

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

PREMIUM

EDICIÓN 44

MARZO 2023
ISSN 19092482



FECEC

EL PAÍS NO PUEDE PERDER SU AUTOSUFICIENCIA Y SU

SOBERANÍA ENERGÉTICA

**COM
CE**
COMITÉ
COLOMBIANO
DE
COMBUSTIBLES
Y ENERGÉTICOS

FELIPE BAYÓN
PRESIDENTE SALIENTE DE ECOPETROL

UN 'NUEVO AIRE' PARA EL FONDO SOLDICOM

PONLE EXTRA A LA QUINCENA CON **QUALITOR**[®]



¿TRABAJAS EN UNA ESTACIÓN DE SERVICIO?

Por tus ventas de aditivos Qualitor[®] y Moto Bien[®] de Simoniz[®] ¡Recibirás puntos que podrás canjear por dinero!

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

CONOCE MÁS EN:
ADITIVOSQUALITOR.COM

Calidad y Compromiso

Uniformes, calzado y seguridad industrial.

t84
uniformes



www.taller84.com

LinkedIn
Confecciones Taller84

Instagram
Confeccionest84

E-mail
oficina@taller84.com

Pbx
(601) 430 5498

Móvil
(601) 315 2618932

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

PROSPECTIVA

'SIN TRANSFORMACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR NO HABRÁ TRANSICIÓN...

11

PANORAMA

'SEGUIREMOS GARANTIZANDO LA LIBRE COMPETENCIA Y LIBRE ACCESO AL DESARROLLO...

16

COMCE AVANZA

UN 'NUEVO AIRE' PARA EL FONDO SOLDICOM

20

ECONOMÍA

PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS: ¿HACIA DÓNDE VAN?

22

ACTUALIDAD

CIERRE DE LA PANAMERICANA, UN RETO PARA LAS EDS

26

PORTADA

'EL PAÍS NO PUEDE PERDER SU AUTOSUFICIENCIA Y SU SOBERANÍA ENERGÉTICA'

6



REGLAMENTO TÉCNICO

¡AHORA SÍ, A CUMPLIR EL REGLAMENTO TÉCNICO!

29

GESTIÓN HSE

IMPORTANCIA DEL PLAN DE TRABAJO ANUAL DEL SG-SST

32

CAPACITACIÓN

CHARLAS A LOS MINORISTAS SOBRE EL NUEVO REGLAMENTO TÉCNICO

34

DIRECTORIO

LOS GREMIOS DE LOS EMPRESARIOS DE LOS COMBUSTIBLES

36

OPINIÓN

¡UN CAMBIO PARA MEJORAR!

38

ISSN 19092482

PREMIUM

Director

Alejandro Ribero Rueda
directorejecutivo@fecec.co

Editor

Mauricio Veloza Posada
mauricio.veloza@gmail.com

Comité Editorial

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

Colaboradores

Felipe Bayón
Francisco José Lloreda
Dirección de Hidrocarburos
Ministerio de Minas y Energía
David Jiménez Mejía
Juan Carlos Molina
Sandra Cecilia Awakon Ramos
Johanna Andrea Morillo Guevara
Andrés Tarquino Franco
El-Laythy Barakat Safa Husein
Rosalba Upegui
Julián Cabeza Argote

Camilo Franco
Leonardo Rondón López
Ángela Rodríguez
Mayerlin Olivera Camero
Jeimy Marcela Gaona
Esmeralda Valero Eslava

Arte, Diseño y Diagramación

David Galvis Veloza

Fotografía

Ecopetrol
ACP

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

UN AÑO PARA LA ESPERANZA

El 2023 se presenta como un año de grandes desafíos para la industria de hidrocarburos. Las nuevas realidades nos imponen nuevas formas de crecer y de asegurar la sostenibilidad de nuestros negocios.

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

Iniciamos un nuevo año con una inflación disparada, un dólar que fluctúa en los \$5.000, precios de la canasta familiar por lo alto, propuestas de reformas sociales muy controvertidas y unos precios de los combustibles al alza, que ya sobrepasan los \$11.000 por galón para el caso de la GMC.

Parece una 'tormenta perfecta' en lo económico y en lo social para todos los colombianos.

Nuestro sector no es ajeno a esa nueva realidad que nos toca enfrentar. Decisiones del nuevo gobierno que generan incertidumbre a toda la industria, cumplimiento de plazos en las exigencias del nuevo Reglamento Técnico y un negocio que cada vez enfrenta más desafíos y que se resiste a desaparecer de cara a la exigencia de la transición energética.

La buena noticia del inicio de un nuevo administrador para el Fondo Soldicom en cabeza de la Confederación COMCE nos genera expectativas positivas para este año y se convierte en 'un bálsamo' en este océano de aguas turbulentas.

Frente a este difícil panorama que vamos proponer en esta edición distintos tópicos para entender esta nueva realidad del sector.

Logramos una entrevista especial con Felipe Bayón, quien dejó la presidencia de Ecopetrol el 31 de marzo pasado y quien tiene una posición clara en defensa de la autosuficiencia del país en materia de hidrocarburos.

También consultamos la opinión del Presidente de la Asociación Colombiana del Petróleo (ACP), Francisco Lloreda, para quien sí debe hacerse la transición energética, pero no a costa de las inversiones de la industria y del esfuerzo de un sector clave para la economía del país.



Esperamos que este año sea muy positivo para todos sus negocios, que mejore la rentabilidad y el margen minorista, pero, sobre todo, sea un año para reafirmar la esperanza y fortalecer nuestras empresas ante las nuevas realidades



Y de otro lado exponemos la opinión de la Dirección de Hidrocarburos del Minenergía, que defiende la política planteada por el Gobierno Nacional en defensa de una transición responsable con el medio ambiente.

Incluimos un listado de chequeo para que las EDS hagan el seguimiento de los cumplimientos que se deben implementar con el nuevo Reglamento Técnico. Así mismo publicamos una guía del plan de trabajo que se debe poner en marcha en cada estación para cumplir con la reglamentación.

Completamos esta edición con una nota sobre la evolución de los precios de los combustibles, el impacto del cierre de la vía panamericana en las EDS del sur del país y una aproximación al nuevo administrador del Fondo Soldicom, que inició operaciones el 31 de enero de 2023.

Así pues, esperamos que este año sea muy positivo para todos sus negocios, que mejore la rentabilidad y el margen minorista, pero, sobre todo, sea un año para reafirmar la esperanza y fortalecer nuestras empresas ante las nuevas realidades.

‘EL PAÍS NO PUEDE SU AUTOSUFICIENCIA SOBERANÍA ENERGÉTICA

El 31 de marzo de este año dejó la presidencia de **Ecopetrol** su balance y su perspectiva de cómo evolucionará el sector en el mediano plazo y los retos que enfrenta.

Foto. **ECOPETROL**

Felipe Bayón
Presidente saliente de Ecopetrol



¿ Termina satisfecho de su gestión al frente de Ecopetrol? ¿Qué balance puede hacer de estos casi seis años como presidente?

Sí, termino no solo satisfecho sino muy agradecido con los 18 mil trabajadores directos y los cerca de 130 mil aliados, sin su

dedicación y compromiso no habría sido posible alcanzar los resultados que hemos logrado en los últimos años, particularmente en el 2022, cuando alcanzamos resultados históricos.

Pero también tuvimos que afrontar momentos muy complejos, como hace ya

PERDER CIA Y SU GÉTICA'

control Felipe Bayón. Este es
tor de hidrocarburos en el



casi tres años, cuando llegó la pandemia, con los efectos tan fuertes que ya todos conocemos y otra vez, con el concurso de todos los trabajadores superamos los obstáculos y hasta nos convertimos en una de las pocas petroleras que obtuvo utilidades en el año 2020.

También me voy muy satisfecho y orgulloso con otro gran logro del último año: tuvimos el más bajo nivel de accidentalidad en la historia de la compañía y nos ubicamos como una de las cinco empresas más seguras del mundo.

¿Cómo quedan las reservas de hidrocarburos de Ecopetrol y sus socios al momento de su salida de la presidencia?

A nivel de Grupo Ecopetrol, el año pasado logramos incrementar nuestras reservas probadas de hidrocarburos a 2.011 millones de barriles equivalentes, que es la cifra más alta en los últimos 8 años. Sin

duda son unas cifras buenas, pero no podemos relajarnos, debemos ir por más porque todos los días la demanda va aumentando y el país requiere cada vez, en mayores volúmenes, la gasolina, el diésel, el combustible para aviones, el gas y los petroquímicos que necesitan las empresas y las familias para sus actividades cotidianas.

Ahora, hay que tener en cuenta que, gracias a la perforación exitosa de pozos, especialmente costa afuera, hemos identificado unos recursos muy importantes, pero todavía hay un trabajo por hacer, que no es sencillo, para que esos recursos se vuelvan reservas y finalmente se puedan producir.

Durante el 2022 se presentaron algunas situaciones contingentes de desabastecimiento de combustibles en plantas mayoristas. ¿Existe algún riesgo de que durante el 2023 se dé alguna situación de desabastecimiento de combustibles en nuestro país?

A comienzos del presente año hubo una situación muy puntual en el sur del país, un tema ajeno a nuestra operación. En lo que nos compete, que es la producción y el transporte de combustibles, mantenemos las inversiones, por un lado, en proyectos

que garantizan la continuidad operativa de nuestros oleoductos y poliductos, y por otro, en proyectos para mantener la eficiencia, confiabilidad e integridad de la operación en las refinерías.

¿Qué nos ha permitido esto? Responder de forma muy efectiva al fortalecimiento de la demanda nacional, impulsada por la recuperación de las distintas actividades económicas, una vez superadas las afectaciones que causó la pandemia en el país.

Y aquí le doy varios datos que dan contexto a la situación: el primero, en el 2022 aumentamos en 7,5% el volumen de productos refinados que movilizamos a través de nuestros sistemas de transporte, en comparación con la cifra del 2021, pasamos de un promedio de 277 mil barriles por día transportados en el 2021 a un promedio de 298 mil barriles por día en el 2022.

Un segundo dato, el año pasado el segmento de refinación alcanzó una carga promedio de 357.500 barriles por día, que es la más alta en los últimos 3 años, es decir, un desempeño sobresaliente tanto de la refinерía de Cartagena como de la refinерía de Barrancabermeja.

Y un tercer dato, desde julio del 2022 comenzamos a entregar gasolina de menos de 50 partes por millón (ppm) de azufre, y a partir del 1º de enero del 2023 diésel con 15 ppm de azufre (bajo la Resolución 40103 de Calidad de combustibles), gracias a las inversiones y los proyectos desarrollados.

En síntesis, el Grupo Ecopetrol está preparado para seguir respondiendo al aumento en la demanda de combustibles y para garantizar que los mayoristas tengan disponibilidad del producto en los puntos de distribución.

¿Debe Colombia insistir en los métodos de fraccionamiento hidráulico (fracking) para aumentar sus reservas de petróleo?

Somos absolutamente respetuosos de las autoridades y de las instituciones. En ese orden de ideas, acataremos las decisiones que tome el gobierno y en particular el Congreso de la República. Si el Gobierno no quiere que haya fracking en Colom-



Debemos contar con hidrocarburos producidos en Colombia para abastecer al país de nuestros propios combustibles y nuestro propio gas



Felipe Bayón
Presidente saliente de Ecopetrol



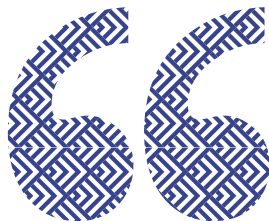
bia, no habrá fracking en Colombia. Una buena alternativa para remplazar esas reservas y esa producción pueden ser los proyectos costa afuera. Es algo que está en evaluación.

Ahora bien, mantenemos nuestro negocio en el Permian, que tiene una muy buena rentabilidad, unos excelentes márgenes de ganancia y un bajo impacto ambiental, con las menores emisiones de CO2 de todas las operaciones de Ecopetrol. Allí producimos, mediante fracking, cerca de 57 mil barriles de petróleo por día, que es la participación que le corresponde a la empresa, en esta sociedad con Oxy.

¿Cómo hacerlo para lograr la aceptación de las comunidades en zonas de posible exploración?

Nuestro relacionamiento con las comunidades es permanente, mantenemos un

diálogo constante y abierto con ellas y todos los días buscamos que esa interacción avance de la mejor manera posible. En muchas zonas del país donde Ecopetrol



La transición energética y la producción de hidrocarburos no son excluyentes, por el contrario, son complementarias



ha tenido y tiene presencia, hemos atendido de forma efectiva las necesidades y los reclamos de las comunidades.

Vamos a seguir haciéndolo de la mejor manera posible porque somos conscientes de la importancia y del impacto que tiene nuestra gestión para ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas y al mismo tiempo generar valor en los territorios, con aportes que inciden directamente en el cierre de brechas de inequidad.

Una muestra de este compromiso son las inversiones que destinamos el año pasado por \$615 mil millones para proyectos e iniciativas de desarrollo sostenible que, sin duda, han llevado más bienestar a un gran número de colombianos que necesitan de estas ayudas.

¿Cómo ha sido el crecimiento de CENIT en los últimos años y cómo ha sido su interacción con Ecopetrol?

Refinería
Cartagena



Gracias a las inversiones que hemos hecho, las dos refinerías están preparadas para responder a la demanda creciente



Cuando llegamos, Cenit avanzaba a muy buen ritmo en su proceso de consolidación como líder del segmento de transporte. Hoy es una compañía muy robusta, con un gran desempeño financiero y operativo, y algo bien importante, con iniciativas valiosas que serán fundamen-

tales para que el Grupo Ecopetrol cumpla con la meta de lograr cero emisiones netas de carbono en el año 2050.

Cenit y todas sus filiales, en conjunto con Esenttia e ISA, recibieron la certificación de carbono neutralidad por parte del Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC), de esta manera el segmento de transporte del Grupo Ecopetrol se convirtió en el primer segmento de transporte del mundo en ser carbono neutro. Además, es una de las 10 empresas más grandes de Colombia y su presencia es muy amplia en el territorio nacional, está en más de 200 municipios del país, lo que da una dimensión de la importancia que tiene dentro de nuestra organización.

