

Clima de negocios para el transporte en 2019

Para 2019 los expertos estiman que el crecimiento en el PIB puede llegar a cifras cercanas a 3,3%, debido a las menores tasas de interés del Banco de la República, los mayores precios internacionales del petróleo y un incremento en la inversión en infraestructura.

Por otro lado, se espera que la inflación llegue a su rango meta de 3,0 % o un valor levemente superior a este, adicionalmente la tasa de interés del Banco de la República se mantendría estable en el corto plazo con el fin de estimular la inversión en el país.

En cuanto a la tasa de cambio se espera que no supere los 3.000 pesos, lo cual demuestra que la dinámica de Estados Unidos seguirá siendo baja con un crecimiento esperado de 2,2%.

[Vea pág. 8](#)



Occiauto0 Productivos

Indicadores

ACPM en Bogotá
ACPM - Enero 20198.916
Variación0,57%
Acumulado del año8,77%
Peso en la canasta de costos35,25%

ICT (Índice de Costos al Transportador)
Índice ICT (Base dic 2016=100)110,88
variación ICT año corrido5,13%
variación ICT últimos 12 meses5,13%

Estructura de Costos Operativos DICIEMBRE DE 2018 - ENERO DE 2019 (Vehículo tipo tractocamión)

CONCEPTO	INCREM. (%)	INCID. %	POND. %
Salarios, prestaciones y comisiones	5,82	1,00	16,91
Combustibles	7,81	2,84	35,25
Llantas y neumáticos	2,71	0,21	7,90
Costo de capital	0,18	0,02	14,37
Filtros	3,23	0,03	0,80
Lubricantes	0,95	0,02	1,64
Mantenimiento y reparación	2,80	0,19	7,08
Peajes	5,38	0,63	11,57
Impuesto al vehículo	4,99	0,02	0,37
Seguros	5,50	0,11	2,01
Garajes y lavado	5,90	0,04	0,75
Otros	2,45	0,03	1,36
TOTAL MES		5,14	100,00

Pág. 4

Editorial: La renovada estructura de la Superintendencia de Transporte

Pág. 12

Colfecar en los pronósticos económicos para Colombia en 2019

Pág. 28

El negocio jurídico del transporte y la evaluación de la conducta del transportador (II)

Facturación y tonelaje de carga se incrementan en tercer trimestre de 2018

Según la Encuesta Empresarial Trimestral (EET), realizada por Colfecar, entre enero y septiembre de 2018, se registró un alza en las toneladas movilizadas del 2,27% y en la facturación este incremento fue de 1,90% respecto al año anterior.

En este sentido, la carga movilizada pasó de 31,12 millones de toneladas a 31,77 millones de toneladas; mientras que la facturación de las operaciones durante el tercer trimestre de 2018 pasó de 3,43 billones de pesos a 3,48 billones de pesos.

[Vea pág. 6](#)

Estamos recibiendo pagos a 180 días: presidente de Colfecar

Juan Carlos Rodríguez Muñoz, presidente Ejecutivo de la Federación Colombiana de Transportadores, expuso en entrevista de la W Radio, que muchos empresarios se deben endeudar para poder pagarles a los conductores.

El dirigente gremial, habló de los problemas que se le presentan a los empresarios del sector, debido a las demoras que se registran para el pago del servicio de transporte por parte de los generadores de carga y que en la actualidad está llegando hasta los 180 días, lo que afecta la operatividad de las mismas y por ende su sostenibilidad.

Sin embargo, recordó que por ley, los propietarios de los equipos deben recibir su pago cinco días después de finalizado el contrato: “Eso quiere decir que tenemos que acudir al sistema financiero para que nos preste, con intereses, lo que tenemos que pagarle al conductor y cuando le vamos a cobrar a nuestro cliente, éste nos paga, pero sin intereses. Entonces estamos abocados a una quiebra y aplicación de la ley 1116 para más de 300 empresas que están en proceso de reestructuración económica en el sector del transporte de carga y su logística” sostuvo Rodríguez Muñoz,

[Vea pág. 14](#)

Peajes administrados por INVÍAS ajustan tarifas en 3,18%

- Los incrementos oscilan entre \$300 y \$1.800, según las categorías de los automotores.

