

ESTACIONES DE SERVICIO

LA REVISTA DE LOS EMPRESARIOS DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS DE COLOMBIA

PREMIUM

ISSN 19092482



EL DILEMA DE LOS PUNTOS DE

NOV
2024

EDICIÓN
49

'HAY QUE EMPEZAR YA A CONSTRUIR
LAS ESTACIONES DE RECARGA ELÉCTRICA': MOBI.E



Somos el aliado estratégico para su EDS

La Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos (**COMCE**) es el gremio que actualmente administra la parafiscalidad del sector, el Fondo de Protección Solidaria **SOLDICOM**, que agrupa a las más de **6.400 Estaciones de servicio** que hacen parte de la red de abastecimiento del país.

Somos el gremio con la mayor representatividad y cobertura en el país, del cual hacen parte 10 asociaciones gremiales confederadas, con una importante presencia a nivel regional: Asociados Estaciones de Servicio de Colombia, Asesnort, Asocombuscor, Combussur, Esocol, Febecol, Fecec, Fedispetrol, Sodicom y Asociación Colombiana de Hidrocarburos.

Servicios



Asesorías
Jurídicas



Pólizas RCE
para EDS



Verificación
Metrológica



Certificado
de Inspección



Kits de
Dotación



Estudios
Económicos



Capacitación
y Formación



Asesorías
M.A y SST



Eventos
Académicos



Una voz, una fuerza diversa.

Administrador de:

SOLDICOM
FONDO DE PROTECCIÓN SOLIDARIA

Visita nuestra web: **www.fondosoldicom.com**

**Carrera 13A N° 90-21 Oficina 405
Bogotá D.C. - Colombia**

**contacto@comce-soldicom.com
Tels: (601) 7324465 - 316-5257770**

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) 7043536



Móvil
(601) 315 2618932



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

PORTADA	8
¡EDS, A TOMAR DECISIONES!	
PORTADA	11
LAS 37 ELECTROLINERAS DE EPM	
PORTADA	13
LA ESTRATEGIA DE RECARGA DE TERPEL VOLTEX	
PORTADA	14
'ESTAMOS PENSANDO EN EL FUTURO'	
PORTADA	16
'HAY QUE EMPEZAR YA A CONSTRUIR LAS ESTACIONES DE RECARGA ELÉCTRICA'	

COMCE AVANZA	20
LOS DESAFÍOS QUE ENFRENTAN LOS MINORISTAS	



PORTADA	6
EL DILEMA DE LOS PUNTOS DE CARGA ELÉCTRICA	

ENTREVISTA	23
'HEMOS DEMOSTRADO NUESTRA CAPACIDAD PARA MANEJAR LAS ESTACIONES'	
PANORAMA	26
MOVILIDAD SOSTENIBLE, UNA OPORTUNIDAD PARA EL SECTOR	
MEDIO AMBIENTE	28
¡PILAS CON LA REMEDIACIÓN EN SU EDS!	
REGLAMENTO TÉCNICO	31
EXAMEN AL 'CORAZÓN' DE LA EDS	
LA VOZ DEL MINORISTA	33
UNA PROMESA CUMPLIDA	
CAPACITACIÓN	38
DIPLOMADO EN GESTIÓN LABORAL EFICIENTE PARA EL SECTOR MINORISTA...	

Director

Alejandro Ribero Rueda
directorejecutivo@fecec.co

Editor

Mauricio Veloza Posada
mauricio.veloza@gmail.com

Comité Editorial

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

Arte, Diseño y Diagramación

David Galvis V

Colaboradores

Luis Barroso
Jorge Valencia
Juan Daniel Rueda
EPM
Carlos Espinel
Elías Montoya
David Jiménez Mejía
Bertha Correa
Óscar Alberto Domínguez
Juan Pablo Pérez
Wilmar Carrascal
Alejandro Ribero Rueda
Cristina Quiroz

Fotografía

David Galvis V
COMCE
EPM
Terpel
Mobi.e

Publicidad y Ventas

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

Impreso en COLOMBIA

Imageprinting

ISSN 19092482

PREMIUM

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

CARGA ELÉCTRICA: ¿UNA CARGA PARA LAS EDS?

Los empresarios minoristas de los combustibles se enfrentan a decisiones importantes que tiene que ver con su oferta de productos y servicios para los 'nuevos consumidores'. El futuro se nos vino encima.

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

Termina el 2024 y, con él, un nuevo año en el que se consolidaron las alzas a la gasolina corriente por parte del gobierno nacional. Sin duda se ha dado una reducción en el consumo de este combustible, que bien podría estar entre el 5% y el 8% del total nacional, según las cifras más recientes.

Esta realidad contrasta con las exigencias del Reglamento Técnico que empezaron a implementarse este año para las estaciones de servicio y que conllevan una 'mayor atención al negocio' y, por ende, inversiones adicionales que no siempre se ven compensadas en el consumo.

La otra realidad viene de parte de la transición energética, bandera de este gobierno, que busca que los consumidores colombianos se trasladen a una movilidad de bajas emisiones, en la que los energéticos, el hidrógeno y la carga eléctrica sigan ganando cada vez más terreno y sean preferidos a los combustibles fósiles.

Este parece un viaje sin retorno, en especial para los empresarios de los combustibles, que hoy deben 'repensar su negocio' y tomar decisiones trascendentales para asegurar el futuro de sus estaciones y la sostenibilidad de su patrimonio.

Por eso quisimos en esta edición dedicar un apartado especial al tema de los puntos de carga eléctrica, conocer sus distintas aristas y posibilidades de parte de los protagonistas que ya trabajan con esta alternativa energética en Colombia y en Portugal, uno de los países líderes en este tema en Europa.

De otra parte, quisimos destacar en esta edición a la señora Bertha Correa, la primera mujer en ser presidente de la junta directiva del Fondo Soldicom en toda su historia. Sin duda, su testimonio habla por sí solo del valor y la capacidad de las mujeres al frente de una estación de servicio.

Hablamos también con Óscar Alberto Domínguez, el gerente de Dewar, quien en una charla amena nos explicó de manera sencilla y didáctica la importancia de las pruebas de hermeticidad en una EDS. Como complemento, entrevistamos a Juan Pablo Pérez de la empresa E2S, quien nos dio una visión completa de lo que representa el proceso de remediación en la operación diaria de una estación.

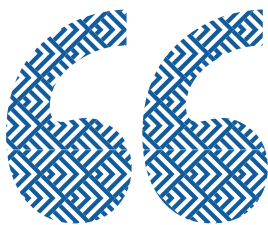
En la Voz del Minorista invitamos esta vez a Wilmar Carrascal, un distribuidor minorista de Norte de Santander que nos dio un testimonio de vida impresionante, donde la fe y la tenacidad tienen un poder invencible. Esa es la historia de La Promesa, su EDS que opera en El Zulia.

Finalmente dimos un vistazo a la más reciente edición del Congreso Nacional de Distribuidores de Combustibles y Energéticos que organiza COMCE en Cartagena y que contó con la asistencia de cerca de 800 participantes. Sin duda, un evento

que se consolida como el más importante del sector.

Esperamos que disfruten esta edición N° 49 de la revista de los empresarios de los combustibles de Colombia y la compartan con todos sus amigos y colaboradores.

¡A todos ustedes y sus familias -que cada día con su trabajo hacen grande este sector- les deseamos una Feliz Navidad y un próspero año 2025! ☺



Este parece un viaje sin retorno, en especial para los empresarios de los combustibles, que hoy deben 'repensar su negocio' y tomar decisiones trascendentales para asegurar el futuro de sus estaciones y la sostenibilidad de su patrimonio.



EL DILEMA DE LOS PUNTOS DE CARGA ELÉCTRICA

Llegó la hora para que las Estaciones de Servicio decidan entrar o no en el mercado de la movilidad eléctrica. Las señales están dadas y la sostenibilidad de su negocio podría depender de ello.

Foto. EPM

La expedición de la Resolución 40123 de 2024 el pasado 9 de abril de 2024 por parte del Ministerio de Minas y Energía, que define las condiciones de interoperabilidad para estaciones de carga de acceso público de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en Colombia, fue el punto de partida ya real para que cualquier inversionista interesado en instalar puntos de carga eléctrica en Colombia pueda hacerlo.

Sin duda, este es un gran avance en materia de movilidad sostenible, desde la publicación en 2019 de la Estrategia Na-

cional de Movilidad Eléctrica durante el gobierno del presidente Iván Duque, y representa una oportunidad para que las Estaciones de Servicio de todo el país puedan incursionar en la oferta de este tipo de servicios.

Para Juan Daniel Rueda, gerente Nuevos Negocios, Energía y Electromovilidad de Terpel, "la resolución busca que cualquier persona que desee acceder al servicio de carga eléctrica de su vehículo pueda hacerlo sin ningún tipo restricción como alguna suscripción o membresía, lo que se traduce en una oportunidad para que



¡Las apuestas están hechas! Dependerá en buena parte de la visión y la intuición de los empresarios de los combustibles si deciden ampliar su oferta de combustibles y energéticos a la movilidad eléctrica.



los usuarios tengan acceso más sencillo, oportuno y transparente”.

Por su parte, EPM piensa que esta resolución es conveniente, ya que establece controles para el registro de las estaciones ante un regulador, así como las condiciones básicas de prestación del servicio y acceso a la carga pública, pero puede ser susceptible de mejora, ya que impone condiciones de prestación del servicio que encarecen los costos, así como la definición de algunas variables técnicas que los equipos de carga no están en condiciones de soportar.

En su opinión, para la instalación de una estación de carga para vehículos eléctricos, se debe considerar la Resolución 40223 del Ministerio de Minas y Energía de Colombia, así como lo definido en el RETIE y lo contemplado en la norma técnica RA8-031 de EPM.

Expertos en transición energética y desarrollo de negocios energéticos como Jorge Valencia piensa que “cualquier acción que vaya en la línea de ordenar y garantizar que todo el mundo tenga acceso a la movilidad eléctrica es positivo. Esa es la opción que plantea esta resolución”.

Ya se vienen dando pasos interesantes con la instalación y puesta en marcha de cerca de 80 electrolineras por parte de EPM y

Terpel con su marca Voltex, que han desarrollado aplicativos y estrategias de mercadeo propias entre sus clientes en algunas regiones del país, pero es aún una oferta insuficiente para que el mercado de vehículos eléctricos aumente considerablemente.

“A través de la sección Terpel Voltex, dentro del app Terpel, se puede consultar el número de cargadores, tipo de conectores y toda la información en tiempo real del estado de nuestra red de carga, para que los usuarios de vehículos encuentren toda la información que requieren para poder planificar sus viajes y recargas”, asegura Juan Daniel Rueda de Terpel.

Incluso marcas como MOBLE de Portugal, expertos en la implementación de puntos de carga eléctrica en Europa, han mostrado su interés en incursionar en el mercado colombiano, gracias a la nueva reglamentación. “Se trata de medidas in-

teresantes que sin duda ayudarán a garantizar las condiciones necesarias para el despliegue y crecimiento de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Colombia”, señala Luis Barroso, presidente de MOBLE.

Lo cierto es que la movilidad sostenible o de bajas emisiones no tiene reversa para Colombia y que, independientemente del futuro que les aguarde a los combustibles líquidos, las Estaciones de Servicio tendrán que abocar el dilema de entrar o no en este mercado de los puntos de carga eléctrica.

Las apuestas (y las cuentas también) están hechas; dependerá en buena parte de la visión y la intuición de los empresarios de los combustibles si deciden ampliar su oferta de combustibles y energéticos a la movilidad eléctrica. Una decisión de largo plazo que le apuntará a la sostenibilidad de su negocio. ☎



¡EDS, A TOMAR DECISIONES!