¿Considera que la decisión del gobierno nacional de no otorgar más contratos de exploración petrolera pone en riesgo la soberanía energética del país en el mediano o largo plazo?

Personalmente considero que debemos seguir explorando, porque el país no puede perder su autosuficiencia y su soberanía energética. No podemos darnos el lujo de convertirnos en importadores de gasolina porque eso sí que impactaría muy fuerte a los colombianos, todos tendríamos que asumir un costo muy alto porque tendríamos que pagar los combustibles al precio internacional. Debemos contar con hidrocarburos producidos en Colombia para abastecer al país de nuestros propios combustibles y nuestro propio gas.

¿Qué debe hacer el gobierno nacional para lograr la transición energética de combustibles fósiles a energías limpias y renovables sin perder la soberanía energética?

En Ecopetrol avanzamos desde hace cerca de cinco años en lo que hemos denominado transición energética ordenada, que básicamente es un cambio ambicioso pero muy organizado del modelo energético actual, basado principalmente en los combustibles fósiles, a uno que también esté soportado en nuevas fuentes de energía y en menos emisiones.

Como empresa de todos los colombianos tenemos la responsabilidad de seguir ga-



Refinería
Barrancabermeja



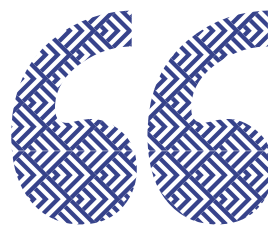
garantizando el abastecimiento de combustibles al país y seguir generando los recursos que se necesitan para contribuir con el cierre de brechas sociales y para avanzar en la transición energética. Sin petróleo y gas es muy difícil hacerlo.


Definitivamente la transición energética y la producción de hidrocarburos no son excluyentes, por el contrario, son complementarios y así quedó contemplado en nuestra estrategia al 2040 denominada “Energía que Transforma”, la cual responde de forma integral a los retos actuales y futuros en materia tecnológica, ambiental, social y de gobernanza para garantizar la soberanía energética del país.

¿Cómo cree usted que evolucionará el mercado del Downstream en Colombia en los próximos años?

Desde hace varios meses estamos viendo una recuperación de la demanda de combustibles y de productos petroquímicos que, salvo situaciones inesperadas, debería mantener su tendencia. Aquí lo más importante es que gracias a las inversiones que hemos hecho, las dos refinерías están preparadas para responder a esa demanda creciente.

En Cartagena, en septiembre del año pasado pusimos en operación el proyecto de interconexión de las plantas de crudo, que le permitió a la refinерía aumentar su capacidad de producción en 50 mil barriles por día, para llegar a 200 mil barriles diarios. Y en Barrancabermeja, gracias a



Gracias a las inversiones y mejoras de los últimos años, la refinерía de Barrancabermeja fue escogida como la mejor de Latinoamérica por la Asociación Mundial de Refinación 

las inversiones y mejoras de los últimos años, la refinерía mantiene un excelente desempeño que incluso le permitió ser escogida como la mejor de Latinoamérica por la Asociación Mundial de Refinación.

Además, vemos que el segmento de refinación y petroquímica será fundamental para apoyar la transición energética, a través de iniciativas como el Plan de



Refinería
Cartagena

Foto. **ECOPETROL**

Hidrógeno, en el que las dos refinерías cumplirán una función esencial para la producción de este energético.

En la refinерía de Cartagena ya hicimos un piloto de producción de hidrógeno verde con resultados favorables, mediante un electrolizador de 50 kW alimentado por energía solar, que permitió producir 20 kilogramos por día, con una inversión cercana a US\$1 millón de dólares.

En la actualidad se encuentran en etapa de maduración los proyectos para la construcción de dos plantas más de hidrógeno de bajo carbono en las refinерías y está en evaluación un proyecto que permita producir hidrógeno azul en la refinерía de Barrancabermeja. ☞



Francisco José Lloreda
 Presidente de la Asociación
 Colombiana del Petróleo (ACP)

Foto. ACP

‘SIN TRANSFORMACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR NO HABRÁ TRANSICIÓN ENERGÉTICA EN COLOMBIA’: ACP

Desde su perspectiva, ¿qué debe hacer el Gobierno Nacional para lograr la transición energética de combustibles fósiles a energías limpias y renovables sin poner en riesgo la soberanía energética del país?

La transición energética no solo depende del Gobierno sino de todos los colombianos, pues la transición de la oferta es tan importante como la del consumo; son dos lados de una misma moneda. En ese proceso es fundamental el rol de la industria de hidrocarburos y, en este caso, del sector de combustibles líquidos para lograr que sea una transición gradual y responsable, porque sin transformación

Para el Presidente de la **Asociación Colombiana del Petróleo (ACP)**, **Francisco José Lloreda**, la transición energética debe ser gradual y responsable con las necesidades macroeconómicas del país y de las regiones.

del parque automotor, no hay transición energética en Colombia, esa es la realidad.

Por eso, consideramos que debemos mantener en el corto plazo el programa de mezcla de gasolina con etanol y volver al 10%, impulsar el desarrollo de biocombustibles avanzados e incentivar la modernización del parque automotor de carga y de pasajeros.

¿Ve viable acelerar la transición energética en Colombia o se debe hacer un proceso moderado que atienda a las condiciones socioeconómicas particulares de la población colombiana?

La transición energética debe ser gradual y responsable. Es decir, responsable con las necesidades macroeconómicas del país y de las regiones, que contribuya al

cierre de brechas y que no ponga en riesgo la autosuficiencia energética, al tiempo que se reduce el impacto de la emisión de los gases de efecto invernadero y se gestiona el cambio climático.

En el caso del sector transporte y del consumo de combustibles líquidos, la velocidad de la transición dependerá de los incentivos a la modernización del parque automotor y del desarrollo oportuno de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos, a gas o con otras fuentes de energía.

¿Cómo impactará al mercado mayorista y minorista de combustibles la desaceleración en el consumo de combustibles proyectada para este año, que es del 2,5%?

Para 2023 se espera que el total del consumo de combustibles líquidos crezca 2,5% (gasolina al 3% y diésel alrededor del 2% y el jet al 4%), jalonado principalmente por el crecimiento económico, aunque ralentizado por la entrada de la movilidad eléctrica y a gas. Si bien el incremento esperado es inferior a los observados en 2021 y 2022, se trata de crecimientos de demanda similares al ritmo que se tenía antes de la pandemia.

En ese sentido, y en la medida que los distribuidores de combustibles continúen avanzando en la diversificación de la oferta energética para la movilidad, no se prevé un impacto significativo, sino una oportunidad para continuar creciendo y expandiendo su capacidad de continuar atendiendo las necesidades de consumo de los colombianos.

¿Cuáles son los retos del sector mayorista y minorista frente a este nuevo escenario de transición energética justa?

Los principales retos del sector de combustibles líquidos de cara a la transición energética son los de contribuir a la reducción de la huella de carbono de sus operaciones y a la diversificación de la oferta de energía para la movilidad.

Los distribuidores mayoristas y minoristas ya están invirtiendo en proyectos de generación solar en plantas de abasto y estaciones de servicio, sistemas de almacenamiento de energía, instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos,

2023

Año en el que se espera que el total del consumo de combustibles líquidos crezca **2,5%** (gasolina al **3%** y diésel alrededor del **2%** y el jet al **4%**).

estaciones de gas vehicular, investigaciones en hidrógeno y biocombustibles avanzados, pilotos de mezclas voluntarias de biodiésel y aditivación para mejorar la calidad de los combustibles a productos de mayor rendimiento y menores emisiones, entre otros avances.

¿Cuáles son los retos del sector de distribución mayorista en el escenario de transformación de las estaciones de servicio en puntos de suministro multi-energéticos?

La modernización de las estaciones de servicio a puntos de suministro multi-energéticos será una oportunidad para los distribuidores de combustibles de expandir su actividad y formar parte activa de la transición energética. Algunos de los desafíos de esta transformación serán entender y profundizar acerca de las necesidades y preferencias de los consumidores, la competitividad entre los distintos energéticos y la regulación en torno a su comercialización.

¿Qué proyectos hay en camino para integrarse a esta nueva realidad?

Como lo mencionamos, ya se han desarrollado en estaciones de servicio del país puntos de carga para vehículos eléctricos, estaciones de autoGLP, mezclas voluntarias con biocombustibles y pilotos de producción/suministro de hidrógeno a nivel investigativo. ☐



Foto. ACP



SECTOR DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS PROYECTA INVERSIONES EN COLOMBIA POR \$3,3 BILLONES EN 2023

La **ACP** publicó a comienzos del año un informe económico que resume las cifras de la industria y su proyección en un nuevo contexto de transición. Estas son los principales indicadores del sector y su proyección al 2023.

La Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP) publicó el informe económico 'Mercado de combustibles líquidos en Colombia en un contexto de transición energética', documento que presenta un análisis sobre la evolución del sector en 2022 y las perspectivas para 2023 - 2032, a partir de información estadística oficial y teniendo en cuenta los resultados de una encuesta realizada por el gremio a un grupo diverso y representativo de agentes de toda la cadena.

Según el informe, el sector de combustibles líquidos proyecta inversiones en Colombia por \$3,3 billones en 2023. A corto y mediano plazo será prioritario asegurar el abastecimiento de combustibles en todos los rincones del país y planear una transición energética responsable.

Del total de inversiones, \$1,3 billones se destinarán a mantenimientos mayores en las refinerías y el resto a ampliaciones de la capacidad del sistema de poliductos y de plantas de abasto mayoristas; ade-

cuaciones para cumplir el nuevo reglamento técnico; desarrollos tecnológicos; inversión ambiental y social; y proyectos de autogeneración con fuentes renovables, investigaciones en hidrógeno y modernización de estaciones de servicio hacia puntos de suministro de multi-energéticos.

De acuerdo con el presidente de la ACP, Francisco José Lloreda Mera, "esta inversión evidencia el esfuerzo de los agentes de la cadena por atender las necesidades de movilidad de los colombianos en todo el país y, al mismo tiempo, el interés de avanzar en la transición energética".

Para respaldar estas apuestas por el país, como prioridades de política pública los agentes recomiendan aumentar la confiabilidad en el abastecimiento, desarrollando los almacenamientos estratégicos; continuar con el desmonte gradual de subsidios a los combustibles, mitigando



Esta inversión evidencia el esfuerzo de los agentes de la cadena por atender las necesidades de movilidad de los colombianos en todo el país y, al mismo tiempo, el interés de avanzar en la transición energética



Francisco José Lloreda Mera, Presidente de la ACP



En su evaluación del 2022, la demanda total de **combustibles líquidos aumentó 14%**. El consumo de diésel y **gasolinas aumentó 12%**

los impactos en población vulnerable; y de esta forma promover una transición gradual y responsable, que garantice la seguridad energética y optimice los esfuerzos en la reducción de las emisiones en movilidad.

En su evaluación del 2022, la demanda total de combustibles líquidos aumentó 14%. El consumo de diésel y gasolinas aumentó 12%, y la demanda de gasolina corriente compensó la caída del 29% en extra. El consumo de jet fuel aumentó 48%, superando los niveles prepandemia.

Entre 2023 - 2032 se espera que el total del consumo de combustibles líquidos continúe creciendo anualmente al 2,5% (gasolina y diésel alrededor del 2% y el jet al 4%), jalonado principalmente por el crecimiento económico, aunque ralentizado por la entrada de la movilidad eléctrica y a gas.

La expectativa es que, aún con una mayor penetración de la movilidad eléctrica

\$1.3

Billones se destinarán a mantenimientos mayores en las refinerías y el resto a ampliaciones de la capacidad del sistema de poliductos y de plantas de abasto mayoristas.

(12% de las ventas anuales de vehículos), la participación de automotores convencionales a gasolina y diésel continúe siendo alta en 2032, alrededor del 90%. Se estima que durante 2022 el recaudo del Gobierno central y de los entes terri-

toriales por impuestos a los combustibles fue de \$7,5 billones (17% superior al valorado en 2021); \$4 billones por impuestos nacionales (IVA, impuesto nacional a la gasolina y ACPM e impuesto al carbono) y \$3,5 billones para departamentos y municipios por la sobretasa a la gasolina y el ACPM.

Para 2023, teniendo en cuenta el crecimiento proyectado de la demanda y la actualización de las tarifas de los impuestos, se esperaría que el recaudo alcance niveles cercanos a los \$9 billones.

En 2022, las actividades de la cadena de distribución de combustibles líquidos generaron cerca de 150.000 empleos directos y 120.000 indirectos. Se espera que aumenten en un 4% para 2023. “Es decir que detrás de la garantía del abastecimiento de combustibles a los colombianos, está el esfuerzo y trabajo de 270 mil personas”, destacó el Presidente de la ACP.

En 2022 se estima que el costo total del subsidio, otorgado a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), a la gasolina y diésel estuvo cercano a los \$39 billones. En promedio, el subsidio a la gasolina fue de \$7.530 por galón y el del diésel de \$10.580 por galón.

Para avanzar en una transición energética gradual y responsable en movilidad, los agentes de la cadena recomendaron fortalecer la coordinación interinstitucional y las sinergias entre agentes, continuar el programa de mezcla e impulsar el desarrollo de biocombustibles avanzados, promover la modernización especialmente del parque automotor de carga y pasajeros, entre otros. ☞

speed solutions®

Sistemas y equipos de control

Hidrocarburos, Urea y Lubricantes



DISPENSADOR DE UREA

SPEED DISPENSER UREA es un dispensador que cuenta con la exactitud de abastecimiento así como la opción de programar el mismo abastecimiento por volumen o por valor.

DISPENSADOR DE COMBUSTIBLE

SPEED SMART DISPENSER la mejor versión para el control y abastecimiento de combustible en EDS cuenta con un dispensador integral, (con despache) simultáneo en todas las mangueras), de bajo costo el inclui sistemas de impresión de recibos y un tiempo operativo de 5 años de garantía.

