras palabras, es un fluido que garantiza el buen funcionamiento del sistema y reduce las emisiones contaminantes de los motores diésel, es decir, reduce la emisión de gases tóxicos.

Pero, ¿qué beneficios trae para el vehículo y para el medio ambiente?

Aunque todavía algunos administradores de flotas y conductores desconfían de usar esta tecnología por lo que pueda costar o lo difícil que pueda resultar aplicarla, son más los beneficios que pueden recibir.

Un vehículo diésel con tecnología urea puede ahorrar entre el 7% y el 10% en consumo de combustible. Además, los motores con urea pueden trabajar con aceite mineral, un producto mucho más económico que el aceite sintético que exigen los que utilizan el tradicional sistema de Recirculación de Gases de Escape (EGR).

Los motores equipados con urea automotriz sufren mucho menos que los equipados con EGR; estos últimos están más sujetos a desgastes prematuros y a taponamientos de las válvulas de recirculación.

En los últimos cuatro años, y a razón del aumento en las ventas de los camiones y buses con tecnologías Euro IV y superiores, el sector ha venido incrementando de manera muy importante los puntos de abastecimiento de urea automotriz en los principales ejes viales de transporte del país.

Hoy existen aproximadamente 500 EDS con ventas de urea, en su mayoría con venta del producto a granel, que facilita que se dispense directamente el producto en los tanques de urea automotriz del cliente.





de una sofisticada cadena de distribución en diferentes puntos del país.

Hoy, Hidrotecnik es el primer fabricante de urea para vehículos de transporte intermunicipal que ha sido certificado en Colombia. También es uno de los principales proveedores del producto que consumen los buses del Transmilenio en Bogotá y del MIO en Cali; además de atender a las principales marcas de autos que operan en el país y que funcionan con este sistema, como Mercedes Benz, Volvo, Scania, Foton, Daewoo y Volkswagen, entre otras.

“El mundo ha definido para la producción de la urea automotriz que se denomina en sus inicios como AUS 32 (Solución de urea acuosa al 32%) una única norma internacional, la ISO 22241, y el hecho de tenerla aprobada y vigente certifica que se está produciendo acorde con un estándar internacional, lo cual da fe de la calidad del producto”, asegura Echeverri.

La compañía también es proveedora de filtros de partículas que permiten disminuir en más del 95% esas emisiones. Actualmente, la compañía produce al mes más de 260.000 litros del producto de los 400.000 que se comercializan en toda Colombia, y espera ampliar la capacidad instalada de su planta, ubicada en Cota (Cundinamarca), para alcanzar una producción mensual de 600.000 litros.

La demanda creciente del producto es una realidad en la región. Países como Estados Unidos consume en promedio 20 millones de litros de urea automotriz al mes y Brasil unos 5 millones de litros. Ya la compañía realizó sus primeras exportaciones a Ecuador y Panamá, y en el mediano plazo tiene planeado reproducir su planta de producción en México, en asocio con representantes del sector automotriz de ese país.

“El potencial de crecimiento en Colombia es enorme, teniendo en cuenta que en los próximos años el 90% de los motores diésel que entren al país deberán contar con sistemas de reducción de contaminantes en los que la urea automotriz será el principal insumo para su funcionamiento”, afirma el gerente de Hidrotecnik. ☺

## LA PIONERA

La urea automotriz es una sustancia originaria de Alemania que se empezó a comercializar de manera permanente en Colombia desde el 2011, gracias a Hidrotecnik, un emprendimiento bogotano pionero en producir urea automotriz.

Para lograr que estos vehículos con motores de tecnología Euro IV funcionen correctamente y garanticen la reducción de sus emisiones se requieren sistemas diseñados especialmente, y uno de ellos es el Selective Catalyst Reduction (SCR) que en español significa Reducción Catalítica Selectiva.

El SCR está diseñado para inyectar el agente reductor de NOX, (urea automotriz, técnicamente denominada como AUS 32) en el sistema de gases de escape del motor, todo de manera controlada y sistematizada, con unos dispositivos especiales que se integran al vehículo.