Consultamos la opinión de **Jorge Valencia**, experto en desarrollo de negocios energéticos y transición energética sobre lo que se viene para este sector con la nueva regulación de puntos de carga eléctrica en el país.

¿Qué piensa de la Resolución 40123 de 2024 expedida por el Ministerio de Minas y Energía, que define las condiciones de interoperabilidad para estaciones de carga de acceso público de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en Colombia?

Cualquier acción que vaya en la línea de ordenar y garantizar que todo el mundo va a tener acceso a la movilidad eléctrica

es positivo. Esa es la opción que plantea esta resolución.

¿Cree usted que habrá un mercado interesante que propicie la competencia?

Hay un grupo grande de empresas que no son proveedores de combustibles líquidos en la actualidad, pero que ofrecen puntos de recarga eléctrica en sitios públicos como parqueaderos, centros comer-

ciales y en algunas carreteras. Tampoco son generadores de energía eléctrica ni empresas de servicios públicos. Esto pasa en muchos casos con el concurso de las autoridades locales y en condiciones de competencia; y pasa porque hay demanda por el servicio de carga de vehículos.

¿No llegamos un poco tarde este tema, como casi en todo lo que tiene que ver con movilidad?

El país ha venido avanzando en la medida en que el parque automotor lo requiere. Hasta el 2020 el parque de vehículos eléctricos no había crecido de manera considerable, pero en los últimos dos años sí se ha dado ese crecimiento. Lo importante es que ya existe la reglamentación y ahora los interesados tienen las condiciones claras y se puedan ofrecer esas nuevas alternativas a los usuarios.

¿En su concepto, cómo está Colombia en este tema de la instalación de puntos de carga eléctrica de acceso público?

Colombia ha avanzado, pero sigue estando el dilema para los potenciales usuarios de vehículos eléctricos porque no existen estaciones de carga eléctrica rápida suficientes, que son las que más facilitan el acceso a la energía. Al país aún le falta evolucionar bastante en este tema. El mercado aún no es representativo para generar la demanda de este servicio de carga eléctrica.

¿Desde su experiencia, qué deberían hacer las estaciones de servicio para entrar rápidamente al mercado de estaciones de carga eléctrica?



Hay que tomar las decisiones ahora porque el parque automotor eléctrico va a seguir creciendo en los próximos años.



Jorge Valencia, experto en desarrollo de negocios energéticos y transición energética





Foto. EPM

Las condiciones están dadas. El mercado está dando las señales, lo que pasa es que en muchos casos la movilidad eléctrica se viene impulsando en flotas privadas, transporte masivo, empresas de carga, donde las empresas tienen sus propias soluciones. Los usuarios particulares han preferido hasta ahora tener su propio cargador en sus hogares.

Las EDS deben mirar a qué segmento de vehículos le van a apuntar y cómo los van a enganchar; en qué puntos estratégicos se deberían instalar estos puntos de carga. En la medida en que los usuarios vean más puntos de carga, seguramente se animarán más a comprar un vehículo eléctrico.

Esto hay que evaluarlo bien, son decisiones importantes y, sobre todo, escoger adecuadamente la tecnología para selec-

cionar una solución que represente una ventaja para los usuarios y que no requiera mucho tiempo para las recargas.

Lo que se va a dar es una transformación del negocio que tradicionalmente han manejado las estaciones...

Así es. Hay que ofrecer otras alternativas, nuevos espacios de trabajo, además de lo que la mayoría de estaciones tienen hoy que son espacios para comidas, para que el usuario se sienta atraído y aproveche el tiempo mientras se hace la carga de su vehículo.

En este tema de los vehículos eléctricos y de los puntos de recarga siempre surge la pregunta: ¿Qué fue primero: el huevo o la gallina?

Ya el costo de los vehículos ha bajado considerablemente y hay un grupo de perso-

nas que deben recorrer grandes distancias y que aún no se animan a cambiar de vehículo porque no hay disponibilidad suficiente de puntos de carga. Tenemos cuatro troncales con estaciones de carga y los vehículos que se traen al país no llegan con la suficiente autonomía para recorrer grandes distancias.

El costo de los equipos de carga también está disminuyendo. Hay que tomar las decisiones ahora porque el parque automotor eléctrico va a seguir creciendo en los próximos años.

El proyecto de reforma tributaria incluye un impuesto a los vehículos híbridos. ¿Qué pasa si se reducen los incentivos a los vehículos de bajas emisiones?

De acuerdo. Si se reducen o se desmontan los incentivos que ha habido hasta el momento



Al país aún le falta evolucionar bastante en este tema. El mercado aún no es representativo para generar la demanda de este servicio de carga eléctrica



a los vehículos de bajas emisiones, claramente vamos a ver un frenazo en la llegada de este tipo de vehículos al país. Esperemos que los incentivos que hay se mantengan a largo plazo y se aumenten para motivar a que los usuarios inviertan en este tipo de vehículos.

Los gobiernos locales con flotas de transporte masivo de pasajeros y la empresa privada con flotas de carga le siguen apostando más a la movilidad eléctrica...

Es donde más efectividad se logra. Deberíamos pensar como país en mejorar los sistemas de transporte masivo para desincentivar el uso de los vehículos particulares, porque generan más congestión y mayores emisiones. Una de las formas en que las grandes urbes del mundo aportan a su movilidad y al medio ambiente es tener sistemas de transporte masivo muy eficientes con una alta calidad de oferta. Nos falta muchísimo y más conciencia para que el transporte masivo se convierta en una opción real para la gente.

¿Qué viene para el país en materia de movilidad eléctrica? ¿Son suficientes los pasos que se han dado en materia de política pública?

El país sigue evaluando que más se tiene que hacer para incrementar el parque automotor de bajas emisiones. Es una tarea que tiene pendiente. Tenemos que migrar a políticas más estrictas en materia ambiental y generar sistemas de transición para que la mayoría de las personas puedan acceder a las nuevas tecnologías.

EL PROYECTO PILOTO DE ELECTROLINERAS EN EDS



COMCE, el Ministerio de Minas y Energía y la empresa Erco Energy adelantaron recientemente el proyecto piloto para la instalación de dos estaciones de carga eléctrica rápida en la ruta Bogotá-Cali, en los municipios de Cajamarca y Buga, con una inversión cercana a los \$1.000 millones. Las elegidas fueron la EDS Cootracaime de Cajamarca y la EDS La Glorieta 2 en Buga, ambas estaciones de distribuidores minoristas y de bandera Terpel.

Cada estación cuenta con 21 paneles solares, que producen alrededor de 12 kilovatios y pueden generar más o menos 1.000 kilovatios/hora y representar ahorros en energía cercanos al millón de pesos mensuales.

En cada estación se puso un cargador de carga rápida de 100 kilovatios que puede atender simultáneamente hasta 3 vehículos eléctricos, con un tipo de conector diferente. El tiempo de carga puede ir de 35 minutos hasta una hora, dependiendo del tipo de vehículo.

Los usuarios utilizarán la aplicación Enrg de Erco para gestionar la operación de las estaciones, el cobro de la recarga y lo que se requiera para su buen estado de las electrolineras.

"Este piloto se quiere replicar en otras estaciones. Todos por separado queremos apuntarle a nuevos proyectos de este estilo y seguir apostándole a esta estrategia. El Ministerio lo tiene como un 'proyecto bandera', ojalá lo podamos seguir haciendo en conjunto y beneficiar a más estaciones de servicio", aseguró Elías Montoya, gerente de Erco Energy.



LAS 37 ELECTROLINERAS DE EPM



Foto. EPM

El Grupo EPM cuenta actualmente con 37 estaciones de carga pública para vehículos eléctricos en diferentes partes del país: 15 rápidas y 22 semi-rápidas, lo cual le permite tener habilitados 217 conectores para vehículos que utilicen los conectores de tipo

americano y europeo, tanto en AC como en DC.

Las estaciones de carga para los vehículos eléctricos están consideradas para cualquier espacio público o privado en el cual los usuarios puedan permanecer el tiempo

necesario para recargar las baterías de sus vehículos, y ello contempla también las Estaciones de Servicio (EDS).

Hoy el Grupo EPM tiene estaciones de carga pública en las EDS avenida Nutibara (sector La Consolata), McDonald's

LO QUE DEBE CONSIDERAR PARA EL MONTAJE DE PUNTOS DE CARGA ELÉCTRICA



- Infraestructura y equipos de red eléctrica.
- Equipos de carga.
- Montaje, prueba y certificación de estación y equipos de carga.
- Operación y mantenimiento de equipos y redes eléctricas.
- Software de gestión de estaciones de carga.
- Costos comerciales (liquidación, facturación y recaudo).

Según EPM, considerando las características de sus estaciones de carga pública y su oferta de valor, la inversión en una estación de carga rápida se aproxima a los \$300 millones, mientras que una estación de carga semi-rápida está cerca de los \$220 millones. ☎



Foto EPM

(Envigado), Santa María (Sabaneta), Exposiciones (Colibrí) y Álamos en Medellín, aeropuerto José María Córdova en Rionegro y Tres Esquinas en Armenia.

En los próximos meses desde el Grupo EPM se planea instalar cuatro nuevas estaciones de carga rápida y seis estaciones de carga semi-rápida, así como renovar los equipos de carga de dos de sus estaciones. Así mismo, se está proyectando la forma de continuar con la expansión de su red de carga y los esquemas de prestación del servicio de carga de vehículos eléctricos. ⚡

POR QUÉ ES IMPORTANTE PARA LAS EDS OFRECER PUNTOS DE CARGA ELÉCTRICA



Las EDS tienen facilidades para prestar el servicio de carga de vehículos eléctricos, tales como:

Amplia red de puntos de prestación de servicio.

Costumbre / familiaridad de los usuarios para acceder a estos sitios a repostar el energético requerido por sus vehículos (líquidos, gases y ahora electricidad).

Potencial ampliación del portafolio de servicio. (nuevo energético)

Disponibilidad de espacios / infraestructura para la instalación de los equipos de carga (islas).

Aprovechamiento de espacios para que los usuarios de los vehículos eléctricos puedan descansar y esperar mientras se cargan sus vehículos. ⚡

LA ESTRATEGIA DE RECARGA DE TERPEL VOLTEX

Terpel Voltex cuenta actualmente con 10 hubs para vehículos industriales y de última milla, 24 puntos de carretera (en estaciones de servicio) y 4 puntos fuera de estación. La mayorista estima cerrar el año con 40 puntos de carga eléctrica con presencia en todo el país.

Además, moviliza el transporte público en Bogotá, atendiendo cerca de 650 buses eléctricos que hacen parte del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad. También, a través de puntos de carga exclusivos, recarga la flota vehicular eléctrica del Aeropuerto El Dorado, que atiende las operaciones en plataforma.

“Desde Terpel Voltex continuamos impulsando la transición energética y la electromovilidad en el país. Desarrollamos iniciativas para fortalecer nuestra red y atender la creciente demanda en el segmento, a través de un ecosistema de servicios integral dentro y fuera de sus estaciones”, señala Juan Daniel Rueda, gerente Nuevos Negocios, Energía y Electromovilidad de Terpel.

Terpel Voltex es un servicio disponible para estaciones propias y afiliadas, así como para puntos fuera de estaciones

como parqueaderos, centros comerciales, conjuntos residenciales, etc. Es importante tener en cuenta que se necesita contar con la potencia disponible para un cargador y que la normatividad exige tener al menos un conector de estándar norteamericano, bien sea CCS1 o Tipo1.