SISTEMA DE NIVEL COMBUSTIBLE EN TANQUES

SPEED-TANK Como la mejor versión para la automatización y administración de inventario de combustible en una EDS, cuenta con la posibilidad de realizar el control total de combustible, niveles de nivel de llenado.

DISPENSADOR DUAL (DIESEL Y UREA)

SPEED SMART DISPENSER Equipo Versatil DUAL para despacho de ACEM y UREA. Automático, equipo con prestaciones. Excelente en el mercado, reduciendo así costos de inversión en EDS.

ACCESORIOS

Venta de Accesorios Consumibles con Certificado UL, los cuales cumplen los requerimientos exigidos en la resolución 30198 del Ministerio de Minas.

SOFTWARE

SCA-SCA3NET como la mejor versión para la automatización y administración de ventas y flota para una EDS, con esta solución todo en uno podrá realizar procesos como: impresión de recibos, identificación de flota, control de inventarios, control de flujo y mucho más.

EQUIPOS ENSAMBLADOS 100% EN COLOMBIA

www.speedsol.com

E-mail
oalvarez@speedsol.com



Teléfonos
317 5154298

speed solutions

‘SEGUIREMOS GARANTIZANDO LA LIBRE COMERCIALIZACIÓN Y EL LIBRE ACCESO AL DESARROLLO DE ESTAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS’: MINENERGÍA



La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía respondió varias inquietudes relacionadas con la distribución minorista de combustibles y lo que viene para el sector en el corto y mediano plazo.



Cómo encuentra la situación actual del sector de la distribución minorista de combustibles?

Actualmente, el país cuenta con cerca de 6.881 Estaciones de Servicio a nivel nacional. Los agentes de la cadena, inclusive los minoristas, se encuentran en un periodo de transición, pues están siendo certificados por el organismo de inspección de acuerdo con los lineamientos del nuevo Reglamento Técnico, expedido mediante la Resolución 40198 de 2021. Dado que esto supone un proceso complejo para los minoristas, la Dirección de Hidrocarburos amplió el plazo para certificarse hasta el 3 de abril de 2023.

Con la implementación de este nuevo reglamento técnico se busca una actualización de la regulación a EDS conforme a normas internacionales y altos estándares operacionales.

¿Tiene la distribución minorista de combustibles un abastecimiento estable y garantizado, atendiendo a las falencias en el suministro que se presentaron en 2022?

Desde la Dirección de Hidrocarburos trabajamos para garantizar el suministro continuo de combustibles líquidos derivados del petróleo a lo largo de todo el territorio nacional. En virtud de lo anterior, mediante comités de abastecimiento de combustibles semanales se hace seguimiento y control al abastecimiento y suministro desde las diferentes refinerías y plantas mayoristas a los agentes distribuidores de la cadena en cuanto a inventarios y operaciones.

De igual forma, a través del Sistema de Información de Combustibles (SICOM) hacemos seguimiento a las transacciones entre los agentes, las cuales reflejan el

comportamiento de la demanda de combustibles, biocombustibles y sus mezclas.

El Gobierno Nacional continuará garantizando la oferta de combustibles en el país y enfrentando los diferentes retos asociados al crecimiento constante de la demanda mediante el mejoramiento de la información disponible y la expedición de normas que permitirán un suministro estable en todo el territorio nacional.

En concreto, adelantaremos estas acciones: 1) la regulación de los tipos de almacenamiento de combustibles líquidos y biocombustibles, el contenido mínimo de los contratos y los acuerdos entre los agentes de la cadena, 2) la realización de un estudio de saturación de EDS automotrices y fluviales, 3) la expedición de la nueva metodología de volúmenes máximos asignados de combustibles en zona de frontera, que

COMPETENCIA A ACTIVIDAD

contemplará la focalización de subsidios, 4) el fortalecimiento del SICOM con transformación digital y agilización de los trámites y servicios, y 5) la actualización de la señal de necesidad de la red de poliductos ante lo establecido, tanto sobre abastecimiento como sobre confiabilidad, en el Plan Indicativo de Combustibles Líquidos de la UPME.

¿Existe riesgo de desabastecimiento de combustibles en algunas zonas del país?

Hemos identificado que, debido al regreso de la presencialidad, el crecimiento del parque automotor, la reactivación del turismo y el aumento de pasajeros la demanda se incrementó en niveles superiores a un 16% frente a lo registrado en 2019. Particularmente, la Costa Atlántica y las zonas de frontera son las que muestran mayores incrementos en la demanda.

Por lo anterior, en coordinación con la industria hemos establecido nuevas estrategias para garantizar el suministro de combustibles, no solo ante eventuales emergencias regionales, como sucede actualmente en el suroccidente del país, sino en todo el territorio nacional, con planes y esquemas de abastecimiento adicionales a los normales, que garantizan la prestación del servicio público de distribución de combustibles.

¿Cuál es su expectativa de proyección del incremento del precio de la gasolina y el diésel durante el 2023?

Los ajustes al precio de venta de la gasolina de los últimos meses hacen parte de una senda de incrementos planteada por el Gobierno Nacional desde octubre del año pasado, la cual tiene como objetivo la reducción gradual del déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC).

El FEPC, creado por la Ley 1151 de 2007, empezó a operar en 2009 con el fin de mitigar en el mercado interno las variaciones en los precios de los combustibles, que

pueden ocurrir, entre otras cosas, por la alta volatilidad de los mercados internacionales.

En los últimos años dicho mecanismo ha contribuido a una mayor estabilidad en los precios de los combustibles que perciben los ciudadanos, comparado con lo que ocurre en países donde el precio no se encuentra regulado por el Estado, con la consecuente exposición a la volatilidad de los precios internacionales y, en últimas, a las veleidades de la geopolítica.

Sin embargo, esta estabilización ha provocado un saldo negativo en el Fondo que pone en riesgo la estabilidad de las cuentas fiscales de la Nación. Por eso resulta necesaria y prioritaria la aplicación de estrategias que permitan la reducción de este déficit.

¿Ve el gobierno la posibilidad de liberar los precios de los combustibles en el futuro, como una alternativa ante el déficit del FEPC?

Actualmente, los ministerios encargados se encuentran en el proceso de revisión del funcionamiento del FEPC y de las variables incluidas en este. En ese sentido, el Gobierno está desarrollando propuestas y considerando políticas que permitan la respectiva actualización de las metodologías de cálculo, con la consideración principal del ajuste la reducción de su impacto fiscal.

Resaltamos que estas propuestas deben considerar también su impacto económico en los consumidores de combustibles, con su respectiva incidencia en la canasta

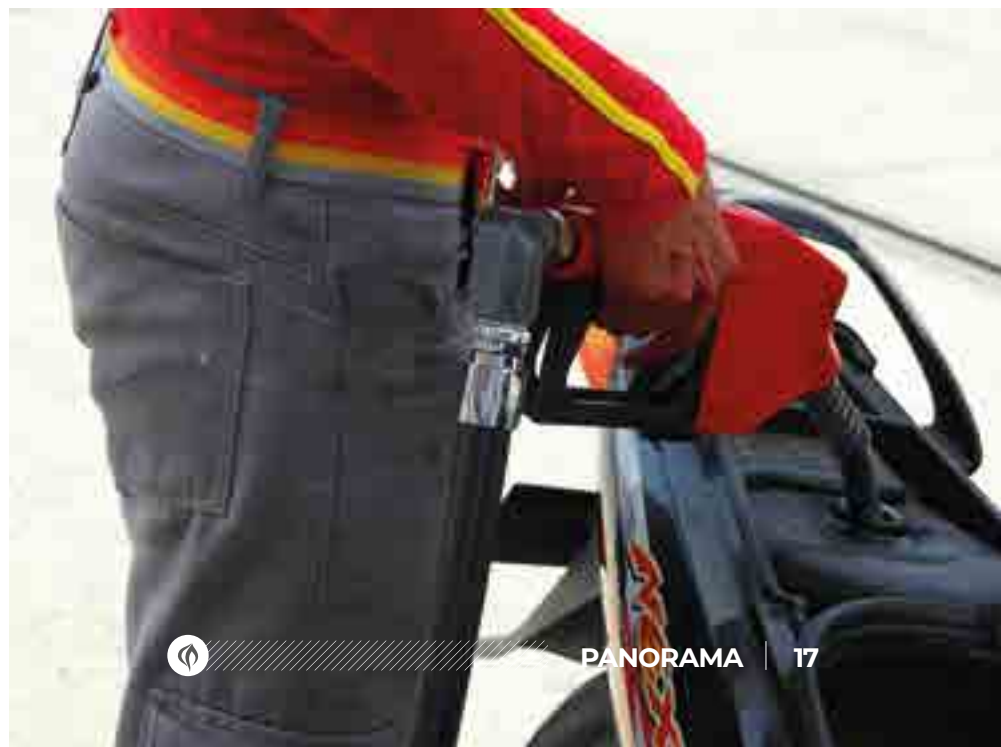
básica de los hogares y, en general, en factores macroeconómicos como la inflación y el gasto de la Nación; así como su efecto en temas medioambientales, de calidad de los combustibles y de aseguramiento del abastecimiento.

El Gobierno Nacional no ha excluido el estudio de los efectos de la apertura de este mercado con la finalidad de asegurar la disponibilidad de combustibles. Esa consideración incluye esquemas de flexibilización de precios combinados con mecanismos de regulación, de modo que haya momentos de estabilización y momentos de liberación, según sea pertinente.

Nos preocupa que una propuesta en ese sentido llevaría a que los consumidores finales se vieran expuestos a la alta volatilidad en los precios de los combustibles del mercado internacional. Por lo tanto, el asunto debe ser analizado con todos los fundamentos técnicos que implicaría y debe considerar los diferenciales entre los precios nacionales y los precios de paridad de nuestros mercados relevantes.

¿Qué se viene con respecto al nuevo Reglamento Técnico para EDS? ¿Qué pasará con el proceso de certificación de las EDS?

El nuevo Reglamento Técnico estableció ajustes en las instalaciones de las EDS, lo cual trae cambios significativos en la seguridad para la prestación del servicio, entre otras cosas para ajustarse a las normas internacionales.



En cuanto al proceso de certificación, el nuevo reglamento implica cambios dentro del mismo organismo certificador, que deberá implementarlo y aplicarlo. Esto beneficia al país, en temas de integridad y seguridad.

¿Se han contemplado beneficios tributarios para las EDS que coloquen cargadores eléctricos y paneles solares en sus instalaciones?

Cualquier ajuste en materia tributaria se debe tramitar ante el Congreso, que es el órgano encargado. Ahora bien, todas las acciones que está ejecutando el Gobierno en la promoción de la implementación de energías alternativas renovables pueden ser aprovechadas por parte de los agentes de la cadena, que de esta manera contribuirían a fortalecer el proceso de transición energética, eje de esta cartera.

¿Cuál es su plan de trabajo articulado entre mayoristas y minoristas para lograr establecer un margen de remuneración a la actividad minorista que dé estabilidad al sector y no se diluya en una guerra de precios entre grandes empresarios y pequeños distribuidores?

Actualmente, la estructura de precios de los combustibles cuenta con una regulación de la remuneración para agentes tanto mayoristas como minoristas que reconoce la importancia de su actividad. Por otro lado, la dinámica de ofrecer descuentos hace parte de las estrategias comerciales de cada particular, en las que este Ministerio no tiene competencia regulatoria.

Ahora bien, nos permitimos aclarar que, en la actualidad a este Ministerio, conforme a las funciones otorgadas por la Ley 1955 de 2015, le corresponde establecer la metodología de cálculo del valor del ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles, particularmente para la regulación de las tarifas y los márgenes asociados a la remuneración de toda la cadena de transporte, logística, comercialización y distribución de los combustibles que hacen parte del mercado regulado.

En este sentido, mediante la Resolución 40193 del 21 de junio de 2021, "Por la cual se delegan funciones de regulación del sector de combustibles líquidos en la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG)", los Ministerios de Minas y Ener-

gía y Hacienda y Crédito Público delegaron en la CREG tal función (la definición de tarifas y márgenes asociados a la remuneración de toda la cadena de transporte, logística, comercialización y distribución de los combustibles que hacen parte del mercado regulado), por lo que ahora ese será un asunto de su competencia.

Actualmente la CREG, en su agenda regulatoria, considera la actualización de los márgenes económicos de toda la cadena de distribución con el respectivo reconocimiento para agentes mayoristas y minoristas, incluida la actualización del marco conceptual y metodológico. El objetivo es incorporar la remuneración eficiente de los costos de inversión y los gastos de administración, operación y mantenimiento asociados a cada negocio.

¿Cuál es su opinión acerca de la integración vertical y la integración horizontal en el mercado de las EDS?

Las integraciones vertical y horizontal no son actividades reguladas en el mercado de combustibles líquidos derivados del petróleo. No obstante, el Ministerio de Minas y Energía está empeñado en fortalecer la reglamentación asociada con la infraestructura y los requisitos necesarios para un suministro seguro y confiable, a través de las estaciones de servicio de los diferentes combustibles a las cuales acuden los ciudadanos.

De esta manera, continuaremos trabajando articulada y responsablemente con las diferentes autoridades territoriales y nacionales para garantizar el correcto



funcionamiento de los diferentes agentes minoristas en todo el país.

En este sentido, se continuará asegurando la libre competencia y el libre acceso al desarrollo de esta actividad económica, dentro de la normativa y bajo los criterios y lineamientos que la Superintendencia de Industria y Comercio requiere para el mercado de combustibles líquidos, en particular sobre temas que involucran la integración vertical de los agentes de la cadena de suministro.

¿Cuál debe ser el papel que debe jugar la Dirección de Hidrocarburos en el proceso de transición energética impulsada por este gobierno y cuál el rol de las estaciones de servicio en esa transición?

En el sector de hidrocarburos se han implementado diferentes estrategias operativas y regulatorias, con el fin de promover energéticos más limpios que aporten a una transición hacia combustibles renovables.

La Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía ha liderado una agenda regulatoria que establece condiciones más estrictas de calidad de los combustibles tipo diésel, gasolina motor y sus mezclas con biocombustibles, mediante la expedición de reglamentos técnicos correspondientes a las resoluciones 40103 y 40433 de 2021. Lo anterior contribuye



PREMIUM

como iniciativa privada. Estos programas representan una disminución de 3.968 toneladas de CO2 que se han dejado de emitir a la atmósfera y que equivalen a 330 ha sembradas de árboles de acacia.

Adicionalmente, se planea avanzar en los siguientes proyectos normativos durante 2023:

- Establecer un marco regulatorio para programas piloto de energéticos alternativos con el uso de biocombustibles de segunda generación, que son aquellos producidos a partir de materias primas residuales.
- Se lanzará la hoja de ruta de energéticos alternativos, que propone incorporar el combustible sostenible de aviación (SAF) y el diésel renovable (HVO) en la matriz energética de nuestro país.

Es importante resaltar que las estaciones de servicio se están acogiendo a la transición energética planteada por este gobierno, no solo con la adopción del nuevo Reglamento Técnico, sino también par-

ticipando en los diferentes proyectos de este Ministerio y entregando combustibles con una mejor calidad.

De igual forma, los agentes de la cadena, no solo las EDS, contribuyen a la apuesta de transición energética trazada con la reducción de la huella de carbono en sus operaciones e iniciativas de eficiencia energética, autogeneración de renovables y compensación de emisiones.

En este sentido, el reglamento técnico aprobado a través de la Resolución 40405 de 2020 y modificado por la Resolución 40198 de 2021 no solo establece los lineamientos aplicables a la infraestructura de las EDS, las plantas de abastecimiento, las instalaciones del gran consumidor con instalación fija y los tanques de almacenamiento del consumidor final, sino que determina los lineamientos necesarios para que las EDS de servicio automotrices o mixtas autorizadas puedan ofrecer la recarga de energía eléctrica destinada a vehículos híbridos y eléctricos. ☞

a mejorar la calidad del aire, reduciendo las emisiones de material particulado y gases contaminantes a la atmósfera.

Por otra parte, en el marco de la Resolución 40178 de 2020, actualmente hay tres programas piloto de mezclas superiores (20% de biodiésel en diésel fósil, denominado B20), en vehículos de carga pesada, en los cuales participan los diferentes agentes de la cadena, entre ellos las estaciones de servicio que quieran acogerse a estos proyectos



Evite No Conformidades

Con nuestro Kit de muestreo

Capacitaciones + Experiencia Técnica
Ahorro en Mantenimiento + Rentabilidad
Confianza + Cumplimiento Normativo



Únete al grupo **PQUA®** Revista Premium escaneando este código con la cámara de tu WhatsApp y obtén beneficios

Tel: 305 9149343 - 321 2875835
comercial@pqua.co
juanpablo@pqua.co





UN 'NUEVO AIRE' PARA EL FONDO SOLDICOM

Desde el 31 de enero de 2023, **COMCE** es el nuevo administrador del **Fondo Soldicom**. Comienza un nuevo estilo en la ejecución de estos recursos, que hoy llegan a casi \$10.000 millones al año.

El 31 de enero de 2023 se firmó el acta de inicio del nuevo contrato de administración del Fondo de Protección Solidaria Soldicom por parte de COMCE y el Ministerio de Minas y Energía. Sin duda, se trata de un hecho histórico, pues es la primera vez que, en más de 34 años de vigencia del Fondo, éste es administrado por una agremiación diferente a Fendipetróleo Nacional.

“Me parece que el Fondo ya necesitaba un cambio y un respiro en la administración. Siempre hacer los cambios es importante, respirar otros aires y buscar como siempre ayudarlo al minorista, que es lo importante. La idea es trabajar en conjunto con ellos todos los temas que tenemos pendientes y ejecutar lo presupuestado para este año”, afirma Juan Carlos Molina, Presidente de la Junta Directiva del Fondo Soldicom.

Es importante recordar que esta administración fue confirmada el 5 de marzo de 2021, luego de que COMCE cumpliera con el requisito legal establecido en el artículo 7° de la Ley 26 de 1989, en el que debía agrupar a más del 30% de los distribuidores minoristas de combustibles del país ante el Ministerio de Minas y Energía.

COMCE es la confederación de distribuidores minoristas de combustibles y energéticos integrada por siete gremios que reúnen más de 2.000 distribuidores minoristas asociados en diferentes regiones del país.

“Este es un reto importante, de cara a que los beneficios del Fondo Soldicom se vean reflejados en los proyectos que queremos realizar este año. Es un año con muchas expectativas de todo el sector, de los aportantes, de los diferentes gremios que conforman

la confederación, del Ministerio de Minas y Energía porque es un nuevo administrador”, asegura David Jiménez Mejía, Presidente Ejecutivo de COMCE, administrador del Fondo Soldicom.

Claramente, la expectativa es grande por los retos que se vienen para un sector que enfrenta grandes desafíos en el mediano plazo.

Uno de los grandes objetivos de la nueva administración del Fondo es aumentar el porcentaje de ejecución de los recursos, que al año suman cerca de los \$10.000 millones de pesos. “Queremos como administradores del Fondo que los recursos lleguen y sean de utilidad para todos los aportantes”, asegura Sandra Awakon, Directora Ejecutiva de Sodicom y presidenta de la Junta Directiva de COMCE.

El año pasado, durante la administración pasada, la ejecución fue apenas del 45%, por lo que se quiere ahora es poder ejecutar al máximo los recursos del Fondo.

“Aquí es importante aclarar que el Fondo Soldicom no administra ni ejecuta los recursos. Es COMCE quien administra, ejecuta y contrata los proyectos. Eso es muy importante diferenciarlo. Por eso es muy importante que los minoristas conozcan a la Confederación y lo que hace en su beneficio”, dice Jiménez.

El comienzo no ha sido fácil para el nuevo administrador. En el primer mes no se había aprobado aún el presupuesto general del Fondo, no existía un reglamento operativo de los soportes documentales que garantizan la integridad de la información y tampoco se dio un empalme riguroso con el administrador saliente, temas que fueron de conocimiento del Minenergía. “Si no hay un presupuesto aprobado, el administrador del Fondo no puede ejecutar nada”, afirma David Jiménez.

UN ESTILO DIFERENTE

Sin embargo, hay mucho por hacer y es claro que el de COMCE va a ser un estilo muy diferente de hacer las cosas, en tres líneas de acción fundamentales, que su Presidente resume así:

“Lo primero es entender que este es un fondo parafiscal del sector minorista para el sector minorista. No es un fondo que le



A los distribuidores minoristas les decimos que tengan confianza en esta nueva propuesta de trabajo, que sean receptivos a los nuevos programas



David Jiménez Mejía
Presidente Ejecutivo de **COMCE**

pertenezca a un gremio en particular. Ese será nuestro enfoque inicial.

“Lo segundo es actuar con la mayor pulcritud y rectitud en la administración de los recursos. Estamos construyendo esto desde ceros, con un enfoque de servicio al aportante. Somos conscientes de darles a entender a los minoristas que estos son recursos públicos por ser una contribución parafiscal.

“Lo tercero es que vamos a procurar que el sector minorista de combustibles en el país

tenga la importancia que merece dentro de la industria nacional. Este es un fondo de fomento que tiene como propósito estimular la productividad del sector, mejorar la prestación del servicio y ese es el impacto final que buscamos con todos los proyectos. Que esto se refleje en todo el sector minorista, es un objetivo de largo plazo”.

Otro de los objetivos claros de la nueva administración será el trabajo articulado con el Ministerio de Minas y Energía. Existe una reforma de estatutos que fue discutida en una asamblea general de aportantes y actualmente está en revisión por parte del Ministerio.

“Esa es una directriz del presidente de la Junta Directiva y de nosotros como administradores. La Junta no administra, sino que vigila la correcta ejecución de los recursos. Queremos que el Ministerio acompañe al sector minorista y que conozca cuáles son sus necesidades, por eso es importante tener una línea permanente de dialogo con ellos. Si queremos una alta ejecución de los recursos, es importante contar con el Ministerio”, sostiene Jiménez.

Un ‘nuevo aire’ llega al Fondo Soldicom de la mano de COMCE. Todos esperamos que su gestión sea altamente efectiva y en beneficio de los más de 6.800 distribuidores minoristas de combustibles que operan en todo el país. ¡Buen viento y buena mar para COMCE! ☺

LOS PROYECTOS QUE BENEFICIAN A LOS APORTANTES



Durante el 2023 se conservan la gran mayoría de proyectos que se venían implementando en anteriores administraciones. Por un lado, los 60 asesores ambientales y los asesores de calidad del servicio, que vienen ya trabajando y visitando las estaciones en distintas regiones del país.

Además, hay un equipo de trabajo de 20 profesionales que tienen la tarea de ejecutar el presupuesto. Son, en total, 80 colaboradores de COMCE dedicados a la administración de los recursos del Fondo Soldicom.

También se tiene un proyecto de auxilios económicos directos a los aportantes del Fondo para apoyar la certificación de las estaciones, la verificación metrológica de surtidores y pagar las pólizas de responsabilidad civil extracontractual. En eso se concentra el 85% del presupuesto. Es un presupuesto orientado a resultados, a beneficios directos al aportante. ☺



PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS: ¿HACIA DÓNDE VAN?

Por: **Julián Cabeza Argote**
Economista Experto en la
Distribución de Combustibles

Las medidas implementadas por el nuevo Gobierno Nacional, junto con el Banco de la República, impactan la política fiscal y monetaria de la economía colombiana. El precio los combustibles líquidos (GMC y ACPM) incide en ambas políticas; en la política fiscal su afectación surge desde el FEPC.

A partir de cálculos propios, desde enero de 2020 a diciembre de 2022, dicho Fondo acumuló un déficit de \$47 billones de pesos, un promedio de \$3 billones mensuales se añaden a la deuda actualmente, teniendo en cuenta la incidencia y los efectos de la fuerte depreciación del peso, y el aumento en el precio internacional de los combustibles.

El gobierno entrante señaló desde octubre de 2022 que, de manera gradual incrementaría el precio de la gasolina corriente, con el fin de buscar aliviar la presión que ejerce el subsidio a este combustible sobre el déficit del Fondo. Todo pasivo que tenga este Fondo es un impacto a las finanzas públicas.

Por otra parte, considerando el parque automotor colombiano, la mayoría de los vehículos utilizados por particulares son motores de encendido por chispa, mientras que el transporte de carga y de pasajeros está compuesto en su mayoría por vehículos automotores por compresión, aquellos que consumen ACPM.

A su vez, el efecto de un incremento en el precio del ACPM se observará en los costos logísticos, siendo su impacto un efecto multiplicador y de gran impacto que termina incidiendo sobre la inflación. Por esta razón, se tomó la decisión de mantener constantes los precios del ACPM, con

el fin de evitar un efecto de encadenamiento que lleve a un mayor incremento en el precio de los alimentos, el transporte de carga y de pasajeros, así como los niveles de demanda por este combustible.

ALZAS PARA TODOS

El alza de los precios se genera de manera proporcional para todas las ciudades y municipios, independiente del régimen de libertad en el que opere la EDS. No obstante, en el régimen de libertad vigilada se observan casos donde el distribuidor minorista compite ofreciendo un menor precio al establecido por resolución o donde la EDS establece un mayor precio según su mercado relevante, por lo que la estrategia de oferta varía en cada estación y se encuentra reglamentada bajo este régimen.

Por otra parte, si bien el régimen de libertad regulada establece un límite en el margen del distribuidor minorista, muchos municipios no cuentan con la jurisdicción de una planta de abasto, lo cual lleva a incrementar los costos logísticos que debe asumir por el transporte desde planta a la EDS, lo que incide en el precio final que asume el consumidor.

Finalmente, en los municipios considerados como zonas de frontera perciben las mismas variaciones que el resto del país, no obstante, dentro de los mecanismos económicos utilizados por el gobierno a través del Ministerio de Hacienda se genera un apoyo adicional al de los cupos, esto en el ingreso al productor del combustible, el cual varía según el tipo de combustible y el departamento al cual se enfoca la medida, lo que genera cambios en el precio del combustible.

Hipotéticamente, el objetivo ideal en términos del precio de los combustibles es que el mercado perciba el costo real de un galón de combustible (costo de oportunidad para el productor o importador), sin



En el último año, el precio de la gasolina corriente en Bogotá se ha incrementado en \$1.401 pesos (casi 15%) y en el caso del ACPM presenta una variación de \$205 pesos (2,24%). La tendencia se mantiene al alza el resto del año.

ciencia en la economía. Aquellas naciones que intentaron eliminar la medida vivieron jornadas de protesta social e impacto en la economía, como Francia y Ecuador.

Se debería prestar más atención al funcionamiento del FEPC, el cual si hubiera actuado de la manera en que se rige su puesta en operación hubiera evitado el actual déficit, ya que funcionaría como estabilizador y no como un 'hoyo negro' que consume recursos públicos en forma de subsidios y sin un control, dado que crece en la misma medida que la demanda.

Infortunadamente, los mecanismos de fijación del precio de los combustibles se ven truncados a discreción política, con efectos de diverso orden para la economía y los agentes.

Los precios de los combustibles deberían aproximarse al precio internacional, de esta manera el mercado observaría el precio real del combustible. Sin embargo, es una medida que no resulta eficaz y eficiente sin que genere un cambio estructural en el mercado; por lo que las medidas de convergencia de precios deben desarrollarse de forma progresiva.

Si bien la demanda de los combustibles líquidos presenta tendencia inelástica, no hay que omitir que los hogares consumen dependiendo de su nivel de ingreso y un alto precio generaría repercusiones en los hogares con menores ingresos.

Las medidas de evaluar el mercado y continuar con un aumento gradual en la ga-

solina es lo más efectivo, ya que permite analizar el comportamiento de la demanda y reducir al máximo posible el impacto tanto en el FEPC como en la inflación.