“Tras un viaje a una feria de medio ambiente en Alemania, descubrimos que en ese país la urea automotriz era un producto de consumo masivo, tanto que se vendía en los mercados de las estaciones de combustible; esta facilidad de comercialización nos motivó a buscar la forma de importar el producto, pues los análisis demostraron el alto potencial de demanda que tenía la



En los próximos años el 90% de los motores diésel que entren al país deberán contar con sistemas de reducción de contaminantes en los que la urea automotriz será el principal insumo para su funcionamiento



sustancia”, señala Carlos Echeverri, Gerente General de Hidrotecnik.

Además de su comercialización, la compañía debía desarrollar un sistema de logística de transporte y abastecimiento que permitiera llevar la urea automotriz a cualquier parte del país. En la actualidad, Hidrotecnik abastece el producto a través



**Presidente**  
Juan Ricardo Fernández Russi

**Vicepresidente**  
Mario E. Cifuentes N.

**Director Ejecutivo**  
Alejandro Ribero Rueda



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

**ASOCIADOS ESTACIONES DE SERVICIO DE COLOMBIA**

**Presidente Ejecutivo**  
David Jiménez Mejía

**Teléfono**  
321-6113503

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

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

**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**

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

**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)

**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**  
[asociaciondelorientecolombiano@gmail.com](mailto:asociaciondelorientecolombiano@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 4° 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**  
Ángel Rodrigo Roncancio Sierra

**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.

# NACE COMBUSSUR EN HUILA Y CAQUETÁ

Después de su separación oficial de Fendipetróleo Nacional y con 250 afiliados en la región, el nuevo gremio seguirá adelante con su política de apoyar y asesorar a los distribuidores minoristas, su razón de ser.

Por: **Luz Mila Moyano Vargas**  
Directora Ejecutiva Combussur



**L**a última Asamblea General Ordinaria de Afiliados a Fendipetróleo Huila y Caquetá, realizada el pasado 16 de diciembre de 2021, aprobó por unanimidad la decisión de separarnos de Fendipetróleo Nacional y cambiarnos de nombre por Combussur.

Aunque pareciera una separación tardía, la verdad es que desde hace mucho tiempo no nos sentíamos representados por Fendipetróleo Nacional. En su momento no nos tomamos el trabajo de hacer nuevos estatutos y presentar la propuesta a la asamblea de afiliados, para que la decisión se hubiera tomado antes de la Pandemia.

Aquí, la verdad, no nos importa el cambio de nombre o el retiro de Fendipetróleo, sino que lo importante es que nuestra agremiación del Huila y Caquetá nos está respondiendo. Nuestros mismos afiliados nos han dicho que no les importa cómo se llame el nuevo gremio.

Esa es la razón de ser de nosotros, el distribuidor minorista. Si nosotros le cumplimos, estamos tranquilos.

La asamblea también nos aprobó la posibilidad de hacer parte de un nuevo gremio o confederación. Eso lo estamos apenas analizando y mirando en perspectiva. Estamos como el novio recién separado, mejor estar solo un tiempo.

Eso sí, estamos trabajando muy de la mano con Comce. Siempre es muy positivo trabajar con los mismos compañeros que hemos trabajado siempre, desde hace más de 18 años. Todos hablamos el mismo idioma y todos trabajamos para el distribuidor minorista.

Hoy Combussur cuenta con 250 afiliados y somos los únicos de la región. Ellos saben quién los apoya. Lo que busca un distribuidor minorista es tener un apoyo y eso lo encuentra con nosotros.

¿Qué nos consolidó? Conocemos muy bien a nuestros afiliados en la región y sus necesidades específicas. Somos pequeños, pero somos fuertes y nos tenemos que hacer valer. La gente siempre ha creído en el gremio y somos referentes en el sector productivo de la región. Nos respetan como gremio.

Estamos demostrándonos que sí podemos trabajar solos, que somos capaces sin ellos. Demostrar que nosotros somos fuertes, no somos pobrecitos. ☺



Estamos trabajando muy de la mano con Comce. Siempre es muy positivo trabajar con los mismos compañeros que hemos trabajado siempre, desde hace más de 18 años. Todos hablamos el mismo idioma.



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

# PREMIUM

ESPERE EN **NOVIEMBRE DE 2022** NUESTRA



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



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

Agrupamos 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)