Además, seguirá fortaleciendo su incursión a la movilidad de dos ruedas con una alternativa de intercambio de baterías

para motos eléctricas con cero emisiones de CO2 en estaciones de servicio. Tendrá 14 puntos de intercambio en Bogotá para cerrar el año.

“Seguiremos trabajando e invirtiendo en aumentar la oferta de puntos de recarga, para que más colombianos tengan siempre electrolineras en su camino y se sientan tranquilos para sumarse a la movilidad eléctrica”, concluye Rueda. ☞



Foto TERPEL

‘LOS ELÉCTRICOS LLEGARON PARA QUEDARSE’

¿Por qué es importante para las EDS ofrecer esta nueva alternativa de la carga eléctrica a los nuevos usuarios de eléctricos e híbridos?

“La tendencia en el mercado es avanzar hacia nuevas formas de movilidad que usen energías más limpias para mitigar el impacto ambiental. De acuerdo con cifras del Runt, en Colombia habían cerca de 11.536 vehículos eléctricos al cierre de 2023, y durante 2024 la venta de vehículos 100% eléctricos ha crecido 85%, según cifras de Andemos.

“Si bien, la principal barrera para la masificación de los vehículos eléctricos es el costo de los mismos, estamos con-

vencidos que es cuestión de tiempo para que los avances en los procesos de fabricación aumenten la competitividad y así, comencemos a ver cada vez más vehículos eléctricos en las vías del país.

“Mientras esto sucede, nos estamos anticipando al instalar una infraestructura de recarga más amplia, buscando que los usuarios de vehículos eléctricos encuentren cada vez más puntos de recarga Terpel Voltex. Así contribuimos a la masificación de la movilidad eléctrica y a las metas de descarbonización del país”, señala el representante de Terpel. ☞





'No es fácil que la gente tome la decisión de tener un carro eléctrico para sacarlo a pasear; todavía la gente lo piensa mucho'.

Carlos Espinel

Carlos Espinel es un distribuidor minorista de Boyacá que decidió instalar en una de sus dos estaciones puntos de carga eléctrica y realizar esta inversión que para muchos ha sido esquivada hasta ahora.

Su Estación de Servicio Spinelis 2 está ubicada en el kilómetro 113 de la vía Bogotá-Tunja, en la vereda La Germania, a 7 kilómetros de Tunja y es de bandera Terpel. Es una estación espejo, pues hay otra en la vía de Tunja a Bogotá. Este es un corredor muy atractivo para una EDS, en la llamada BTS de Bogotá a Sogamoso.

"Mi papá fue el que inició con las estaciones de servicio y llevamos ya 30 años en el mercado. Soy segunda generación de propietario. No vendemos gas, solo trabajamos con gasolina corriente, extra y biodiesel. Estamos en punto estratégico y nos hemos dado a conocer por la buena medida y los agregados que tenemos en las estaciones, las tiendas al toque y la atención al cliente", asegura Carlos.

Considera que el tema de los combustibles viene cambiando desde el 2021 y la movilidad sostenible busca darle la opción a la gente que tiene carros eléctricos. "Hoy, todas las marcas de carros venden sus vehículos 100% eléctricos y la idea era tener ese servi-

'ESTAMOS PENSANDO EN EL FUTURO'

Esta es la historia de **Carlos Espinel**, propietario de la EDS Spinelis 2 en Tunja, quien decidió darle un valor agregado a sus clientes con la instalación de un punto de carga eléctrica. Este es su testimonio.

cio para la gente que lo requiera y que decidió no usar ya más los combustibles fósiles", dice.

Instaló en su estación un punto de carga Voltex, la marca de electrolineras de Terpel, de quien es aliado, que puede dispensar 2 vehículos al tiempo y cuenta con 3 conectores para carros europeos, carros americanos y carros chinos. Es carga rápida, en la que se logra la carga completa en 40 minutos al 100%. "La idea era darle una solución a este tipo de vehículos en un corredor que conecta Bogotá con Bucaramanga. Ya estamos trabajando en conectar Bogotá con Yopal, porque ya hay

rutas empresariales que están adquiriendo sus camiones eléctricos", afirma Carlos.

Este es uno de los 32 cargadores de Voltex de Terpel que ya funcionan en estaciones de servicio en todo el país, pero es el único punto de carga eléctrica en este corredor hacia Sogamoso. El siguiente cargador está en Santana. "Estamos entre los 3 cargadores que más se usan en Colombia por parte de Voltex de Terpel", dice.

No hay ningún operario en la estación de carga, todo se maneja por la aplicación de Voltex, donde aparecen las estaciones de

carga que están en línea y en esa misma aplicación se realiza el pago por parte del cliente.

¿Pero, qué cuentas hizo Carlos antes de decidirse a instalar un punto de carga eléctrica en su estación?

Él mismo lo dice con sus palabras: “Pensé mucho en la exclusividad. Hoy en día es demasiado costoso montar un cargador eléctrico, realmente no es rentable y no va a ser rentable durante los próximos cinco años. Así lo planteamos en el proyecto. Pero sí estamos pensando en el futuro, porque el tema con los combustibles fósiles se está complicando mucho.

“El cargador ya instalado y puesto en marcha está por los 120 mil dólares. Además, hice adecuaciones en la planta eléctrica de la estación, un montaje totalmente independiente que hicimos con colaboración de la Empresa de Energía de Boyacá para dar la capacidad de carga



El que esté pensando en un cargador debe tener claro que no va a recuperar la inversión muy pronto, por más que le eche números. Es más un agregado que una inversión. Los números no van a dar en varios años



que se requería. Todas las instalaciones son nuevas, solicitamos certificaciones del ministerio, una cantidad de papeleo...

nos gastamos dos años en hacer realidad el proyecto. Es demasiado tiempo.

“El que esté pensando en un cargador debe tener claro que no va a recuperar la inversión muy pronto, por más que le eche números. Es más un agregado que una inversión. Los números no van a dar en varios años”, señala.

La instalación del punto de carga se hizo en forma estratégica, pensando en las adecuaciones adicionales que requería. Mientras el vehículo se carga, el usuario puede trasladarse a la tienda Al toque y realizar los consumos que quiera o usar el baño de la estación. Está pensado así. Incluso ofrecen ropa con la marca Voltex, que es otro negocio paralelo.

“Me siento superbién, chévere. Son proyectos que no todo el mundo se mide a hacerlos. Ya viéndola en funcionamiento le da a uno gusto haberla hecho. Valió la pena y mucho. Esperar que el tiempo nos muestre que desarrollo va a tener”, concluye Carlos.



¡FECEC Y SERVIMETERS SE UNEN PARA BENEFICIAR A SUS ALIADOS!

Gracias a esta gran alianza, ahora los afiliados de FECEC pueden disfrutar de:



Descuentos exclusivos en servicios especializados.



Atención personalizada y especializada con el respaldo de expertos.

Cumpla con todas las regulaciones vigentes, evitando sanciones.



Inspección RETIE

Aplica para instalaciones nuevas o en remodelación.



Renovación Periódica RETIE

Renueve el certificado RETIE de su estación cada 5 años.



Evaluación de Riesgos Eléctricos

Obtenga la declaración de cumplimiento para las EDS construidas antes del 2013.



Calibración de Serafines

Calibre sus instrumentos en laboratorios acreditados.



Organismo acreditado por la ONAC.



‘HAY QUE EMPEZAR YA A CONSTRUIR LAS ESTACIONES DE RECARGA ELÉCTRICA’

Hablamos con **Luis Barroso**, presidente de **MOBI.E**, la empresa que maneja la red pública más grande de estaciones de carga eléctrica en Portugal, una de las cinco más grandes de Europa. Esta es su perspectiva de este negocio.

¿Cuál es la experiencia de MOBI.E en la instalación de puntos de carga eléctrica en Portugal y en Europa?

Mobi.E es una empresa pública portuguesa que se dedica a asegurar el funcionamiento de la red pública de estaciones de recarga de acuerdo con el modelo portugués de movilidad eléctrica.

El modelo portugués, conocido como modelo Mobi.E, es un modelo pionero pensado, estructurado y reglamentado desde 2010, que busca responder a los desafíos de la movilidad eléctrica.

Sus características principales son garantizar la mejor experiencia posible de recarga al usuario, a través de una solución totalmente interoperable, con libre acceso a información en tiempo real sobre la disponibilidad de todos los puntos de recarga existentes en una misma plataforma y totalmente integrada con el sector eléctrico nacional.

En este contexto, la experiencia de MOBI.E es única, con una cartera de casi 2.000 puntos de recarga. Primero fuimos responsables por la creación de una red piloto mínima de estaciones de recarga con la instalación y mantenimiento de más de 1.400 puntos de recarga en los 308 municipios de la totalidad del país. Finalizada la fase piloto, la explotación de estas estaciones se concesionó en 2020 a Operadores privados, que empezaron a explotarlas comercialmente y a hacer crecer la red.

¿Qué cifras manejan de su gestión en este sentido en los últimos años?

La red pública de estaciones de recarga de Portugal, red Mobi.E, cuenta actualmente con más 5.340 estaciones de recarga correspondientes a más de 9.360 puntos de recarga. Esta cifra sitúa a Portugal entre los cinco países europeos con más estaciones de recarga por cada 10 kilómetros de carretera, sólo por detrás de Luxemburgo y los Países Bajos, y por delante de Dinamarca y Bélgica.

¿Tienen indicadores que se manejen en otros países de América Latina y Europa?

Tanto en términos de vehículos como de infraestructura, las cifras de Portugal distan bastante de las que conocemos para América Latina, ya que la apuesta por este tipo de vehículos es más reciente en este continente. Según las cifras más recientes de OLADE, publicadas en la «Nota Técnica nº 1 - Movilidad Eléctrica en América Latina y El Caribe», Brasil es el país latinoamericano donde la movilidad eléctrica es más significativa, contaba con algo más de 152.000 vehículos recargables y 1.876 estaciones públicas de recarga en el primer semestre de 2024. Esto en



un país que tiene alrededor de 92 veces la superficie y 10,5 veces la población de Portugal.

¿Cuál es su modelo de trabajo, especialmente con estaciones de servicio públicas, y qué tanto alcance ha logrado en este nicho específico?

MOBI.E se encarga de asegurar que el modelo portugués de movilidad eléctrica funcione, un modelo pionero y único en el mundo que comenzó a planificarse en 2010.

La interoperabilidad, obligatoria y universal en el modelo portugués, garantiza que todos los usuarios puedan cargar sus vehículos en cualquier estación de recarga pública, independientemente de quién sea el operador de la estación o el proveedor de energía del usuario.

Para los usuarios, esto significa que siempre tienen a su disposición una red de recarga que cubre todo el país, donde pueden cargar cómodamente sus vehículos y reducir la preocupación por la autonomía, y también precios más competitivos, debido a la generación de competencia entre los proveedores de energía.

Para los proveedores de energía supone la posibilidad de suministrar energía en toda la red, ampliando su negocio y dándoles la oportunidad de fidelizar a sus clientes, ya



Las estaciones de servicio deberían empezar a instalar estaciones de recarga (rápidas o ultrarrápidas), especialmente las situadas en las principales carreteras municipales y nacionales.



Luis Barroso,
presidente
de **MOBI.E**

que permite una relación comercial permanente y directa entre ambos.

Por último, para los operadores de la estación este sistema les permite reducir los costos de explotación de las estaciones, disminuyendo los riesgos de inversión, y generando más clientes, ya que la explotación integrada les aporta clientes de todos los proveedores.

Con su plataforma de gestión, MOBI.E garantiza que la información fluye entre todos en tiempo real, los distribuidores de energía conocen los consumos de la movilidad eléctrica, los proveedores la información de las cargas de sus clientes, los operadores la información necesaria para que facturen los servicios de carga prestados a los clientes y, claro, los usuarios la disponibilidad de toda la red. Solo este año cerca de 230.000 usuarios diferentes utilizarán la red Mobi.E para recargar su vehículo.