Suponiendo que nuestro país no contara con reservas de hidrocarburos, capacidad de refinación o un posible desabastecimiento, el mercado nacional debería acudir al mercado internacional, siendo el agente importador el que asumiría un precio de mercado y no lo vendería por un precio menor al que lo compró, por lo que el gobierno y/o el mercado nacional deberá pagar al precio establecido por el importador, siendo un valor significativamente mayor al que se observa hoy en día en las EDS.

EL MÁS BAJO DE LA REGIÓN

Al analizar el benchmarking del precio de los combustibles (GMC y ACPM) en contraste con otras naciones del continente, el combustible comercializado en Colombia es de los más económicos de la región; comportamiento que se mantiene constante en los últimos años.

En los casos en donde se presentan problemas de logística que afecten la operación habitual en la distribución de combustibles, el distribuidor deberá trabajar de la mano con la alcaldía municipal, teniendo en cuenta que cierres o desvíos viales a causa de fenómenos climáticos, accidentes o cierres temporales pueden afectar la operación, elevando el precio del transporte entre planta y estación de servicio.

La autoridad municipal debe tomar las medidas del caso a través de un acto administrativo, lo que le permitirá al distribuidor soportar el aumento del precio en caso de que la SIC o cualquier órgano de control realice una inspección y control sobre los precios de venta.

Finalmente, en referencia a las mezclas de biocombustibles, existe una normatividad que regula el nivel de mezcla de cada bio, pero no todas las regiones manejan los mismos niveles de mezcla. El porcentaje máximo establecido para la gasolina es el 12% y para el ACPM es del 10%, aunque existen programas especiales que permiten a cierta flota manejar un mayor nivel de mezcla. No obstante, dichos niveles pueden cambiar de acuerdo a contingencias y coyuntura que se observen en la producción de estos energéticos.

embargo, los parámetros que establecen el cálculo del ingreso al productor responden a factores exógenos. El objetivo que persigue actualmente el gobierno con las medidas de fijación de precios es restablecer una senda donde el precio del combustible se acerque al precio del mercado.

PRECIOS Y SUBSIDIOS

Si bien el gobierno anterior decidió mantener el precio congelado por más tiempo del conveniente, esta decisión política llevó a un incremento significativo del déficit del FEPC. Ahora, el objetivo real es mermar el impacto mensual en el Fondo.

Hasta ahora el sector y sus agentes no observan que el gobierno esté interesado en eliminar el subsidio al combustible, medida que ha mostrado carecer de eficacia o efi-

CUADRO 1. VARIACIÓN DEL INGRESO AL PRODUCTOR (1° DE ENERO-1° DE FEBRERO)

PERIODO	1/01/2023	1/02/2023	VR.ABOLUTA	VAR.%
IP ALCOHOL	\$ 13.729,39	\$ 13.729,39	▶ \$ -	0,00 %
IP BIOCOMBUSTIBLE	\$ 20.319,76	\$ 20.303,34	▶ -\$ 16,42	- 0,08 %
IP GMC	\$ 5.797,50	\$ 5.916,50	▲ \$ 119,00	2,05 %
IP ACPM	\$ 4.614,75	\$ 4.428,95	▼ -\$ 185,80	- 4,03 %
IP GME	\$ 13.406,00	\$ 13.406,00	▶ \$ -	0,00 %
IP GMCO	\$ 6.104,09	\$ 6.229,02	▲ \$ 34,93	0,56 %
IP ACEM	\$ 6.185,25	\$ 6.019,39	▼ -\$ 165,86	- 2,68 %

Fuente: Elaboración propia.

CUADRO 2. PRECIOS DE REFERENCIA PRINCIPALES CIUDADES A PARTIR DEL 1º DE FEBRERO

CIUDAD	GASOLINA MC (\$/GAL)	ACPM MC (\$/GAL)
BOGOTÁ	10.773	9.357
MEDELLÍN	10.712	9.372
CALI	10.813	9.484
BARRANQUILLA	10.449	9.060
CARTAGENA	10.407	9.028
MONTERÍA	10.657	9.278
BUCARAMANGA	10.519	9.125
VILLAVICENCIO	10.873	9.457
PEREIRA	10.756	9.429
MANIZALES	10.765	9.417
IBAGUÉ	10.720	9.348
PASTO	8.916	8.396
CUCUTA**	8.825	7.089
PROMEDIO PVP (13 Ciudades Principales)	10.399	9.065

Fuente: Circular 007 de 2023 de la CREG

Mientras que las principales ciudades mantienen un nivel del 10% en el ACPM, algunas otras en zonas de frontera no manejan o se ha retrasado su implementación. En el caso del Etanol se han observado novedades en los cultivos de caña producto del fenómeno de la niña, así como disminución en la oferta por procesos de mantenimiento en las plantas. Actualmente, el porcentaje que se observa en la mayor parte del país es el 5%, que puede variar en cada planta de abasto según su disponibilidad y tiene repercusiones en el precio de venta, ya que los bios no pagan impuestos (su IP es mucho más costoso que el IP de los combustibles fósiles).

ÚLTIMAS MODIFICACIONES EN LOS PRECIOS

El pasado 31 de enero de 2023, los ministerios de Minas y Energía y Hacienda expidieron las siguientes resoluciones vigentes a partir del 1º de febrero. Estos son los cambios y novedades más relevantes:

La Resolución 40447 del 31 de octubre de 2022 estableció el contenido máximo de mezcla de alcohol carburante con gasolina motor corriente y extra, y de biodiésel en la mezcla con ACPM. En su Artículo 1 señala los porcentajes máximos de alcohol carburante que tendrá la gasolina, así como los aumentos graduales a partir de la fecha y hasta febrero de 2024.

En el Artículo 2 estableció transitoriamente que aquellos agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos que no cuenten con la disponibilidad suficiente de alcohol carburante podrán establecer la mezcla entre el 1% y el 5%. Los agentes interesados en acogerse a lo dispuesto en el artículo deberán informar a la Dirección de Hidrocarburos. No obstante, los agentes de la cadena y el público en general deben tener presente que el aumento o disminución de las mezclas puede tener un impacto mayor en el precio de la gasolina corriente.

Además, el Artículo 7. expone que la presente resolución rige a partir de su publicación en el diario oficial. No obstante, se otorgará un término de 15 días calendario siguientes a la publicación para distribuir los combustibles que permanezcan en los inventarios y cumplan el parámetro de mezcla con biocombustible previsto en las normas anteriores.

Para la vigencia de febrero de 2023 se planteó un nivel de mezcla de alcohol carburante al 5%, no obstante, conforme con la Circular 007 de 2023 de la CREG la estimación de los precios se realizó a un nivel del 4%, por lo que plantas de abasto o ciudades con un mayor nivel de mezcla tendrán diferencias entre los precios publicados por la Comisión y lo establecido por el distribuidor minorista de combustible.

La Resolución 40161 de 2023, la cual modificó el ingreso al productor (IP) de la



GMC estableciéndolo en \$5.916,50 y fijó el IP del ACPM en \$4.428,95. El IP de la gasolina extra para el mes de febrero fue de \$13.406 pesos.

El Cuadro 1 se resume el registro de IP por tipo de producto entre el precio vigente y el precio inmediatamente anterior. Finalmente se observa que para esta vigencia el Ministerio rompe con el criterio que señala que el IP del ACPM sólo podrá variar mensualmente $\pm 2.8\%$ (Resolución 181491 de 2012).

La Resolución 40544 de 2022, en su Artículo 3 prorrogó la suspensión de la aplicación del Artículo 2 de la Resolución 180643 de 2022 hasta el 28 de febrero de 2023, la cual establece que el valor del IP del Alcohol Carburante para un determinado mes no podrá ser superior en ningún caso al precio de referencia de la gasolina corriente oxigenada para Bogotá.

La Resolución 40162 de 2023 estableció el IP para el alcohol carburante en \$13.729,39, lo cual no muestra ninguna variación frente al ingreso fijado en enero. Por su parte el Biodiésel se fijó en \$20.303,34 pesos, una disminución de \$16,42 frente al ingreso de fijado en enero (-0.08%).

CUADRO 3. VARIACIÓN ACUMULADA DE LOS PRECIOS PARA BOGOTÁ (ENERO A FEBRERO)

BOGOTÁ	1/01/2023	1/02/2023	VR.ABOLUTA	VAR.%
GMC	\$ 10.522,20	\$ 10.773,00	\$ 250,80	2,38 %
ACPM	\$ 9.357,20	\$ 9.357,00	- \$ 0,20	0,00 %

Fuente: Elaboración propia.



precios de bienes o servicios ordenarán la publicación de las disposiciones respectivas en el Diario Oficial y al menos en dos (2) diarios de amplia circulación nacional. Los proveedores y productores tendrán dos (2) días a partir de la publicación en el Diario Oficial para adecuar todos sus precios a lo ordenado por la autoridad".

El Cuadro 2 expone los precios de referencia para la gasolina corriente y para el ACPM en las principales ciudades del país a partir del 1° de febrero y hasta nueva notificación. El precio promedio de la GMC al 4% en las principales ciudades se sitúa en \$10.399 pesos y el ACPM al 10% se promedia en \$9.065. Por calculo propio sin considerar el precio en las zonas de frontera es un promedio de \$10.691 pesos, respecto al ACPM el precio promedio en las principales ciudades es de \$9.320 pesos.

Por otra parte, tomando el precio de referencia para la ciudad de Bogotá vigente a partir del 1° de febrero, presenta el siguiente comportamiento:

Acorde con en **el Cuadro 3**, durante el transcurso del año, el precio por resolución de la GMC y el ACPM ha mantenido un incremento estable siendo pronunciado en los últimos tres meses. Teniendo en cuenta el precio internacional, tanto de los combustibles como del petróleo, los precios internos se mantienen constantes gracias al subsidio/medida estabilizadora que ofrece el FEPC, el cual afectará la política fiscal del país con el fin de no trasladar el impacto hacia la política monetaria (inflación).

A lo largo del año se observa un incremento para la gasolina corriente de \$250,80 (2,38%) y para el ACPM ha sido de -\$0,20 (-0,002%), este último se ha mantenido estable manteniendo lo señalado por el Presidente de la República de mantener constante el precio del ACPM, con el objeto de no incrementar los costos logísticos de carga y transporte de pasajeros.

El Cuadro 4 expone la variación anual de 12 meses, es decir, comparando el precio registrado en febrero de 2022 con la misma vigencia en 2023. En el último año, el precio de la gasolina corriente se ha incrementado en \$1.401 pesos (14,95%) y en el caso del ACPM presenta una variación de \$205 pesos (2,24%).

CUADRO 4. VARIACIÓN ANUAL DEL PRECIO PARA BOGOTÁ (FEBRERO 2022-FEBRERO 2023)

BOGOTÁ	FEB - 2022	FEB - 2023	VR.ABOLUTA	VAR.%
GMC	\$ 9.372,00	\$ 10.773,00	\$ 1.401,00	14,95 %
ACPM	\$ 9.152,00	\$ 9.357,00	\$ 205,00	2,24 %

Fuente: Elaboración propia.

La Resolución 40158 del 26 de enero modificó de manera temporal la proporcionalidad del alcohol carburante para el país, donde cada planta podrá ofrecer a los distribuidores gasolina corriente y extra en un nivel de mezcla entre el 0% y el 5%, atendiendo a la disponibilidad del producto. Así mismo establece que para las EDS de Nariño y Cauca, que se abastezcan de plantas ubicadas en estos departamentos, podrán despachar gasolinas al 0% de mezcla. Esta medida también aplica para el combustible importado y dirigido a estos departamentos.

Ahora bien, con respecto a las zonas de frontera, la Resolución 40163 estableció la proporcionalidad del subsidio para el cálculo del ingreso al productor de los mencionados combustibles que se distribuirán en los municipios declarados como zonas de frontera.

El departamento La Guajira es el mayor beneficiado en cuanto al subsidio en el IP de

la gasolina corriente, al recibir un beneficio del 5,48% sobre el IP, seguido por Norte de Santander con un beneficio del 4,01%. En el caso del IP del ACPM, el departamento de Norte de Santander recibe un subsidio del 37%, seguido del municipio Rio de Oro (Cesar) con el 35,10% y los departamentos de Arauca con el 31,90% y La Guajira con el 28,15% de subsidio sobre el IP.

Conforme con la Resolución 40164, el precio de referencia de la gasolina motor corriente oxigenada que se distribuya en el municipio de Pasto se fijó en \$8.916. Mientras que el del ACPM mezclado con biocombustible se estableció en \$8.396 pesos, sin mostrar variación frente al mes de enero.

En cuanto al plazo de modificación de precios que tienen los distribuidores minoristas, según lo establecido en el Parágrafo 1. Artículo 26 de la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del consumidor), "los organismos o autoridades encargados de establecer o fijar

CIERRE DE LA PANAMERICANA UN RETO PARA LAS EDS

Sólo las pérdidas de las estaciones de servicio de Nariño sumaron entre enero y febrero casi \$6.000 millones. Se espera una solución definitiva de la vía, que aún se demora en llegar. Panorama.

El deslizamiento de tierra en el kilómetro 75 de la vía Panamericana, a la altura de Rosas en el departamento del Cauca, ocurrido el pasado 9 de enero de 2023 ha generado grandes afectaciones a la población que habita el sur del país, especialmente a la del departamento de Nariño.

Desde ese día, las 614 Estaciones de Servicio y los 64 municipios que tiene el departa-

mento tuvieron que hacer frente al desabastecimiento de combustible y enfrentan hoy una delicada situación económica por la afectación de sus ventas en la región.

Las pérdidas del sector minorista de combustibles en el departamento se estiman que puedan ascender a los \$2.500 millones solo en el mes de enero. Esta cifra incluye la compensación del transporte del volumen con precio de frontera que no se

pudo retirar durante este mes a 1.3 millones de galones subsidiados. Para febrero, de seguir este ritmo, se estima que las pérdidas ascenderían a los \$3.000 millones.