¿Qué opinión le merece la Resolución 40123 de 2024 expedida por el Ministerio de Minas y Energía de Colombia y la definición de las condiciones de interoperabilidad para estaciones de carga de acceso público de vehículos eléctricos e híbridos enchufables?

Esta Resolución establece las primeras condiciones de interoperabilidad para las estaciones públicas de recarga de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, y además crea una herramienta digital denominada «Plataforma de estaciones de carga», que permitirá a los usuarios identificar las características técnicas y comerciales de las estaciones de recarga, donde la información se introducirá manualmente.

Se trata de medidas interesantes que sin duda ayudarán a garantizar las condiciones necesarias para el despliegue y crecimiento de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Colombia.

De acuerdo con nuestra experiencia de más de 10 años, nos parece que aún es posible mejorar y aumentar el grado de ambición de esta Resolución para hacer de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Colombia un verdadero motor de la movilidad eléctrica en el país.

En primer lugar, la Resolución debería incluir un documento que garantice que el funcionamiento del sistema se explique de forma sencilla y comprensible, promoviendo el despliegue de la infraestructura y garantizando su interoperabilidad. Este

documento debería abordar cuestiones fundamentales como la normalización de los conectores y los métodos de pago.

La Resolución también debería garantizar que la «Plataforma de Estaciones de Recarga» sea alimentada por todos los operadores de estaciones de recarga en tiempo real (o casi real), con información fiable y útil para los usuarios y otros agentes del mercado. El suministro de información estática, si bien ayuda a los usuarios y a las entidades oficiales a tener una idea del crecimiento de la red, no ayuda a los usuarios de vehículos eléctricos a elegir la mejor estación de recarga disponible y a dar confianza en la existencia y disponibilidad de la red.

¿El de Colombia es un mercado atractivo para Mobi.E? ¿Por qué razones?

Sí, Colombia es un país comprometido con la sostenibilidad y la transición energética, especialmente en movilidad. Así lo demuestran las medidas adoptadas por el Gobierno en este ámbito y la inversión que se ha realizado en el sector del transporte público.

En cuanto al transporte privado, el mercado colombiano de movilidad eléctrica es aún poco maduro, pero con un gran parque automovilístico que necesita descarbonizarse, el potencial de crecimiento es enorme.

La gran experiencia de MOBI.E puede ayudar a acelerar el proceso de transición energética en Colombia. Sabemos que ese es el objetivo del gobierno de Colombia y por eso mantenemos contacto con el Ministerio de Minas y Energía.

¿Desde su experiencia, qué deberían hacer las estaciones de servicio para entrar rápidamente al mercado de estaciones de carga eléctrica?

Las estaciones de servicio deberían empezar a instalar estaciones de recarga (rápidas o ultrarrápidas), especialmente las situadas en las principales carreteras municipales y nacionales.

Las estaciones deberían hacer la inversión de forma gradual, pero, en la medida de las posibilidades, preparar su infraestructura eléctrica desde el principio para la posterior ampliación de su oferta de recarga, ya que se trata de inversiones importantes que tardan en materializarse.



elegir la estación de recarga que más les convenga.

MOBI.E no hace inversiones en estaciones de recarga, eso es tarea de los operadores, pero estará disponible e interesada en apoyar a las estaciones de servicio y a los operadores en la gestión de sus redes de recarga y apoyar al gobierno colombiano en la gestión de la información sobre la red nacional.

¿Cuál es el análisis financiero razonable (mínimo) que deberían hacer las EDS para entrar a este negocio, de manera que resulte atractivo y rentable?

Aquí, cada empresa tiene su propia fórmula y análisis para apoyar la decisión de inversión. Sin embargo, las EDS tienen que darse cuenta de que aún estamos en una fase muy temprana del mercado, por lo que la inversión debe analizarse a largo plazo.

Entrar en el mercado en una fase temprana, aunque no aporte un rendimiento inmediato, permite asegurarse las mejores ubicaciones y fidelizar a los clientes para obtener una cuota significativa en el futuro.

¿En su experiencia, qué elementos adicionales debería adoptar el gobierno colombiano para incentivar decididamente la movilidad eléctrica y, en particular, la instalación de puntos de carga eléctrica de acceso público?

Creemos, con base en nuestra experiencia, que las sugerencias que hicimos en relación con la resolución del gobierno colombiano, ya sea en términos de suministro de información dinámica, aclaración de las funciones de los distintos actores o estandarización, darán más confianza a los usuarios a la hora de cargar sus vehículos y más seguridad a los agentes comerciales que realizarán las inversiones.

Además, lo que hemos visto en varios países europeos, y en particular en Portugal, es la concesión de incentivos monetarios y/o fiscales para la compra y el uso de vehículos eléctricos, la financiación directa de la instalación de infraestructuras en lugares o tipologías estratégicas, o incluso la reducción de las tarifas aplicadas a la energía utilizada para cargar los vehículos eléctricos. ☞



**FLUID
CONTAINMENT
COLOMBIA S.A.S**



RECUPERACIÓN DE TANQUES

CON CERTIFICACIÓN  LISTED
UL 1856

- La recuperación de tanques de almacenamiento de combustible es un procedimiento que sigue procesos técnicos aplicados con nuevas tecnologías y controles, tanto internos como externos, que permiten entregar el tanque con una garantía de 15 años, que es verificada mediante auditorías y controles periódicos de UL, y que cumple con todas las exigencias del Nuevo Reglamento Técnico para EDS (Resolución 40198).

FLUID CONTAINMENT COLOMBIA S.A.S. (FCC), líder del mercado en Colombia en la producción de Tanques Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio (PRFV) doble pared (DW) y con presencia en Venezuela y Perú, ratificó su certificación UL a nivel mundial en el proceso de Recuperación In Situ de Tanques Existentes (Re-Tank) bajo la norma UL-1856.

FCC es una de las cuatro empresas en el mundo y la primera en Latinoamérica en recibir esta certificación entregada por Underwriters Laboratories, único ente autorizado para otorgar esta certificación.

Desde 2013, FCC ha recuperado más de 500 tanques con cero reclamaciones, excelentes resultados y con una entera satisfacción por parte de sus clientes mayoristas, asociados o afiliados.

- **LA CERTIFICACIÓN UL** La certificación UL es la confirmación y verificación previa que hace el organismo certificador desde la adquisición de materias primas, procesos y pruebas finales a que se refiere la recuperación o repotenciación de tanques, tanto metálicos como de fibra DW o SW, que han presentado problemas de calidad o que necesitan un sistema de recubrimiento apegado a la norma técnica.



PLANTA COLOMBIA

colombia@fluidcontainment.com

Cll 15 #1 - 59 Este, Barrio El Cortijo
Madrid - Cundinamarca
Teléfono: (+57 601) 825 2325 - 825 4196
Móvil Planta: (+57) 318 7068656
Móvil Comercial: (+57) 317 5156718

PLANTA VENEZUELA

venezuela@fluidcontainment.com

Av. Gustav Dalen, Zona Industrial
La Hamaca - Estado Aragua

OFICINAS PERÚ

peru@fluidcontainment.com

Cll Valladolid 225 Urb
Mayorazgo, Ate Lima
Tel: (+51 1) 711 9971 - 751 32478



LOS DESAFÍOS QUE ENFRENTAN LOS MINORISTAS

El **2º Congreso Nacional de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos**, organizado por **COMCE** en Cartagena el pasado 14 y 15 de noviembre, puso en la agenda pública los temas de interés de este sector que tiene un gran impacto en la economía.

Por segundo año consecutivo, Cartagena de Indias fue el escenario del Congreso Nacional de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos organizado por COMCE, en el que más de 740 participantes se reunieron para discutir los principales desafíos que enfrenta este



sector en Colombia bajo el lema: 'De estaciones de combustibles a estaciones de servicios'.

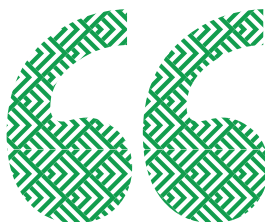
Durante dos días, expertos, líderes gremiales y autoridades del sector se reunieron para analizar los desafíos y oportu-



nidades que enfrentan los distribuidores minoristas en Colombia, así como las tendencias del mercado, la innovación tecnológica, los cambios regulatorios y las políticas públicas y su impacto en la economía del país.

Durante la inauguración, el presidente de COMCE, David Jiménez Mejía, destacó la importancia de las Estaciones de Servicio como ecosistemas económicos que generan más de 50.000 empleos directos y representan el 8% del PIB colombiano. "Contribuimos notoriamente en los ingresos fiscales de nuestro país", afirmó.

Uno de los temas centrales del congreso fue el aumento constante en los precios de los combustibles y su impacto en el consumo de los colombianos. Según cifras presentadas por el experto Juan Da-



La transición energética deberá ser planeada y justa, pero ajustada a las necesidades y realidades de Colombia.



niel Oviedo, el consumo de combustibles cayó un 6% en lo que va corrido del año, 'debido en gran medida al incremento del 54% en el precio de la gasolina

En el primer día del evento, las actividades estuvieron marcadas por ponencias de alto nivel y debates sobre los desafíos regulatorios y de mercado que enfrenta la industria.

Entre las presentaciones destacadas, el vicepresidente de Estrategia y Asuntos Regulatorios de la Asociación Colombiana del Petróleo y Gas (ACP), Andrés Bitar Arrázola, lideró una charla sobre los "Desafíos y retos de la distribución de combustibles".

Una nota destacada de su intervención fue el trabajo conjunto que hoy adelantan





mayoristas y minoristas -a través de la ACP y COMCE- en temas relevantes para el sector. "La cadena de distribución de combustibles es una sola y requiere un trabajo conjunto en los temas sectoriales que son transversales a todos los agentes. A pesar de las diferencias, no se puede dejar de trabajar en equipo", señaló el directivo.

El primer día también se incluyó el conversatorio "Perspectiva país y retos de la economía colombiana", moderado por

David Jiménez Mejía, que contó con la participación del presidente de la ACP, Frank Pearl, y los exministros Juan Camilo Restrepo y Cecilia López Montaña. También se realizó un conversatorio sobre los 'Desafíos y retos de la distribución de combustibles', que fue liderado por Adwar Casallas, director de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía.

En la segunda jornada del congreso, la agenda se centró en la tecnología y su papel

transformador en las Estaciones de Servicio. Una de las conferencias centrales fue sobre la innovación tecnológica en el manejo de combustibles y la gestión operativa.

Juan Pablo Herrera, Decano de la Facultad de Economía de la Universidad Externado realizó una conferencia sobre 'La competencia en el sector la distribución minorista de combustibles' y participó en el panel sobre 'La interacción entre los agentes en la cadena de distribución de combustibles', otro de los temas importantes del congreso.

UNA MUESTRA COMERCIAL DE LUJO



El Congreso también fue una excelente oportunidad para conectarse con otros distribuidores y proveedores de diferentes regiones, lo que favoreció la creación de alianzas y el descubrimiento de estrategias para potenciar su negocio. La muestra comercial les permitió a los minoristas explorar de primera mano soluciones y avances en productos y servicios disponibles para las EDS.