“El cierre de la Panamericana realmente afectó al sector de combustibles en el departamento de Nariño, pues más del 95% del abastecimiento de combustibles líquidos de Nariño se realiza por esta ruta, desde Yumbo. Las medidas tomadas por el Gobierno Nacional lograron frenar la crisis del sector, entre ellas la habilitación de la planta de Neiva y el buque que llegó al puerto de Tumaco con más de un millón 200 mil galones y que se sigue utilizando como abastecimiento desde Buenaventura”, señaló Johanna Andrea Morillo Guevara, Subsecretaria de Minas y Energía de la Gobernación de Nariño.

SUMINISTRO DE GLP GARANTIZADO POR MONTAGAS



Otro de los renglones afectados con el cierre de la Panamericana en el sur del país ha sido la distribución del GLP.

Desde el mismo momento que se conoció de la emergencia, Montagas (una de las empresas líderes de este sector) activo su plan de contingencia en las plantas de envasado ubicadas en Huila y Putumayo, para llevar cilindros envasados a Pasto y gas propano a granel, en vehículos de hasta 10 toneladas, por la ruta terciaria San Francisco-Mocoa, logrando movilizar cerca de 700 toneladas.

Así mismo logró movilizar cisternas de GLP vacías por el corredor vial de Ecuador e internar a Nariño más de 929 toneladas de GLP. Adicionalmente se lograron traer a través de cabotaje entre el puerto de Buenaventura y Tumaco 48 toneladas más.

También se resalta la importación de gas propano desde Houston, en la embarcación Queen Zenobia, que permitió traer a Nariño 2.618 toneladas de GLP, el 50% del consumo mensual, gracias a la gestión de Montagas, que además vinculó a otras empresas que prestan el servicio en Nariño.

Todas estas estrategias implementadas al utilizar vías alternas permitieron sostener y asegurar la prestación del servicio público de gas.

“Hasta el momento, el Ministerio de Minas y Energía aún no ha emitido el acto administrativo que permita compensar los sobrecostos incurridos por las empresas, como fue su compromiso, ya que al usuario final se le mantuvieron los precios vigentes”, afirma El-Laythy Barakat Safa Husein, Gerente General de Montagas E.S.P. ☎

A CUENTA GOTAS

Según datos de la Gobernación de Nariño, los agentes minoristas presentaron algunas afectaciones en sus EDS, sobre todo aquellas que carecen de transporte propio. En la plataforma Sicom se tiene un análisis interesante de esta coyuntura: de las 614 estaciones de servicio que tiene hoy en día el departamento, sólo 26 no pudieron retirar ni un solo galón de combustible, 14 estaciones retiraron menos del 50% del cupo asignado, 55 estaciones entre 50% y 80% y 402 estaciones retiraron entre el 80% y el 100% de su cupo asignado. Mientras que 117 estaciones retiraron más del 100% con un volumen cercano a los 780.000 galones de gasolina.

En enero se recibieron un poco más de 10 millones 200 mil galones, que representan el 81% del consumo promedio mensual del departamento, que es de 12 millones 500 mil galones. Según el reporte, en el Sicom se tienen disponibles 160 tractomulas, 60 doble-

ANA,



troques y 150 camiones sencillos que transportan combustible en el departamento.

El plan de contingencia que trazó el ministerio de minas y energía planteaba el abastecimiento del departamento de Nariño en un 70% por el puerto de Tumaco, un 15% por la vía alterna a Yumbo y un 15% por Neiva en sus dos rutas, Neiva-Mocoa y la ruta por Ecuador. Adicionalmente se habilitó la planta de Buenaventura para transporte a estaciones fluviales de la costa Pacífica nariñense. Aunque este plan no se cumplió en su totalidad, sí ha permitido garantizar el abastecimiento del departamento en cerca del 80% del consumo promedio.

“Hemos solicitado al Gobierno Nacional la posibilidad de la importación de combustibles de excedentes del Ecuador y buscar otros mecanismos que permitan incrementar el volumen que llega al puerto de Tumaco cada 5 días, que corresponde a 1.2 millones de galones, para garantizar un abastecimiento del 100% en el departamento”, afirmó Johanna Andrea Morillo.

PUERTO DE TUMACO, UNA SALIDA

Petrodecol en el puerto de Tumaco se ha convertido en el principal punto de abastecimiento para Nariño con despachos

cercanos a los 270 mil galones diarios, que cubre el 60% de la demanda de combustibles en el departamento de Nariño. “El día 9 de enero ocurrió la tragedia. El día 13 activamos el plan de contingencia que tiene el departamento para este tipo de temas y poco a poco fuimos abasteciendo con pequeñas embarcaciones. El día 23 llegó el buque grande y empezamos a alimentar todas las EDS del departamento de Nariño y sur del Cauca. Hoy hay una completa normalidad de abastecimiento con más de seis buques que llegan al puerto”, asegura Andrés Tarquino Franco, Gerente de Petrodecol y la Sociedad Portuaria de Tumaco.

En declaraciones dadas al portal ‘Surtidores Latam’, Andrea Cabrejo Borda, representante de la Asociación de Comercializadores Industriales de Combustibles y Energéticos de Colombia (ACICE), defendió la multimodalidad en el transporte para el abastecimiento de combustibles en la región.

“Algunos de nuestros asociados como Tritón Combustibles S.A.S y Oil & Gas Doble A S.A.S, son expertos en el transporte por medio marítimo, es una alternativa que ayudaría a mitigar el desabastecimiento del sur del país aprovechando nuestros puertos. Hasta ahora y por la emergencia se está habilitando la vía marítima entre Buenaventura y Tumaco, pensamos que estas medidas deberían ser permanentes y a largo plazo”, aseguró.

Por su parte, Mario Andrés Guevara Burbano, CEO de Petróleos de Nariño (Petro-nar) y Vicepresidente del Consejo Gremial y Empresarial de Nariño, señaló que “las cosas han venido equilibrándose, mejorando un poco, pero todavía hay desabastecimiento en muchos municipios de Nariño y Cauca, que están desconectados”.

Según el dirigente, se esperaba la declaración de la emergencia social y ambiental para poder obtener beneficios tributarios, como la extensión de los plazos para pagar los impuestos departamentales, nacionales y municipales; así como quitar el IVA durante el resto del año para que los ciudadanos de la zona puedan recuperar su economía.

SOLUCIONES DE FONDO

Para Sandra Awakon, Directora Ejecutiva de Sodicom, se ha logrado mantener



en que la solución definitiva de la vía se prolongue por mucho tiempo, las consecuencias económicas y sociales serán catastróficas, toda vez que afectará de manera directa los estados financieros

de las EDS, los compromisos laborales, de créditos y, por supuesto, nos veríamos avocados a un cierre de negocios que se volverían inviables”, señaló.

Por lo pronto ya se debió habilitar la vía alterna que conecta a la Panamericana, con lo cual se debió restablecer el tránsito de vehículos pesados por la zona y así mismo el transporte de combustibles al sur del país. Lo cierto es que esta situación amerita una solución de fondo y de largo plazo, que garantice el abastecimiento de combustibles a todo el departamento de Nariño y al sur del Cauca.

“El panorama para nosotros es un poco complejo. Si esta calamidad se extiende por más de cuatro meses, muchas estaciones se van a ver afectadas en su operación y van a generar pérdidas económicas y financieras, ya que uno de los principales problemas para el abastecimiento de las estaciones de servicio es la falta de disponibilidad de transporte propio”, concluyó la Subsecretaria de Minas y Energía de la Gobernación de Nariño. ☐

el abastecimiento de combustible, con algunas dificultades en el transporte, especialmente por los tiempos de espera que deben tener los transportadores en las vías. “El gran problema que hemos tenido ha sido en el costo de los fletes, pues han sido más costosos, y debido a que los municipios del sur del Cauca están en un régimen de libertad regulada no pueden incrementarlos a los usuarios si las alcaldías no lo permiten. Esta ha sido la mayor dificultad”.

En opinión de la directiva gremial, “la solución rápida está en el arreglo inmediato de las vías y en la creación de otras vías alternas. Urge que el gobierno amplíe el poliducto de Yumbo hacia Nariño, evitando que a futuro no exista desabastecimiento en esta zona del sur del país”.

Para El-Laythy Barakat Safa Husein, Gerente General de Montagas E.S.P., existe una gran expectativa por la apertura de la vía provisional, que se espera sea apta para el transporte pesado. “En la medida

‘CON LA CARRETERA SAN FRANCISCO-MOCHOA QUEDARÍAMOS COMPLETOS’



En algunas estaciones de servicio como la de doña Rosalba Upegui, distribuidora minorista de Puerto Asís (Putumayo) y afiliada a FECEC, el desabastecimiento de combustible no se sintió de manera crítica con el cierre de la Panamericana.

“Como nosotros nos surtimos del Huila y la carretera no ha sufrido ninguna afectación grave, no hubo desabastecimiento. Lo curioso es que como se han movido carros del Ecuador para el Huila, lo que está pasando es que están vendiendo más diésel. La ‘carretera del diablo’, como la llaman, no está preparada para tanto flujo vehicular, entonces un día la habilitan en un sentido y al otro día en el otro. A las estaciones que quedan hacia esta carretera les ha ido mejor porque hay más flujo de vehículos y venden mucho más. Aquí sí la venta ha sido normal”, asegura.

“Si los políticos dejaran de robar y hablar tanta bobada y ejecutaran más deberían hacer esa carretera de San Francisco a Mocoa, porque eso es lo que hace falta para que la movilidad quede completa. Esa carretera es vieja y muy peligrosa, la llevan haciendo más de 20 años”.

“El transporte de mercancía y carga seca que viene del Valle del Cauca sí ha afectado mucho al Alto Putumayo en San Francisco y Sibundoy. La opción que tenemos aquí en el Bajo Putumayo es traer la carga del interior del país. Eso sí, todo anda por las nubes, porque los fletes están altísimos”, concluye. ☐

¡AHORA SÍ, A CUMPLIR EL REGLAMENTO TÉCNICO!

Este 31 de marzo del 2023 se cumplió el primer año de la entrada en vigencia del nuevo Reglamento Técnico para EDS o Resolución 40198 de 2021. Revise atentamente los cumplimientos que debe implementar su EDS.

Por: **Leonardo Rondón López, Mayerlin Olivera Camero y Marcela Gaona**
Asesores Ambientales FECEC

El nuevo Reglamento Técnico para estaciones de servicio, establecido en la Resolución 40198 de 2021, establece plazos concretos para que las estaciones den cumplimiento a diferentes acciones y requisitos, organizados por años.

Para ofrecer una orientación más detallada y organizada, a continuación se relacionan 17 ítems que pueden ser verificables de acuerdo con las condiciones de su EDS y serán verificables a un año de entrada en vigencia del reglamento, que se cumple el 31 de marzo de 2023.

Este material contiene la información que debe revisar en su estación de servicio para dar cumplimiento con su visita de inspección.

La lista de chequeo que se anexa contiene:

- Tema: corresponde al área de la EDS a la cual le aplica el requisito.
- Descripción de la actividad: requisito establecido bajo la Resolución 40198 de 2021.
- Numeral y Literal: hace referencia a la ubicación del requisito dentro de la resolución 40198 de 2021.
- Evidencia: soporte que verificará el inspector en la visita.
- Característica: detalle de la evidencia a verificar.

Para la implementación de la lista de chequeo de los requisitos aplicables a partir del



31 de marzo de 2023, FECEC ha diseñado un material de apoyo para acompañar a sus afiliados en el proceso de pre-inspección para el cumplimiento de la normatividad.

Bibliografía: Resolución 40198 de 2021


 El nuevo Reglamento Técnico para EDS se establece mediante la Resolución 40198 de 2021