En la exhibición comercial participaron empresas del sector como Primax, Terpel, Petromil, Texaco, Biomax, Shell, Zeuss, Fluid Containment, Taller 84, CCC, Equipetrol, Grupo SYZ, Gespasa, Grupo E2S, Gómez Velásquez, Applytec, Colgas, GasUp, Insepel, Tegasa, Top Advisor Group, Kubber, Insugec, Inversiones Kzajo, Tekblue, Seguros OMS, Colmena Seguros y Mobility Energy. ☞

Santiago Botero, exciclista profesional y hoy conferencista internacional, cerró el evento con la charla motivacional: 'La verdadera fuerza de un líder', en la que, a través de su experiencia profesional y vivencias en la alta competición, transmitió a los asistentes el mensaje de que cada caída representa un reto para levantarse, pero también una oportunidad para tomar fuerzas, superar las adversidades y lograr los objetivos propuestos.

El presidente de COMCE, David Jiménez Mejía, hizo un llamado a la reflexión sobre los desafíos que enfrenta el sector y su impacto en la economía nacional. "Si en la bienvenida nos propusimos pensar en la cadena de distribución, la conclusión debe ser llevarse una reflexión profunda sobre los retos que enfrenta este sector, especialmente cuando está amenazado por la situación económica nacional", aseguró. ☞

‘HEMOS DEMOSTRADO NUESTRA CAPACIDAD PARA MANEJAR LAS ESTACIONES’

“Es un reconocimiento al trabajo silencioso que han hecho muchas mujeres en el sector”. “La participación de la mujer le ha dado orden al negocio”. Así piensa **Bertha Correa**, la primera mujer presidenta de la Junta Directiva del Fondo Soldicom.

¿Cuál ha sido su historia como distribuidora minorista de combustibles en el Valle del Cauca? ¿Cómo resultó una mujer metida en este negocio que tradicionalmente ha sido manejado por hombres?

Yo soy la segunda generación de la EDS Paloblanco de Buga (Valle). Mi papá fue quien la construyó con su gran amigo y socio de muchos años hace 24 años.

Soy ingeniera industrial de la Universidad Nacional sede Manizales y trabajé muchos años en recursos humanos. Después de la muerte de mi papá, se hicieron unos cambios en la sociedad, murió el socio y nos empezamos a meter más de fondo en el manejo de la estación. Me asignaron la gerencia de la EDS hace ya 18 años, sin conocer nada y desde allí hemos ido aprendiendo. Nos tocaron todos los cambios en el sector, la transición de las certificaciones, la nueva reglamentación...

Ha sido un proceso enriquecedor, es un negocio bonito y se aprende todos los días. Hay momentos en que me pregunto por qué estoy acá, pero Dios lo pone a uno donde debe estar. Es parte del proceso de vida y una experiencia muy enriquecedora.

Hoy, junto con otras dos hermanas, somos las dueñas del 75% de la estación; el restante 25% es del hijo del socio de mi papá, con quien hemos tenido una muy buena relación.

¿Qué piensa usted de ese empoderamiento de las mujeres en la distribución mino-

rista de combustibles, que se ha venido dando con más fuerza en los últimos años?

Es un desafío muy grande en un sector que ha sido más de hombres en toda su historia. Es un reconocimiento a la labor de la mujer en un sector tan importante para el país.

Este ha sido un sector manejado tradicionalmente por familias y allí la mujer ha estado muy involucrada. En los últimos 20 años ha habido un reconocimiento a esa labor. Hay desafíos que una tiene que enfrentar porque a veces la credibilidad se pone en duda por esa condición machista en algunos temas y en algunas zonas del país.

Hemos demostrado nuestra capacidad con nuestro compromiso, seriedad y disciplina para manejar las estaciones. Y la resiliencia de la mujer para salir adelante, como sucede en todos los sectores de la economía.

¿Si le preguntaran dos características sobresalientes que le ha inyectado la mujer a la distribución minorista de combustibles, cuáles diría?

Yo pienso que la perseverancia y la organización del negocio. Cuando yo llegué al sector aún veía muchas estaciones manejadas como la ‘tienda de la esquina’ y la ‘caja menor’ de la casa, como en un

BALANCE DE LA GESTIÓN DEL FONDO SOLDICOM EN 2024

El balance es muy positivo. A la fecha tenemos comprometido un 87% del presupuesto, lo que demuestra la eficiencia del administrador y el compromiso de la junta directiva para el beneficio de todos los aportantes.

Hay otros proyectos complementarios de investigación que estamos adelantando, uno de competencia en el mercado de estaciones con la Universidad Externado y otro con el Ministerio de Minas y Energía para construir dos electrolineras desde cero hasta su puesta en marcha. Es un aporte desde el sector para saber qué tan viable es esta transición energética en la práctica. Trabajar de la mano con el Ministerio puede ser muy interesante para las estaciones. ☞



Bertha Correa
Presidenta de la Junta
Directiva del **Fondo Soldicom**.

desorden muy grande. No había visión empresarial. La participación de la mujer le ha dado orden al negocio.

Y lo otro es la humanización del servicio, una mayor calidez, tratar de ver las cosas más bonitas. Si uno compara las estaciones de hoy con las de hace 30 años, ya son muy distintas, más organizadas, muchas solo tienen mujeres como operarias del servicio, ya tienen baños muy bonitos. Ese es el toque femenino, sin desconocer el gran trabajo de los señores.

¿Qué representa para usted ser la primera mujer que es presidenta de la Junta Direc-

tiva del Fondo Soldicom en toda su historia de más de 35 años?

No le voy a mentir que es un desafío que asusta porque tengo colegas de muchísima experiencia, que representan grupos de estaciones y hay cierta intimidación en ese sentido. Pero ha sido muy bonito en el sentido de que he aprendido y he puesto mi grano de arena y mi visión femenina frente a las discusiones que hemos tenido. Ha sido una experiencia muy enriquecedora.

Sentí mucho susto, pero también estoy agradecida por la confianza que me dieron. Es una responsabilidad grande y trato todos los días de hacerlo de la mejor manera y dejar una puerta abierta para que

cualquier mujer se pueda postular en un futuro a este cargo dentro del Fondo Soldicom.

¿Sin duda es un reconocimiento de los distribuidores minoristas a la figura emblemática de la mujer, que ha adquirido ese protagonismo en el sector y que ya estaba haciendo falta, no?

Es un reconocimiento al trabajo silencioso que han hecho muchas mujeres en el sector. Y lo digo especialmente por mi mamá, que siempre fue la eterna compañera de mi papá en el negocio. Ese trabajo silencioso de acompañar y estar pendiente para que el negocio pudiera funcionar bien.

¿Cómo se dio esa elección suya en medio de tantos distribuidores minoristas hombres de varias regiones del país?

Yo pertenezco hace varios años a Sodicom, que reúne a los minoristas del Valle del Cauca y Cauca, y ya había estado en su junta directiva en dos periodos anteriores; ya tenía alguna experiencia en el manejo gremial. Al cargo de presidenta del Fondo Soldicom fui postulada por el señor Juan Carlos Molina y tuve el apoyo de algunos compañeros de otras regiones. Mi nombramiento es por dos años.

¿Ya en su ejercicio como presidenta de la Junta de Soldicom, cómo asegurar que los beneficios de los distintos proyectos lleguen a los más de 6.000 distribuidores minoristas que operan en todo el país?

Nuestra intención como junta directiva es siempre hacer una masificación de los proyectos. Una de las estrategias que hemos utilizado es realizar proyectos de cobertura nacional, de manera que garanticemos que los proyectos lleguen a todos los distribuidores minoristas. Poder entregar beneficios como la verificación metrológica, la certificación, la entrega de consumibles y la póliza RCE es lo que nos permite cumplir con la misma naturaleza del Fondo.

Lo otro es aprovechar la divulgación de los proyectos a través de todas las herramientas tecnológicas que disponemos en el Fondo como la página web, las redes sociales, programas como Canopy, donde les informamos a los aportantes sobre los beneficios a los cuales tienen derecho.

¿Cómo hacer para que el Fondo Soldicom pueda hacer más presencia en las regiones?

Uno de los trabajos que hemos querido impulsar desde la junta directiva del Fondo es que, a través de los miembros de junta, que somos de diferentes regiones canalicemos esta información con las agremiaciones locales. También tenemos 70 jóvenes que son asesores ambientales, SST y jurídicos que están visitando las estaciones en distintas regiones y está la página del Fondo Soldicom para tratar de llegar con toda la información a las distintas regiones.

Cada región tiene su propia dinámica, pero a veces unificar todo no es tan fácil. Se ha logrado una buena cobertura y los programas a nivel nacional hace que nos conozcan más.

Faltan dos meses para finalizar esta gestión del Fondo Soldicom en 2024. ¿Usted quisiera de pronto dejar algún legado o un proyecto para el sector en el que tenga algún protagonismo la mujer?

Realmente lo que nos ha parecido importante en esta gestión es trabajar con la parte humana de las estaciones, con los colaboradores que integramos este sector. Para mí es importante esa parte de la capacitación en las estaciones, por eso impulsamos desde nuestra gestión el proyecto sobre capacitación en liderazgo. He sido una abanderada de formar la gente, capacitarla, darle ese bienestar hace que construyamos unas estaciones más amables, más productivas y, sobre todo, más humanas.

Usted pasó de manejar una estación en un municipio como Buga a encabezar una junta directiva que toma decisiones que benefician a más de 6.200 estaciones en todo el país. ¿Es un cambio abrumador, no?

Lo primero que debo hacer es dar gracias a Dios. Saber que si trabajamos unidos podemos lograr grandes cosas. En la junta me acompañan grandes seres humanos, el comité de convivencia, el administrador del Fondo, todos tenemos la visión de sacar adelante este sector y todos los proyectos que nos proponemos.

Es un trabajo permanente, de todos los días, es un trabajo desde la experiencia y el conocimiento. Es un reto y una gratitud por la confianza, por el apoyo. Eso



Es un desafío muy grande en un sector que ha sido más de hombres en toda su historia. Es un reconocimiento a la labor de la mujer en un sector importante para el país

es lo que me inspira ser la presidenta de la junta directiva. A veces no me lo creo, pero es la oportunidad de demostrar que somos capaces como mujeres de lograr lo que nos proponíamos.

Usted habla de unir al sector, de fortalecerlo, un sector tradicionalmente muy dividido y atomizado. Es una gran misión...

De eso se trata. En la junta hay colegas de varias agremiaciones. Tratamos de conciliar en todos los aspectos y buscar lo mejor para todos los aportantes. Eso es lo único que nos une. Es un sector complejo, con muchas amenazas, pero es un sector que mueve al país y que es de vital importancia para la vida y el desarrollo nacional.

Somos aportantes, así pertenezcamos a distintos gremios. Somos distribuidores minoristas que ejercemos nuestra actividad en distintas regiones del país.



MOVILIDAD SOSTENIBLE, UNA OPORTUNIDAD PARA EL SECTOR

El **V Foro de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos** evidenció los retos que enfrentan las estaciones para transitar hacia nuevos modelos energéticos.

El pasado 25 de septiembre de 2024 se celebró el V Foro de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos, un espacio académico y pluralista que se ha posicionado como uno de los eventos más importantes del sector cada año.

El evento, organizado en el Hotel Sheraton de Bogotá por la Confederación de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos (COMCE), con recursos parafiscales del Fondo Soldicom, tuvo como lema este año la pregunta: ¿Hacia dónde va la movilidad?, un contexto donde la transición



energética y el futuro de los combustibles líquidos tienen mucha relevancia.

En el V Foro se dieron cita expertos, autoridades y líderes del sector para discutir los desafíos y oportunidades que enfrenta la industria de combustibles en el actual panorama global, que está caracterizado por la expectativa de una transición hacia fuentes de energía más sostenibles.

Uno de los puntos más destacados del foro fue la discusión sobre las tendencias en movilidad. Los panelistas coincidieron en que la transición hacia una movilidad sostenible es necesaria. La llegada de vehículos híbridos y una tendencia creciente de vehículos eléctricos, si bien pueden convertirse en prometedoras alternativas, aún representan una muy baja participación en el total de vehículos en el mercado colombiano.