LISTA DE CHEQUEO CUMPLIMIENTO REGLAMENTO TÉCNICO A PARTIR DEL 31 DE MARZO DE 2023

Nº	TEMA	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	NÚMERAL LITERAL	EVIDENCIA	CARACTERÍSTICA
1	DISPOSICIONES PARA EDS	Las Estaciones de Servicio Públicas deberán exhibir la marca representativa del distribuidor mayorista en la cubierta, así como en cada uno de los Medidores de Combustible y en el aviso en donde se indiquen los precios al público. El distribuidor minorista también debe exhibir su propio nombre comercial, sin perjuicio de lo que indique la normatividad de publicidad exterior visual de la jurisdicción territorial.	5 B	Verificación directa del Inspector. (Registro Fotográfico).	Verificar la identificación (marca o logo) de la mayorista en la cubierta, visible al público en los medidores de combustible y en los avisos de precios. Verificar que el distribuidor minorista exhiba su propio nombre comercial.
2	EQUIPO DE MEDICIÓN DE COMBUSTIBLE	El equipo de medición deberá estar anclado según las recomendaciones del fabricante y deberá contar con una instalación que asegure la descarga efectiva de la energía estática. Todo equipo metálico donde pudiera estar presente o fluir una mezcla inflamable debe conectarse a tierra.	5.1 C	Verificación directa del Inspector. (Registro Fotográfico).	ANTIGUAS: Verificar que el equipo se encuentre anclado. Verificar la existencia de la puesta a tierra del equipo. NUEVAS: Verificar que el equipo se encuentre anclado. Verificar la existencia de la puesta a tierra del equipo.
3		Se deberán instalar pistolas que minimicen los picos de presión y la generación de golpe de ariete y control de goteos. Las pistolas de llenado deberán contar con un sistema de control y protección de sobrellenado y de seguridad. Las pistolas de llenado de combustible instaladas después de la entrada en vigencia de la norma deberán estar certificadas bajo norma UL-2586 (UL-2586A/UL-2586B) o sus sucesoras.	5.1 E	Verificación directa del Inspector. Certificados de las pistolas en UL-2586 (UL-2586A/UL-2586B) . Registro Fotográfico de la prueba aleatoria.	Verificar visualmente que no se ha usado cinta teflón. Si la pistola no cuenta con el certificado UL requerido, se debe verificar que la fecha de instalación (bitácora) y compra (factura) sea anterior a la entrada en vigencia del RT y no sea superior a 12 meses de la entrada en vigencia. NOTA ACLARATORIA: La norma UL-2586 en el numeral 4.2.2 menciona que los seguros apertura o trinquetes de apertura para mantener la pistola abierta mientras realiza la carga de combustible, solo pueden instalarse en las pistolas que tienen un dispositivo para permitir el flujo únicamente cuando exista presión en la línea.
4		En la manguera del medidor de combustible deberá colocarse un dispositivo de rotura de emergencias (Breakaway), resistente al producto que vaya a manejar, que interrumpa el flujo de combustible en caso de que la manguera sea halada accidentalmente, cerrando tanto el extremo proveniente del dispensador/surtidor como el conjunto de manguera arrancado por el jalón. Este dispositivo deberá ser instalado entre la manguera corta proveniente del Medidor de Combustible y la manguera larga que llega hasta el vehículo. Por ningún motivo se podrá instalar mediante acoples rígidos directamente al dispensador. NOTA: Aplica para las EDS que no tienen breakaway instalados.	5.1 F	Verificación directa del Inspector. Certificados de los dispositivos de rotura (breakaway) en UL-556 (UL-567A/UL-567B) . Registro Fotográfico	Verificar visualmente que no se haya usado cinta teflón. ANTIGUAS: Verificar la existencia del dispositivo instalado correctamente (sin acople rígido, con manguera corta antes de la válvula). Verificar la existencia de los dispositivos de rotura con certificado UL-556 (UL-567A/UL-567B) si estos no cuentan con el certificado UL requerido se debe verificar que la fecha de instalación (bitácora) y compra (factura) sea anterior a la entrada en vigencia del RT y no superior a 2 años de la compra. Si la EDS no cuenta con estos dispositivos de rotura, estos deberán ser instalados al 30/03/2023. NUEVAS: Verificar la existencia del dispositivo (sin acople rígido, con manguera antes de la válvula) certificado bajo la norma UL-556 (UL-567A/UL-567B) .
5		Las mangueras serán resistentes a combustibles, con alma de acero que aseguren que la conexión a tierra sea firme, no deben tener empalmes y deberán contar con un destorcedor (SWIVEL), que permita a la pistola adecuarse a la posición de carga sin comprometer la manguera por fuerzas de torsión.	5.1 G	Verificación directa del Inspector. Certificados de los destorcedores (swivel) en UL-556 (UL-567A/UL-567B) . Registro Fotográfico	Verificar visualmente que no se ha usado cinta teflón. ANTIGUAS: Verificar la existencia de los destorcedores (swivel) con certificado UL-556 (UL-567A/UL-567B) si estos no cuentan con el certificado UL requerido se debe verificar que la fecha de instalación (bitácora) y compra (factura) sea anterior a la entrada en vigencia del RT y no superior a 2 años de la compra. Si la EDS no cuenta con estos destorcedores (swivel), estos deberán ser instalados. NUEVAS: Verificar la existencia de destorcedores (swivel) certificado bajo la norma UL-556 (UL-567A/UL-567B) .
6		El equipo de medición debe situarse alejado de fuentes de ignición, a una distancia mínima de 6 metros horizontalmente en todas las direcciones de la caja contenedora y hasta 0,45 metros sobre el nivel del suelo. NOTA: Aplica para EDS remodeladas o ampliadas o que vayan a incluir un equipo adicional.	5.1 L	Verificación directa del Inspector. (Registro Fotográfico).	Verificar con cinta métrica la distancia entre el equipo y fuentes de ignición (ej: enchufe, estufas, carritos de comidas).
7	ALMACENAMIENTO Y TUBERÍAS DE CONDUCCIÓN DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	Los tanques de almacenamiento deben estar numerados e identificados con la capacidad del almacenamiento operativo y el tipo de combustible almacenado, de acuerdo con las tablas de afora.	5.3 C	Verificación directa del Inspector. (Registro Fotográfico).	ANTIGUAS: Verificación directa de la identificación y numeración de cada uno de los tanques de almacenamiento, puede ser en las tapas, en plaqueta de la boca de llenado u otro medio visual. Además, los tanques superficiales deben contar con un rótulo de identificación de riesgos, conforme al Sistema Globalmente Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA). Decreto 1496 del 2018. NUEVAS: Verificación directa de la identificación y numeración de cada uno de los tanques de almacenamiento, puede ser en las tapas, en plaqueta de la boca de llenado u otro medio visual.
8		Además los tanques superficiales deben contar con un rótulo de identificación de riesgos, conforme al Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA). Decreto 1496 de 2018.	5.3 C	Verificación directa del Inspector. (Registro Fotográfico).	ANTIGUAS: Verificación directa de la identificación y numeración de cada uno de los tanques de almacenamiento, puede ser en las tapas, en plaqueta de la boca de llenado u otro medio visual. Además, los tanques superficiales deben contar con un rótulo de identificación de riesgos, conforme al Sistema Globalmente Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA). Decreto 1496 del 2018. NUEVAS: Verificación directa de la identificación y numeración de cada uno de los tanques de almacenamiento, puede ser en las tapas, en plaqueta de la boca de llenado u otro medio visual.



Nº	TEMA	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	NÚMERAL LITERAL	EVIDENCIA	CARACTERÍSTICA
9	ALMACENAMIENTO Y TUBERÍAS DE CONDUCCIÓN DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS	<p>En los tanques subterráneos deberán existir tubos de respiración o venteo por tanque/compartimiento.</p> <p>Las bocas de los tubos de respiración de los tanques deberán salir al aire libre, por encima de tejados, placas o planchas mínimo 1.5 m + o - 10% y alejadas de conducciones eléctricas a mínimo 3 m + o - 10%. Así mismo, cuando se almacenen líquidos clase 1, las tuberías de venteo deberán contar con una válvula de presión vacío para evitar daños al tanque y pérdida por evaporación y contaminación.</p> <p>Las válvulas de presión vacío deben señalar el rango de operación entre 2.5" a 6" pulgadas de columnas de agua para presión y un rango de 6" a 10" columnas de agua para vacío. Esta conformidad deberá estar avalada por el fabricante. Las tuberías de venteo deben estar ubicadas a no menos de 3.6 m por encima del nivel del suelo y a no más de 7 m + o - 10% por encima de los Tanques de Almacenamiento.</p> <p>Las tuberías de venteo deben estar identificadas y localizarse donde los vapores no se acumulen o lleguen a una instalación insegura, entren por aberturas de los edificios adyacentes o sean atrapados bajo los aleros y deben estar al menos a una distancia de 3 m de las aberturas de cualquier edificio.</p>	5.3 E	<p>Verificación Directa, Verificación Documental (reporte del responsable de mantenimiento con evidencia objetiva. Certificado UL 2583 de las válvulas de presión vacío (Registro Fotográfico)</p>	<p>Se exceptúan en este literal los establecimientos que cuenten con nuevas tecnologías para la recuperación o eliminación de vapores.</p> <p>ANTIGUAS: Las cotas dimensionales se pueden verificar por planos de construcción o reporte del responsable del mantenimiento con evidencia objetiva.</p>
10		<p>Las Estaciones de Servicio que operen antes de la entrada en vigencia de este reglamento tienen un año para contar con ficha técnica de cada tanque de almacenamiento con la siguiente información como mínimo:</p> <p>I. Material del Tanque. II. Dimensiones del Tanque: diámetro y altura en metros (m), con su respectivo esquema. III. Producto almacenado. IV. Tabla de Aforo por método volumétrico. V. Declaración para el uso subterráneo y de superficie.</p>	5.3 J	<p>Verificar documento con información del tanque.</p>	
11	INSTALACIÓN DE TANQUES SUBTERRÁNEOS	<p>El acople de descarga además de ser hermético debe permitir movimiento tipo rodamiento (destorcedor) y debe cumplir con el criterio UL 2583 o sus sucesores, para evitar que la fuerza ejercida por el personal que conecta y desconecta la manguera en cada carga de combustible afloje el acople desde su base y pueda generar pérdida de hermeticidad del sistema y un posible punto de fuga de combustible hacia el subsuelo.</p>	5.3.1 FII	<p>Verificación de memorias de instalación, Certificación UL-2583. Verificación directa.</p>	<p>ANTIGUAS: Verificar la existencia del acople de descargue. Verificar, en lo posible, el uso del acople en la descarga del combustible. Verificar que el acople cumple con la norma UL-2583.</p> <p>NUEVAS: Verificar la existencia del acople de descarga hermético y que permita el movimiento (destorcedor). Verificar que el acople cumple con la norma UL-2583. Verificar, en lo posible, el uso del acople en la descarga del combustible.</p>
12		<p>La boca de llenado deberá contar con tapones herméticos.</p>	5.3.1 FIII	<p>Verificación directa.</p>	<p>ANTIGUAS: Verificar la existencia de los tapones herméticos en cada boca de llenado. NUEVAS: Verificar la existencia de los tapones herméticos en cada boca de llenado.</p>
13		<p>Si se instala el sistema de llenado remoto, éste deberá ser inspeccionable y garantizar que en caso de fuga no se contamine el suelo. La boquilla se podrá retirar a una distancia necesaria que permita mantener una gradiente mínima del 1% hacia la toma del tanque respectivo y a una distancia mínima de tres (3) metros con respecto a una construcción.</p>	5.3.1 FVI	<p>Verificación directa y registro fotográfico.</p>	<p>ANTIGUAS: Verificar que el llenado remoto cuente con la caja contenedora o contenedor de derrames de doble contención. Verificar que el tubo de contención (codo) se encuentre sin líquido. NUEVAS: Verificar que el llenado remoto cuente con la caja contenedora o contenedor de derrames de doble contención. Verificar que el tubo de contención (codo) se encuentre sin líquido. Verificar en las memorias de instalación que la tubería instalada sea de doble contención.</p>
14		<p>Los tanques deberán contar con una caja de contención de derrames de tanque o caja de tanque, en la cual quedará contenida la bomba sumergible y tuberías de succión. Esta caja debe impedir que ingrese agua del exterior y que puedan salir posibles derrames de combustible. Deberá estar fabricada en material impermeable que garantice estanqueidad.</p>	5.3.1 H	<p>Verificación directa. Registro fotográfico. Certificado UL 2447 y Registro de las pruebas de estanqueidad de las cajas de contención de los tanques</p>	<p>ANTIGUAS: Verificar visualmente la existencia de la caja de de contención de derrames de tanque y que esté libre de líquido en su interior. Verificar que la caja de contención de derrames de tanques siga los lineamientos de la UL-2447, de lo contrario se debe verificar que la fecha de instalación (bitácora) y compra (factura) sea anterior a la entrada en vigencia del presente RT y verificar la aprobación de las pruebas de estanqueidad del literal h)ii del numeral 5.6.2. Si el resultado de algunas de las pruebas es no aprobado, la caja de contención de derrames de tanques debe repararse o reemplazarse por una que siga los lineamientos de la UL-2447.</p> <p>NUEVAS: Verificar visualmente la existencia de la caja de contención de derrames de tanque y que esté libre de líquido en su interior. Verificar que la caja de contención de derrames de tanque siga los lineamientos de la UL2447 (ver anexo 3). Verificar la aprobación de las pruebas de estanqueidad. Verificar que los sellos de las botas de la tubería saliente estén instalados en una cara plana de contenedor de derrames, garantizando el sellado hermético del mismo.</p>
15	<p>Las instalaciones deben disponer de un punto de conexión a tierra para camión cisterna durante la actividad del descargue.</p>	5.3.1 J	<p>Verificación directa y registro fotográfico.</p>	<p>ANTIGUAS: Verificar que exista el punto de conexión a tierra en el área de almacenamiento. Verificar que el procedimiento de descargue incluya el uso del punto de conexión a tierra. NUEVAS: Verificar que exista el punto de conexión a tierra en el área de almacenamiento. Verificar que el procedimiento de descargue incluya el uso del punto de conexión a tierra.</p>	
16	SISTEMA DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS, Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS	<p>Se debe contar como mínimo con un dispositivo de parada de emergencia que interrumpa todo el flujo eléctrico a la zona de llenado y almacenamiento. El dispositivo debe ubicarse a mínimo seis (6 m) metros ± 10% y máximo 30 metros (30m) ± 10% del eje central del equipo de medición más cercano a la parada de emergencia y deberá estar identificado, en una zona visible y accesible, la parada de emergencia deberá ser botón tipo hongo.</p>	5.5 D	<p>Verificación directa y registro fotográfico.</p>	<p>Verificar por lo menos la existencia de una parada de emergencia, identificada en zona visible y accesible.</p>
17	Acta de AMATEO/QUIEBO	<p>El equipo de medición debe situarse a una distancia mínima de 6 metros de cualquier Fuente de Ignición. Los elementos instalados a menos de 6 metros del equipo de medición deberán ser en materiales incombustibles y deberán estar anclados. Este requisito aplica para todas las Estaciones de Servicio.</p>	6.2 D		

IMPORTANCIA DEL PLAN DE TRABAJO ANUAL DEL SG-SST

El Plan Anual de Trabajo del SG-SST es un estándar mínimo que deben cumplir todos los empleadores y contratantes, sin importar el número de trabajadores o el nivel de riesgo. (Resolución 0312 de 2019, artículos 3, 9 y 16).

Por: **Jeimy Marcela Gaona**
y **Esmeralda Valero Eslava**
Asesoras **HSE FECEC**

El Plan de Trabajo Anual es un mecanismo importante para el desarrollo del SG-SST establecido en el Decreto 1072 de 2015 y en la Resolución 0312 de 2019. Esta herramienta nos va a permitir darle trazabilidad y seguimiento a todas las tareas propuestas para que el SG-SST funcione correctamente cada año.

La elaboración del Plan de Trabajo Anual es una de las obligaciones de los empleadores y se constituye en uno de los documentos indispensables dentro del sistema.

¿Qué características debe tener el plan de trabajo?

El plan de trabajo debe ser:

- Claro.
- Preciso.
- Coherente con las necesidades identificadas.
- Con objetivos y metas claras.
- Que involucre a un equipo de trabajo.
- Que defina responsables de cada actividad.
- Que identifique los recursos técnicos, económicos y humanos.
- Que determine los tiempos de ejecución de las actividades (cronograma de actividades).