Por tanto, es necesario repensar políticas públicas y evaluar incentivos tributarios y financieros tanto en la demanda de vehículos de bajas emisiones, como también en la oferta.

En este sentido, la infraestructura de carga rápida es esencial. No es suficiente con incentivar la demanda de vehículos eléctricos; debemos implementar, de manera gradual y comprometida, la infraestructura





que permita su masificación. Y, de manera paralela, es importante que las Estaciones de servicio decidan entrar en la construcción de nuevos espacios para electrolineras.

El V Foro de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos evidenció que la movilidad en Colombia está en un punto de inflexión. La transición hacia una movilidad más sostenible es necesaria, pero representa desafíos y una oportunidad para el sector.

“A medida que se avanzamos hacia un futuro en tecnologías limpias, la colaboración entre todos los actores involucrados -distribuidores minoristas, gobierno y consumidores- será crucial para superar los desafíos y aprovechar las oportunidades que se presenten. La innovación, la regulación y la inversión en infraestructura son elementos claves que determinarán el rumbo de la movilidad en los próximos años”, concluyó David Jiménez Mejía, presidente de COMCE y administrador del Fondo Soldicom. ☎





Foto Grupo E2S

¡PILAS CON LA REMEDIACIÓN EN SU EDS!

Los derrames de combustibles fósiles en Estaciones de Servicio son una problemática ambiental, social y económica que por años ha afectado suelos y aguas subterráneas y, por supuesto, a propietarios de las Estaciones de Servicio.

La contaminación de suelos y aguas subterráneas por derrames de combustible es un hecho muy recurrente en estaciones de servicio en Colombia. A nivel nacional, cerca

del 40% de las EDS se ven abocados a estos fenómenos por diferentes factores.

Además de la pérdida directa de combustible, las consecuencias para una estación



SEÑALES DE CONTAMINACIÓN DEL SUELO POR HIDROCARBUROS

Monitoree los cuatro pozos de observación, que están en la fosa de los tanques y que exige la normatividad para todas las estaciones en Colombia.

Revise los pozos de monitoreo, que deben triangular toda la zona de distribución: zona de tanques, canopy y zona de venta y distribución de combustible. Es una exigencia del Reglamento Técnico para EDS.

Mantenga al día sus pruebas de hermeticidad y de estanqueidad de cajas contenedoras, y pruebas de hermeticidad de líneas de tanques.

Verifique la salmuera en los tanques, que no se puede secar porque indicaría que hay una fuga.

Realice el seguimiento con el equipo consola o Veeder-root en temas de inventarios y seguimiento de la estación. Estos equipos son muy precisos si están debidamente calibrados y son un indicador claro si hay algo que está fallando.

Revise y destape con cierta frecuencia las cajas subterráneas en la estación, para monitorear si algo está fallando. ☞

pueden tener un gran impacto: elevados costos para la restauración ambiental del área; procesos legales y regulatorios frente a las autoridades ambientales que resultan ser complejos y costosos, y largos periodos de tratamientos de remediación que pueden extenderse durante muchos años.



Pero, ¿por qué se presenta esta problemática en una estación?

Según Juan Pablo Pérez, Gerente de Operaciones del Grupo E2S, "es un tema muy recurrente en la operación de EDS por la contaminación de tanques subterráneos y las líneas de distribución de combustibles que van desde los tanques hasta los surtidores del combustible".

Si bien el material de buena parte de los tanques es en fibra de vidrio, que es un material resistente al combustible, de todas formas, el combustible genera algún tipo de corrosión independientemente del material del tanque y se puede presentar algún tipo de fisura. En las líneas de distribución se puede presentar el 'golpe de ariete' o algún error al momento del montaje de la línea cuando se hace la obra civil y se pueden dar fugas o pérdida de la contención parcial que son esos goteos intermitentes de combustible.

El experto del Grupo E2S explica que no es muy común que se presente contaminación de suelos o de aguas por derrames superficiales. "Las estaciones normalmente manejan un tipo de placa de concreto de alta resistencia y rejillas perimetrales muy bien selladas que dificultan la contaminación en la superficie, pero se podría dar por goteo, especialmente cuando se surte de combustible a las motos", señala.

Las consecuencias de estos derrames son contaminación directa al suelo y a la afectación de agua subterránea, que no solo afecta el perímetro de la estación, sino que también afecta acuíferos y suelos circundantes. Y todo depende también del tipo de suelo, porque no es lo mismo un suelo al nivel del mar que un suelo en Bogotá.

UN PROCESO NECESARIO

Por eso es necesario realizar una remediación de los suelos contaminados. En este caso hablamos de un proceso de remedia-

ción no de biorremediación, que se hace con bacterias vivas. Estos son procesos muy lentos, que pueden durar hasta 20 años y que no garantizan la remediación al 100% de todo el suelo, pues hay que mantener las condiciones para que la bacteria sobreviva.

Frente a la necesidad de proveer una solución costo-efectiva y abordar esta problemática en todas sus dimensiones, Grupo E2S desarrolló una tecnología de tratamiento de contaminación In Situ, que permite recuperar el daño ambiental ocasionado, con una reducción del 75% en el tiempo de ejecución y del 50% en costos, con referencia a metodologías empleadas en la industria.

"Nosotros desarrollamos un proceso de remediación con un producto físico-químico con sello de biodegradabilidad, que permite que podamos sacar estos procesos de remediación entre 60 y máximo 180 días para una estación de servicio, cumpliendo con la normatividad colombiana y los requisitos de todas las auto-

¿CONTAMINADO?

- ◆ **Cientos de proyectos** llevados a cabo a nivel nacional respaldan nuestra experiencia
- ◆ Mas de **20 años** de experiencia
- ◆ Expertos en **biorremediación ambiental**



DISTRIBUIDOR AUTORIZADO BIODYNE FECEC



...microbiología ambiental, desde 1989



TAMBIEN OFRECEMOS BACTERIAS PARA TRAMPAS DE GRASA DE EDS Y POZOS SÉPTICOS

315 8419929

CONTÁCTENOS YA!

biodyne-colombia.com

ridades ambientales”, afirma Juan Pablo Pérez.

La tecnología empleada por Grupo E2S es No Invasiva, pues reduce al máximo cualquier daño a las estructuras y placas de concreto de las Estaciones de Servicio. Además, se emplean equipos especializados, como perforaciones horizontales dirigidas; equipo saca núcleos y perforaciones verticales con equipos de bajo impacto; no requiere realizar excavaciones extensas o intrusivas.

“Una vez finalizamos estos procesos, le pedimos al cliente que contrate la evaluación del proceso con un laboratorio de su confianza, se toman las muestras y se analizan. Con los resultados en la mano se los entregamos al cliente y a la autoridad ambiental y de esta manera entregamos la estación totalmente saneada ambientalmente”, asegura Pérez.

In situ el proceso dura de 2 a 6 meses porque no se remueve, no se ingresa maquinaria, no se rompe placa y demanda un mayor tiempo para garantizar un nivel de contacto del producto remediador con el suelo o el agua afectada.

¿Y EL COSTO?

En los últimos cinco años, Grupo E2S ha intervenido cerca de 100 estaciones de servicio en todo el país, potenciando el



Foto Grupo E2S

desarrollo de tecnologías y enfrentando desafíos como altas concentraciones de contaminantes, condiciones climáticas variables y acceso a zonas remotas.

La mayor dificultad ha sido la resistencia de muchos distribuidores minoristas para iniciar estos procesos de remediación de suelos en sus estaciones, pues se ve más como un gasto que como una solución de largo plazo.

“En su gran mayoría, a las estaciones les ha costado un poco implementar el Reglamento Técnico. Falta un gran trabajo de concientización en todo el sector minorista en Colombia de que este Reglamento Técnico lo que busca es blindarlos de un incumplimiento para una sanción ambiental y eso es proteger su operación y su patrimonio”, explica el gerente de operaciones de Grupo E2S.

Hasta hace unos años, estos procesos se realizaban con tecnologías de biorremediación que eran muy costosas; las inversiones superaban los 1.000 millones de pesos. Hoy, con la tecnología actual se manejan procesos de remediación que pueden estar entre 300 y 400 millones de pesos, en el caso de estaciones de dimensiones de 60 X 40 metros, más de 4 islas con más de 12 surtidores con presencia de contaminación a un 70%, resultados de laboratorio a 6 meses y clientes satisfechos al final de todo el proceso.

CUATRO RAZONES PARA HACER REMEDIACIÓN EN SU EDS



1. Recuperación inmediata del agua subterránea para diferentes usos. Tenemos demasiados microorganismos que dependen del agua subterránea.

2. La recuperación de suelos. Hay demasiada vida microscópica que depende de las condiciones del suelo. Los impactos por hidrocarburos son persistentes y pueden durar 1.000 años en un predio.

3. La responsabilidad ambiental. Todos debemos ser conscientes de la responsabilidad ambiental que tenemos con el planeta.

4. El impacto económico que tiene para una EDS. Si la estación se expone a una sanción ambiental, esto puede acabar con su existencia y su operación. “La estación no te alcanzaría para pagar un tipo de sanción como estas”, dice Juan Pablo Pérez.

EXAMEN AL 'CORAZÓN' DE LA EDS

En qué consisten y por qué son importantes las pruebas de hermeticidad que se realizan a los tanques de almacenamiento de la EDS, que representan el centro de su operación.

Hablamos con Óscar Alberto Domínguez Sánchez, gerente de DEWAR, sobre las pruebas de la hermeticidad de tanques de almacenamiento en las Estaciones de Servicio, que el Reglamento Técnico exige que sean vigentes a partir del 30 de marzo de 2024 y realizadas por un organismo acreditado por ONAC.

¿Óscar Alberto, cuál es la forma más sencilla de entender este proceso de las pruebas certificadas?

En el sector es frecuente escuchar que los tanques de almacenamiento son el corazón de la estación de servicio, entonces la forma más sencilla de entender qué son las pruebas certificadas es pensar que estas son un examen técnico, preventivo y correctivo para revisar ese corazón.

De acuerdo con el Reglamento Técnico, estas pruebas se deben realizar cada dos años, en cumplimiento de un procedimiento específico y deben ser realizadas por personal especializado.

Los organismos de inspección acreditados tienen que demostrar el conocimiento técnico en instalaciones de combustible, utilizar equipos de alta precisión, realizar el procedimiento a través del registro gráfico de presión durante un tiempo establecido, donde se demuestra que se mantienen las condiciones de her-

meticidad del tanque, esto quiere decir que el tanque y las tuberías cumplen con INTEGRIDAD el sistema de manejo de combustible.

¿Pero, por qué estas pruebas son esenciales para la operación de las estaciones de servicio?

Las pruebas de hermeticidad en los tanques y tuberías de combustible son esenciales por tres razones clave:

Primero: aseguran que no haya riesgo ambiental ni derrames, previniendo que el combustible se filtre al suelo y cause contaminación.

Segundo: evitan que el agua ingrese a los tanques a través de las cajas contenedoras de las bocas de acceso, lo que podría comprometer la calidad del combustible,

disminuyendo su capacidad de combustión y eficiencia.

Tercero: ayudan a prevenir la formación de atmósferas explosivas cerca de las bocas de los tanques y en los dispensadores. Esto es crucial, ya que una chispa generada al manipular objetos metálicos o al encender un vehículo en la zona de tanques podría desencadenar un accidente grave en la estación de servicio.

Es decir, son muchas las bondades e impactos de realizar las pruebas de tanques, calidad del combustible, control de inventarios, seguridad de las operaciones, no impactos ambientales y, en síntesis, LA PROTECCIÓN DE SU PATRIMONIO.

¿Cuáles cree usted que fueron las razones para incluir este requisito en el Reglamento Técnico?



Considero que fueron razones ambientales, de calidad, de seguridad, entre otras, teniendo en cuenta que las pruebas de hermeticidad no se entendían bien y su procedimiento era empírico y realizado por personal no calificado, comprometiendo la integridad del sistema de almacenamiento con sobrepresiones que generaron daño de los tanques, al someterlos a presiones mayores (hasta 7 psi o más) a la de operación de los tanques que es de 2.5 a 3.00 psi.

Todo esto no solo comprometía la integridad de los tanques y la veracidad de las pruebas, sino que también afectaba la seguridad de las operaciones. Fueron muchos los tanques, sobre todo de fibra, que se afectaron por las sobrepresiones a los que fueron sometidos.

¿Las pruebas de hermeticidad se tienen que hacer necesariamente con presión?

Sí señor, con presión, así lo establece el Reglamento Técnico, mediante gas inerte para hacer el procedimiento de manera segura. Se simula que el tanque se encuentra totalmente lleno, lo que equivale a la presión máxima de operación, y se verifica así cualquier fuga en la zona húmeda y seca del tanque.

Por ejemplo, los sistemas de control electrónico de inventarios por sondas validan la estanqueidad del tanque, es decir, que se mantiene la parte líquida sin pérdida. Es como un vaso que contiene agua, solo que no está tapado y los vapores salen sin control o puede entrar agua. La hermeticidad se determina con presión y garantiza que las conexiones, manhole, acceso-

rios, spill y demás accesorios no permitan la salida de vapores ni la entrada de agua.

Así mismo, los tanques de doble pared que tienen salmuera para verificar la integridad de las paredes del tanque deben ser probados -por la misma razón- con presión igual a la presión normal de un tanque lleno, es decir, la presión que da el peso del combustible en el cuerpo del tanque. La salmuera solo valida la integridad de las paredes del tanque y se revisa e incluye en el procedimiento de prueba del tanque.

¿Y las pruebas en las tuberías de conducción cómo funcionan?

En cumplimiento del Reglamento Técnico vigente, las pruebas de tuberías de conducción deben realizarse cada dos años, también por un organismo acreditado, con gas inerte, y nunca sobrepasar la presión máxima de operación de la tubería, que es el 70% a 80% de la presión de prueba inicial cuando se realizó la instalación.

Por otra parte, el Reglamento Técnico para las tuberías acepta las pruebas de los sistemas que tengan detectores de fugas, siempre y cuando demuestren las prácticas de verificación y de funcionamiento y que los equipos sensores cumplan con normas UNE 13160 y se hagan los registros de pruebas del sistema.

¿Qué debe tener la estación para tener un proceso rápido, de bajo costo y seguro?

Primero, tener presente que la seguridad es un compromiso de todos los que intervienen en este proceso.

Para el día en que se realice la actividad de inspección se requiere que el cliente cuente con la disponibilidad del personal encargado de atender la inspección y esté autorizado para el manejo de los equipos requeridos, y que sea responsable frente al prendido y apagado del tablero eléctrico.

Que los desfogues tengan acceso seguro, por lo tanto, se esperaría que se encuentren en cumplimiento del Reglamento Técnico.

Las cajas deben estar limpias y libres de agua.

¿Cuánto dura el proceso?

El tiempo del proceso establecido por DEWAR para las pruebas de hermeticidad de tanques de almacenamiento es de una hora. Aunque también se debe tener presente los tiempos que se requieren para la preparación y adecuación de seguridad del área de trabajo.

Me recomendaron preguntar si DEWAR puede hacer las pruebas de los tanques y las tuberías, así como la certificación de la estación.

Sí y gracias por el espacio para aclarar esta pregunta. DEWAR tiene su sistema de gestión en cumplimiento con la Norma de Acreditación NTC/ISO 17020 tanto para procesos de inspección de instalaciones como de pruebas de hermeticidad; además realizamos los análisis y controles para asegurar los principios de independencia e imparcialidad, y así fue evaluado por ONAC.

Por estas razones nuestros clientes pueden recibir nuestro servicio, tanto en la certificación de su instalación como para la realización de las pruebas de hermeticidad.

Para DEWAR es un orgullo el reconocimiento que hemos logrado en el sector por garantizar los valores e integridad empresarial. Hemos logrado una posición importante en la inspección de instalaciones y fuimos el primer organismo acreditado para hacer las pruebas de hermeticidad. Trabajar con talento colombiano y un alto compromiso con el sector ha sido de mucho valor para nuestro fortalecimiento empresarial. ☯





UNA PROMESA CUMPLIDA

Esta no solo es una historia de superación personal, sino un testimonio de vida de que todo es posible cuando hay fe, voluntad y tenacidad para alcanzar los sueños. La vida de **Wilmar Carrascal** demuestra que sí se puede.

Pocas veces en la vida se podría escribir una historia como la de este distribuidor minorista de combustibles de El Zulia en Norte de Santander, que con mucho esfuerzo y perseverancia logró cumplir su promesa de construir una hermosa familia alrededor de su estación de servicio.

La historia de Wilmar Carrascal comenzó en los años 80 cuando vivía con su familia en la vereda La Playa de Belén de la ciudad de Ocaña (Norte de Santander), una de las 'zonas rojas' del departamento por ese entonces. Su papá fue asesinado y su mamá tuvo que huir de la violencia, dejándolo huérfano al lado de sus tres hermanos

"Eso fue en 1981. Ella nos dejó botados por salvar su vida. Mi hermana se quedó con la abuela, un hermano y yo nos quedamos con un tío por un año y luego nos repartimos en varias fincas de conocidos de mi papá. Tenía cinco años, estaba como una pelota rodando de un lado al otro. Fue una época difícil y vivimos situaciones muy complejas", cuenta Wilmar.

Luego estuvo en Ocaña un tiempo corto, en el barrio Promesa de Dios, y luego salió con su tío Luis Abel Ca-

rrascal para Cúcuta, también huyendo de los violentos que se apoderaron de su finca cebollera en Ocaña.

"En 1984 ya tenía 9 años y me vine con mi tío para Cúcuta a vivir con él. Solo me acompañaba una muda de ropa y una bolsa. Él estaba en una lucha tremenda, tratando de organizar sus cosas y compró una casita de invasión en el barrio Chapinero. En esa época murieron como seis personas de la familia, incluido mi papá, todos asesinados por la violencia que había en ese tiempo por las Farc", dice.

Al principio Wilmar ayudaba a su tío a organizar la tienda de víveres que tenía y en las labores de la casa. "Allí tenía la dormida y la comida, pero no tenía nada más. Eso me producía mucha tristeza, porque quería tener algo en el bolsillo", dice.

Luego vendió cerveza fría por el malecón de la ciudad en una vieja bicicleta que recicló con una cava de icopor y hasta vendió paletas en un carrito de helados por las calles de la ciudad.

"Duré en ese trabajo como año y medio y hasta ganaba bien, pero no tenía esa disciplina para saber manejar

LA VOZ DEL MINORISTA

la plata, no pensaba en el mañana. Yo me ganaba la plata, pero vivía el día a día. Solo comencé a emprender de verdad desde los 35 años en adelante. Analicé las cosas y cambié el chip”, afirma Wilmar.

En 1989 se fue a la frontera y en un galpón que compraba combustible le dieron trabajo por 20 mil pesos el mes; le compraba el combustible a los que venían de Ureña (Venezuela) y luego lo vendía en Cúcuta, Ocaña y Bucaramanga.

EL GIRO DE LA VIDA

Fue en 1991 -a sus 15 años- cuando su vida comenzó a dar un giro. La señora Gloria Sánchez de la EDS Corozal, ubicada a 5 kilómetros de Cúcuta vía Bucaramanga, le dio trabajo como operario de servicio y ayudante en un hotel y un restaurante aledaños. “Eso me cambió la vida. Mejoró el sueldo y mejoraron las condiciones de vida”, dice.

De allí pasó a la estación del papá de doña Gloria, la EDS La Don Juana, donde trabajó hasta el 96. En esa época embarazó a su novia, la que hoy es su esposa, Luz Marina Mantilla Ortega, y decidió emprender nuevos horizontes en Cúcuta. Allí aprovechó para sacar su licencia de 5ª, que le permitía conducir camión y dobletroque, un sueño que tenía de toda la vida.

“Busqué a mi tío Luis Antonio y le propuse que me llevara en su camión para practicar y me dejara manejar cuando se pudiera. Cuando compró otro camión me dejó el viejito, en el que transportábamos gasolina, diésel y kerosene. Yo iba cargar a Bucaramanga y Barrancabermeja y lo descargábamos en Cúcuta en estaciones y bodegas. En esa época habría solo unas cinco o seis estaciones en Cúcuta. Duré con mi tío 11 años y me convertí en su mano derecha”, recuerda Wilmar.

Fue precisamente por esa época en la que conoció a la señora María Eugenia Martínez, hoy directora ejecutiva de Asesnort, cuando trabajaba en Pinar del Río, la estación de servicio más grande de Cúcuta y que servía de centro de acopio para manejar las emergencias en materia de combustible.

“Ahí fue cuando empecé a pensar en la posibilidad de tener mi propia estación.

Montar una estación era fácil en esa época, pero nos faltó visión para que mi tío se metiera en ese negocio”, anota.

Y comenzó a trabajar en ese propósito. En 2008 se fue a manejar un dobletroque del señor Ramiro Tolosa, en que transportaba combustible por toda la región. Fueron épocas buenas que le permitieron hacer unos ahorros y construir su primera casa en Chinacota, hasta que en 2012 decidió hacerse independiente. “Yo solo lleno de fe y voluntad, porque plata no había”, dice.

Con su amigo Uriel compraron ‘en socia’ un dobletroque que había conocido 20 años atrás, en la época en que trabajaba en la estación de servicio de doña Gloria. Reunió como pudo los \$50 millones de su parte, algo que veía casi imposible, y logró este sueño que tuvo de chico. Como era blanco, lo puso ‘El Palomo’.

UN CAMINO DE BENDICIONES

“Uno va labrando su camino, pero Dios ya lo tiene listo. Ese carro fue una bendición para mí, me llovían viajes por todo lado, un volteo impresionante, pero sabía que era la única forma de volverme independiente. Trabajé desde el 2012 hasta el 2020. Yo no quería salir de este carro,



ASÍ ES LA EDS LA PROMESA



La Promesa tiene 2 surtidores compartidos diésel y gasolina corriente, de 4 mangueras cada surtidor, en total 8 mangueras. Cuenta con un kiosco que es la cafetería, un baño de damas y otro de caballeros, la oficina, cuarto para los isleros, dos baños, el cuarto eléctrico y un local para un negocio de repuestos.

Además, cuenta con su propio carrotanque para la estación con tanque en acero, que el mismo Wilmar pilotea. En la estación trabajan dos operarios y un contador, además de Liliana, la esposa de Wilmar, que se encarga de la cafetería y siempre lo apoya en las tareas administrativas y financieras.

Wilmar tiene dos hijas, Yandi Dayan de 28 años, que estudió derecho y vive con su esposo en los Estados Unidos, y María Camila de 18 años, que vive con sus padres en su casa de Chinacota. ☎

pero lo vendí en 2020 para poder comprar el lote para construir la estación”.

Antes de eso, y gracias a ‘un plante’ que había reunido de sus muchos viajes con El Palomo, logró comprar una mula Kenworth por \$330 millones, en la que transportaba combustible de las plantas de las mayoristas Terpel y Coomurpinol a Cartagena, Barranquilla y Bucaramanga. “En esas salió el negocio del terreno, que me costó \$160 millones. Por eso me tocó vender el dobletroque, para cumplir con esa deuda”, dice Wilmar.