Todo esto en concordancia con los estándares mínimos del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad del Sistema General de Riesgos Laborales.

Es importante señalar que el plan de trabajo anual se debe realizar de forma independiente para cada empresa, ya que no existen dos planes de trabajo iguales. Cada organización tiene aspectos y condiciones distintas en cuanto a la seguridad y salud en el trabajo.

¿Cómo elaborar un Plan de Trabajo Anual?

Para elaborar el Plan de Trabajo Anual se debe partir de los riesgos y peligros prioritarios identificados en la evaluación inicial, con el fin de identificar las prioridades en seguridad y salud en el trabajo.

También se debe tener en cuenta el resultado de las inspecciones, la revisión por la gerencia, el resultado de las auditorías, el





resultado de las investigaciones de los accidentes e incidentes de trabajo, las metas y objetivos, el cumplimiento de los requisitos legales, el plan de trabajo anterior, la identificación de riesgos y las necesidades de los colaboradores.

El Plan de Trabajo Anual debe elaborarse teniendo en cuenta la realidad de la EDS. Por ejemplo, se debe tener en cuenta el presupuesto disponible para el SG-SST durante el año, ya que incluir actividades en el plan cuya ejecución esté por encima

del valor presupuestado puede generar que las actividades se cancelen y que al finalizar el año no se pueda cumplir con los objetivos propuestos.

Las actividades no necesariamente se deben realizar con frecuencia mensual; algunas actividades se pueden realizar de manera bimestral, trimestral, semestral o anual. Sin embargo, si se plantean en el plan de trabajo implica que se debe realizar necesariamente como mínimo una vez al año.

El Plan de Trabajo Anual no debe ser el mismo año tras año. Las actividades pueden variar, ya que el sistema en la medida que se va gestionando va creciendo y se ve la necesidad de incorporar actividades diferentes. Por eso es importante que el sistema esté alineado al ciclo PHVA de mejora continua (Planear, Hacer, Verificar y Actuar).

El Plan de Trabajo Anual debe diseñarse de forma sintética, que permita representar la ejecución de las actividades y los cambios o actualizaciones que se generen de una forma fácil, organizada y en un tiempo estimado no mayor a un año.

El Plan de Trabajo Anual debe estar firmado por el empleador y el responsable del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST.

Para el diseño del plan de trabajo debemos contar con la participación de las partes interesadas (Alta Dirección, Gerencia y responsables del SG-SST).

¡NO DEJE LA PLANIFICACIÓN DE SUS ACTIVIDADES PARA EL ÚLTIMO MOMENTO!



Es importante señalar que el plan de trabajo anual se debe realizar de forma independiente para cada empresa, ya que no existen dos planes de trabajo iguales. Cada organización tiene aspectos y condiciones distintas en cuanto a la seguridad y salud en el trabajo.



CHARLAS A LOS MINORISTAS EL NUEVO REGLAMENTO T

La entrada en vigencia del nuevo reglamento técnico para Estaciones de Servicio ha traído consigo dudas e inquietudes en diferentes aspectos, por ejemplo, acerca de los cambios en algunos accesorios en el sistema operativo de las EDS, incluso para las personas que tienen experiencia en la operación y mantenimiento de las estaciones.

La inquietud más común del personal de las EDS es: ¿por qué deben cambiar un accesorio si este aún funciona? o ¿por qué el nuevo accesorio debe tener una certificación internacional? Precisamente, a partir de inquietudes como estas, que son muy comunes en el sector de los minoristas, surgió el acercamiento con la firma OPW en Latinoamérica para realizar algunas capacitaciones sobre el tema a los afiliados.

Durante los últimos dos años y medio, OPW ha realizado varias charlas de capacitación a los entes involucrados en la cadena de suministro, desde administradores y dueños de las estaciones de servicio hasta personal de construcción, personal de mantenimiento, organismos de inspección y evaluación de la conformidad y algunas mayoristas, entre otros.

“El mensaje principal de las charlas es dar a conocer los equipos que pide el nuevo reglamento técnico; ahora llevamos los equipos y se los mostramos a los participantes y su forma de uso correcto. Lo que hizo el Ministerio de Minas y Energía con el RT fue actualizar al país en el tema de regulaciones de acuerdo con lo que hay en el mundo hoy en día”, asegura Camilo Franco, ingeniero de soporte de OPW para Suramérica.

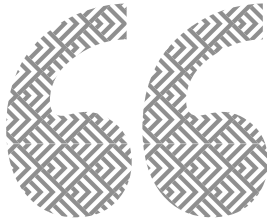
Hasta ahora, las charlas han alcanzado a cerca de 1.500 asistentes en todo el país. En las charlas se presentan casos de la vida real y los participantes pueden



conocer y manipular los equipos, de manera que sepan reconocer los equipos certificados al momento de su compra.

“Aquellas personas que tuvieron la oportunidad de participar en estos espacios adquirieron conocimientos, resolvieron

AS SOBRE TÉCNICO



Aquellas personas que tuvieron la oportunidad de participar en estos espacios adquirieron conocimientos, resolvieron dudas y comprendieron a qué se deben los cambios



dudas y comprendieron a qué se deben los cambios. También se llevaron una proyección de la inversión aproximada que requieren en su estación de servicio y los tiempos en los que tendrá que dar cumplimiento, convirtiéndose este conversatorio en un espacio de enriquecimiento intelectual para los minoristas”, señala Mayerlin Olivero Camelo, Asesora Ambiental de Fecec.

En estos espacios, los participantes compartieron conocimientos y tuvieron una visión más clara de la importancia del cambio de los accesorios no certificados por los accesorios exigidos con certificación UL, gracias a la muestra comercial ofrecida de la marca OPW.

Según Franco, se estima que por lo menos el 20% de las estaciones ya tiene los cambios adaptados a su operación o ya inició el proceso de cambio, sin hablar de las estaciones nuevas o remodeladas, que ya utilizan equipos certificados para minimizar la inversión.



De acuerdo a como está hoy en día el reglamento técnico, la inversión que tienen que hacer las estaciones es muy poca, siempre y cuando se haga paulatinamente. Para lo único que da fecha de cambio es para los consumibles. El otro elemento es la válvula de impacto o de emergencia, que se encuentra debajo de los surtidores y que los protege en el momento de un choque, y que le da dos años a la entrada en vigencia.

“A muchos les preocupa la inversión inicial que tienen que hacer. Un equipo certificado por un organismo internacional,

con certificación UL, va a costar mucho más. Lo que trato de hacer ver en las charlas es que se paga más, pero se va a tener una vida útil mayor, el retorno de la inversión va a ser mayor”, asegura Camilo Franco.

Al final, la mejor forma de que una EDS cumpla con el RT sin tener que hacer una inversión grande, es que a medida que se dañen los componentes por el uso que se les da, se vayan reemplazando por componentes certificados. Ahí está el reto para las estaciones.

¿QUIÉN ES OPW?

OPW



OPW es una compañía mundial especialista en fluidos y con más de 3.000 empleados, que desde 1892 hace presencia en Estados Unidos, Brasil, Canadá, India, Malasia, México, Suecia, Reino Unido y Colombia. La empresa está centrada en soluciones orientadas al cliente para el manejo seguro y eficiente de combustibles y fluidos críticos desde la producción hasta el consumo. En Colombia lleva más de 30 años y muchas estaciones ya cumplen con las exigencias del RT, gracias a que desde hace varios años usan sus productos certificados.

DIRECTORIO



Presidente
Mario Enrique Cifuentes

Vicepresidente
Diego Peña

Director Ejecutivo
Alejandro Ribero Rueda



CONFEDERACIÓN DE DISTRIBUIDORES MINORISTAS DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS

Presidente Ejecutivo
David Jiménez Mejía

Teléfono
321-6113503

Website
www.comcecolombia.com

Email:
presidenteejecutivo@comcecolombia.com



ASOCIADOS ESTACIONES DE SERVICIO DE COLOMBIA

Presidente Junta Directiva
Juan Carlos Molina Madrid

Presidente Ejecutivo
Juan Fernando Prieto Vanegas

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

Website
www.edsasociados.com

Email
comunicaciones@edsasociados.com



FONDO DE PROTECCIÓN SOLIDARIA

Presidente Junta Directiva
Juan Carlos Molina Madrid

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

Website
www.fondosoldicom.org

Email
informacion@fondosoldicom.org



ASOCIACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO DEL ORIENTE COLOMBIANO

Presidente
Héctor Yesid Martínez Ávila

Directora Ejecutiva
Ingrid Alexandra Cárdenas Martínez

Dirección - Teléfono
Carrera 1F N° 40-195 Oficina 320
Edificio Enterprise Tower, Tunja
(608) 742 0529 / 317-5009083

Website
www.esocolcolombia.com

Email
asociaciondesorientecolombiano@gmail.com



Directora Ambiental
Mayerlin Olivera Camero

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

Asistente Contable y Administrativa
Nidia Janeth Peña

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

Website
www.fecec.co

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

Directora Ejecutiva
Sandra Cecilia Awakon Ramos

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

Website
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 98 N° 22-64 Oficina 415, Bogotá D.C.
(601) 3466791 / 321-4511874

Website
www.fedispetrol.com

Email
fedispetrol@hotmail.com



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

Presidente
Próspero Ribera León

Directora Ejecutiva
María Eugenia Martínez Rodríguez

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

Email
asoestacionesdeservicions@gmail.com

LOS GREMIOS DE LOS EMPRESARIOS DE LOS COMBUSTIBLES

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

¡UN CAMBIO PARA MEJORAR!

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

El 30 de enero de 2023 inició la administración del Fondo Soldicom por parte de la Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos (COMCE), que promete ser una administración con prácticas, procesos y procedimientos diferentes a los que se ejecutaban en anteriores administraciones.

Y todo esto debe ser bajo la premisa de dar claridad y transparencia al proceso de inversión de los recursos del Fondo Soldicom, que son de los distribuidores minoristas de combustibles y que, de acuerdo con la Ley 26 de 1989 (que creó el Fondo y el aporte al mismo), deben ser invertidos en cinco rubros que redundan en beneficio de los distribuidores minoristas de combustibles, señalados en el Artículo 5° de dicha ley.

Debo señalar con conocimiento de causa, por ser el Director Ejecutivo de FECEC, uno de los gremios que hacen parte de la confederación COMCE, que este proceso arrancó con pie derecho en lo que respecta a la implementación de buenas prácticas administrativas del Fondo Soldicom con la construcción de los procesos y procedimientos de contratación para ejecutar los recursos del Fondo, que fueron plasmados en el Manual de Contratación de COMCE.

Conforme a este Manual, cada uno de los proyectos de inversión que fueron incluidos en el presupuesto de gastos que fue presentado por COMCE a la Junta Directiva del Fondo Soldicom y que fue aprobado en la reunión del día 9 de marzo de 2023, tendrá un seguimiento y una auditoría especial que garantizará su buen manejo.

Así pues, para el momento en que ustedes estén leyendo las páginas de la edición 44, estamos seguros que COMCE ya habrá iniciado la ejecución de varios de los

doce proyectos de inversión con recursos del Fondo Soldicom que fueron aprobados por la Junta Directiva del Fondo en beneficio de todos los distribuidores minoristas de combustibles del país.

Usted, como distribuidor minorista de combustibles, puede tener la tranquilidad de que los recursos parafiscales del Fondo Soldicom serán invertidos siempre en su beneficio, de acuerdo con lo establecido en la Ley 26 de 1989, de una forma transparente y verificable, pero sobre todo eficiente, y siempre ajustada a procesos y procedimientos previamente definidos por COMCE y ajustados a las normas sobre manuales de contratación estatales.



Ese es el reto que tenemos todos en esta nueva empresa, garantizar que estos recursos lleguen efectivamente a las más de 6.800 EDS que hoy operan en el territorio nacional



Al doctor David Jiménez Mejía, Presidente Ejecutivo de COMCE, profesional del derecho con amplia experiencia en el campo de las necesidades de las estaciones de servicio, con una estructura y formación académica envidiable, le deseamos el mejor de los vientos en esta ardua tarea que comienza como administrador del Fondo Soldicom. Su gestión permitirá demostrar que las buenas prácticas en la contratación de recursos parafiscales sí se pueden ejecutar.

Nosotros, como miembros de la Junta Directiva de la confederación de gremios COMCE, esperamos cumplirles a todos los distribuidores minoristas de combustibles y que al final de este ejercicio, el 30 de enero de 2024, todos ustedes, sean o no asociados a los gremios de COMCE, puedan decir que el cambio de administración fue para mejorar y no para seguir en las mismas.

Ese es el reto que tenemos todos en esta nueva empresa, garantizar que estos recursos lleguen efectivamente a las más de 6.800 estaciones de servicio que hoy operan en el territorio nacional. ¡Contamos con ustedes! ☺

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

PREMIUM



ISSN 19092482



PRÓXIMA
EDICIÓN
JULIO 2023

No **45**

RESERVE SU ESPACIO PARA

PAUTA PUBLICITARIA

Publicidad y Ventas

Ivonne Angarita T

ivonneangarita@gmail.com



FECEC

Federación de Estaciones de Combustibles
y Energéticas de Colombia



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



(601) 316 3904051



www.fecec.co



Una voz, una fuerza diversa.

Administrador de:

SOLDICOM

FONDO DE PROTECCIÓN SOLIDARIA

Somos la voz y representamos

a los distribuidores minoristas de combustibles y energéticos de Colombia

Promovemos la libertad de empresa, la competencia leal y la prestación eficiente y con calidad del servicio público de distribución minorista de combustibles.

¡Somos una voz, una fuerza diversa!



ASESNORT
ASOCIACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO DE NOROCCIDENTE DE SANTANDER



Asociados Estaciones de Servicio de Colombia

ESOCOL COLOMBIA



FEBECOL



FECEC

FEDERACIÓN DE ESTACIONES DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS DE COLOMBIA
DESDE 1999

FEDISPETROL

- energía que une para servir -



SODICOM
Asociación de Distribuidores de Gasolina y Otros Derivados del Petróleo



www.comcecolombia.com



@ComceColombia



/ComceColombia