Con el lote comprado se puso en la tarea de reunir el dinero necesario para iniciar la construcción de la estación. Luego llegó el momento de vender la mula para poder completar \$657 millones (la mitad la debía), que fue el presupuesto inicial del proyecto.

“Con esas cuentas me arriesgué a construir la estación. Negocié los tanques y la construcción de la oficina en noviembre del 2021 y en enero del 2022 ya estaba terminada. Pude comprar una camioneta Chevrolet



La riqueza más grande para uno es tener salud y una bonita familia como la mía.



Dimax y eso fue una bendición para transportar los materiales de la estación, todos los días volteando desde las 4 de la mañana. Estaba en carrera contra el tiempo para que me dieran el cupo para agosto”, explica.

Otro ángel que le puso Dios en su camino fue Juan Felipe López, esposo de su prima, quien le ayudó a organizar toda la do-

cumentación de la estación, la licencia de funcionamiento, los planos de la estación, le presentó los ingenieros y hasta gestionó los permisos con todas las autoridades.

“Yo no estudié, pero si tengo toda la práctica del mundo. A finales de marzo ya la estación estaba lista. Entonces empecé el proceso de afiliarme a Asesnort y recibí de ellos mucha colaboración. La dra. María Eugenia ha sido muy generosa conmigo, ha sido un ángel que puso su granito de arena en todo este proceso”, dice Wilmar.

Finalmente se decidió por la mayorista Petromil, que le ofreció mejores condiciones que Coomurpinol, la cooperativa de pimpi-neros de Norte de Santander, y le ayudaron con algunas adecuaciones para su estación.

“Metimos los papeles en marzo y a finales de abril salió la resolución con una asignación de 36 mil galones para la EDS La Promesa. Eso fue una cosa loca. En el 2021 habían metido papeles 25 estaciones nuevas, pero al final solo salieron 3 y entre ellas la nuestra”, cuenta. Cuando se le termina el combustible que le asignan por cupo, Wilmar compra combustible nacional en Agualinda, la planta de Petromil en la zona.

La Promesa abrió sus puertas al público en agosto de 2022 en la carretera nacional de El Zulia, donde compite con otras cuatro estaciones de servicio, dos de ellas de su tío Luis Antonio, el mismo que le tendió la mano hace más de 40 años y sacó a Wilmar del asedio de la guerra.

¿Pero, por qué su estación se llama La Promesa? Él mismo responde: “En mi pensamiento construir una estación era una promesa. Yo busqué un socio para hacerla, pero las cosas no se dieron. Al final me tocó con la ayuda del Rey del mundo y la logramos. De mi parte hacer la estación y que las cosas se den es una promesa de Dios. He sido bendecido en este lugar y sigo trabajando con todo el entusiasmo. Para todo mundo llueven bendiciones, pero en este caso si uno no le pone una fe grande, estas cosas no se dan”, afirma Wilmar.

Hoy, a sus 48 años, Wilmar Carrascal solo esperar llegar a los 55 años y tener montado en su estación el almacén de repuestos ya funcionando. Y un carro nuevo, que él dice merecer por su esfuerzo. Seguramente lo conseguirá. A él nada le queda grande. ☞



DIRECTORIO

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.



Presidente Ejecutivo y Gremial

David Jiménez Mejía
presidenteejecutivo@comcecolombia.com
314 6803117

Dirección Jurídica

Katherine Paba Cepeda

Dirección

Carrera 13A N° 90-21
Oficina 405 / Bogotá D.C.



FEDERACIÓN DE ESTACIONES DE COMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS DE COLOMBIA

Presidente

Óscar Ignacio Blanco

Vicepresidente

Mario E. Cifuentes

Director Ejecutivo

Alejandro Ribero Rueda

Dirección

Carrera 16 A N° 78 - 75 Oficina 601, Bogotá D.C.

Teléfonos

(601) 7649500 / 315 8391655 / 318 7346906

Email

directorejecutivo@fecec.co

Website

www.fecec.co



ASOCIADOS ESTACIONES DE SERVICIO DE COLOMBIA

Presidente Junta Directiva

Juan Carlos Molina Madrid

Presidente Ejecutivo

Juan Fernando Prieto Vanegas

Dirección

Calle 34 N° 65 - 139
Medellín (Antioquia)

Teléfonos

(604) 3202350

Email

comunicaciones@edsasociados.com

Website

www.edsasociados.com



ASOCIACIÓN DE ESTACIONES DE SERVICIO DE NORTE DE SANTANDER

Presidente

Próspero Ribera León

Directora Ejecutiva

María Eugenia Martínez Rodríguez

Dirección

Centro Comercial Bolívar Local H5 - 2
Av. Demetrio Mendoza, Cúcuta (N. Santander)

Teléfonos

315 2522875 / (607) 5762788

Email

asoestacionesdeservicios@gmail.com

Website

www.asesnort.com



FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE BIOCOMBUSTIBLES Y ENERGÉTICOS DE COLOMBIA

Presidente

Temilson Martínez Ruiz

Director Ejecutivo

Farid Jhoany Jones Zarate

Dirección

Calle 109 N° 22A - 85, Barrio Provenza,
Bucaramanga (Santander)

Teléfonos

315 2766561 / (607) 6363315

Email

contactofebecol@gmail.com



Teléfono
316 5257770 / 321 6113503
(601) 7324465

Email
info@comcecolombia.com

Website
www.comcecolombia.com

SOLDICOM
FONDO DE PROTECCIÓN SOLIDARIA

Presidente Junta Directiva
Bertha Correa

Dirección
Carrera 13A N° 90-21
Oficina 405 / Bogotá D.C.

Teléfono
(601) 7324465 / 316 5257770

Email
contacto@comce-soldicom.com

Website
www.fondosoldicom.com

FEDISPETROL
- energía que une para servir -

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

Presidente
Ángel Rodrigo Roncancio Sierra

Dirección
Calle 55A N° 19 - 63
Bogotá D.C.

Teléfonos
321 4511874 / (601) 3466791

Email
fedispetrol@hotmail.com

Website
www.fedispetrol.com

SODICOM
Asociación de Distribuidores de Gasolina
y Otros Derivados del Petróleo

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

Presidente
Óscar Mauricio Rojas Rojas

Directora Ejecutiva
Sandra Cecilia Awakon Ramos

Dirección
Calle 4ª N° 35-62, Barrio San Fernando,
Santiago de Cali (Valle del Cauca)

Teléfonos
318 7080180 / (602) 5584890

Email
direccionejecutiva@sodicom.com.co

Website
www.sodicom.com.co

**ESOCOL
COLOMBIA**

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

Presidente
Edith Yolanda Combata Farías

Directora Ejecutiva
Ingrid Alexandra Cárdenas Martínez

Dirección
Carrera 1 F N° 40 - 195, Edificio Enterprise
Tower, Oficina 320, Tunja (Boyacá)

Teléfonos
(608) 742 0529 / 317 5009083

Email
asociaciondesorientecolombiano@gmail.com

Website
www.esocolcolombia.com

COMBUUR
Corporación de Empresarios de Combustibles del Sur

**CORPORACIÓN
DE EMPRESARIOS
DE COMBUSTIBLES DEL SUR**

Presidente Junta Directiva
Stella Naranjo García

Directora Ejecutiva
Luz Mila Moyano Vargas

Dirección
Calle 19 no. 6- 20 of 202 Barrio Quirinal,
Neiva (Huila)

Teléfonos
608) 874 4744 / 315 7954258 / 312 5849754

Email
combussur1@hotmail.com
combussurhuilacaqueta@gmail.com

ASOCOMBUSCOR
ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES MINORISTAS DE
COMBUSTIBLES DE CÓRDOBA

**ASOCIACIÓN DE DISTRIBUIDORES
MINORISTAS DE COMBUSTIBLES
DE CÓRDOBA**

Presidente
Carlos Alonso Patiño

Director Ejecutivo
William Rafael Cotes

Dirección
Dirección Calle 30 N° 7 - 61 Edificio Calle
del Comercio, Montería (Córdoba)

Teléfonos
315 7441854 / 314 2017503

Email
general@asocombuscor.org

ACH
Asociación Colombiana
de Hidrocarburos

**ASOCIACIÓN
COLOMBIANA DE
HIDROCARBUROS**

Presidente
Zeyfredo Martínez Delgado

Dirección
Kilómetro 6 Altos de Daza
Pasto (Nariño)

Teléfonos
301 5610790 / 300 3291162

Email
informacion@ach.com.co
admin@ach.com.co

Website
www.ach.com.co

DIPLOMADO EN GESTIÓN LABORAL EFICIENTE PARA EL SECTOR MINORISTA DE COMBUSTIBLES

La Federación de Estaciones de Combustibles y Energéticos de Colombia (FECEC), en alianza con GH Revisores, diseñó un Diplomado en Gestión Laboral Eficiente, dirigido exclusivamente a quienes trabajan y son parte del sector.

Con una duración de 12 horas de capacitación, el diplomado busca proporcionar a los participantes las herramientas necesarias para enfrentar los cambios en las regulaciones laborales, garantizando que tanto propietarios como administradores de Estaciones de Servicio cuenten con la formación actualizada para cumplir con la normativa vigente y mejorar la gestión de sus equipos de trabajo.

La programación del diplomado cubre una serie de temas claves para la operación diaria de las Estaciones de Servicio, entre ellos: “¿Estás preparado si el Ministerio del Trabajo toca a tu puerta?”, donde se abordarán las medidas que los empresarios deben tener en cuenta ante una posible inspección.

Asimismo, se analizará el manejo de conflictos de interés en el ámbito laboral, la



Hemos construido este diplomado con el objetivo de ofrecer las últimas tendencias legales y jurisprudenciales aplicadas al ámbito laboral.



estabilidad laboral reforzada, la gestión eficiente de turnos y horarios laborales, la reforma laboral en curso, etc. Otro aspecto que se revisará será la reforma pensional, tema que afecta tanto a empleadores como a trabajadores, y que será discutido en detalle por expertos en la materia.

Uno de los temas más sensibles del diplomado será el acoso laboral y sexual en el ámbito de trabajo, para el que se brindará orientación sobre cómo prevenir, identifi-

car y manejar situaciones de acoso dentro de sus Estaciones de Servicio.

“Somos conscientes de las necesidades de formación que requieren los operadores. Hemos construido este diplomado con el objetivo de ofrecer las últimas tendencias legales y jurisprudenciales aplicadas al ámbito laboral. Estamos seguros que este diplomado será muy productivo para todos nuestros afiliados”, aseguró Alejandro Ribero Rueda, director ejecutivo de FECEC.

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

PREMIUM



ISSN 19092482



PRÓXIMA
EDICIÓN
MARZO 2025

No 50

RESERVE SU ESPACIO PARA

PAUTA PUBLICITARIA

Publicidad y Ventas

Ivonne Angarita T

ivonneangarita@gmail.com



FECEC

Federación de Estaciones de Combustibles
y Energéticos de Colombia

DESDE 1999



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



(601) 316 3904051



www.fecec.co

**¡Gracias por hacer parte
del Congreso Nacional de
Distribuidores Minoristas de
Combustibles y Energéticos
2024, organizado por
COMCE!**

Queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento a todos los asistentes, aliados y patrocinadores que hicieron posible el éxito del segundo **Congreso Nacional de Distribuidores Minoristas de Combustibles y Energéticos** organizado por COMCE.

**¡Nos vemos en la próxima edición para continuar construyendo
juntos el futuro de nuestro sector!**