- Para los automóviles, entre \$300 y \$500; en los automotores pesados, entre \$800 y \$1.800.

- Entre los peajes más transitados en Colombia, a cargo del Instituto Nacional de Vías, se encuentran: Cajamarca en Tolima, Cerritos en el Valle del Cauca, Mórrison en el Cesar, Casablanca en Cundinamarca y Cocorná, en Antioquia.

[Vea págs. 20-21](#)

Nos movemos por toda Colombia



¡Nadie más haría eso por tí!

El servicio
de **envíos**
de Colombia



Porque tu correo llega hasta
cualquier rincón del país.



En burro



En chalupa



En bicicleta



En moto



En camión



En avión

www.4-72.com.co





AutoMundial
somos más que llantas

AM-TTM

AM-EXTR

AM-AVTP

AM-STR

**TU ELIGES EL CAMINO
NOSOTROS LA BANDA
PARA AFRONTARLO**

NUEVAS BANDAS AUTOMUNDIAL,
DISEÑADAS CON TECNOLOGÍA SMART TREAD.

www.automundial.co

La renovada estructura de la Superintendencia de Transporte

A partir del año 1991 el artículo 20 transitorio de la Constitución Política otorgó al ejecutivo facultades durante el término de dieciocho meses contados a partir de la entrada de su vigencia para que suprimiera, fusionara o reestructurara las entidades de la rama ejecutiva, los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales y las sociedades de economía mixta del orden nacional, con el fin de ponerlas en consonancia con los mandatos de la reforma constitucional y, en especial, con la redistribución de competencias y recursos establecidos por ella.

Mandato que en el ente rector del transporte se materializó con la expedición de sendos actos administrativos denominados en su conjunto “Modernización del Ministerio de Obras Públicas y Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas”, que reestructuran el citado ministerio de obras y lo convierten en el Ministerio de Transporte quien en adelante sería el coordinador y articulador general de las políticas públicas de todos los organismos y dependencias que integran el sector y el sistema nacional de transporte.

En el año 2000 se introdujo la nueva reestructuración del sector transporte que modifica la del ente rector y da nacimiento a la Superintendencia “sin personería jurídica” de Puertos y Transporte -desde la Ley 1ª de 1991 fue de puertos-, como entidad adscrita a él y con un nivel de dependencia desafortunado que no le permitió asumir con independencia la potestad sancionadora de “policía administrativa”, “preventiva y correctiva” que se le atribuye.

Criticada desde sus inicios por su carácter persecutor y nada preventivo, vemos en la regulación

reciente que la modifica y renueva elementos positivos que apuntan a una transformación de su estructura administrativa a un ente técnico y efectivo; la creación a su interior de una Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, que valga considerar también requiere con urgencia el ente rector del Ministerio de Transporte, es de trascendental importancia cuando se materialice e implemente el denominado Plan Estratégico de Tecnología y Sistemas de Información que permita la eficiencia y transparencia del Estado, así como la propuesta de que a través de ellas se puedan *identificar las oportunidades para adoptar nuevas tendencias tecnológicas que generen impacto en el desarrollo del sector y del país.*

Así también resulta positivo la creación de Superintendencias Delegadas para la Protección a Usuarios del Sector Transporte, así como la reestructuración de las Delegadas de Puertos, Concesiones e Infraestructura, Tránsito y Transporte Terrestre, con la creación de sus respectivas Direcciones de Promoción y Prevención, y de Investigaciones para regularizar las instancias administrativas.

Resta solamente, además de la implementación, la creación de un régimen sancionatorio que equilibre la función de policía administrativa con el usuario mediante la determinación de los sujetos pasivos, las infracciones administrativas y el procedimiento claro y expedito que exige antes de una regulación clara fundamentada en claras políticas públicas que fije el Mintransporte en aspectos puntuales como: condiciones de habilitación y acceso para la prestación del servicio público, relaciones económicas, etc., y diseñadas por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte.



Una publicación mensual
de la Federación Colombiana
de Transportadores
de Carga y su Logística
COLFECAR

DIRECTOR

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

CONSEJO EDITORIAL

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Rosemberg Perlaza P.

Andrés Leonardo Castro

Johant A. Montealegre Castro

EDITOR

Rosemberg Perlaza P.

bogotatvnoticias@gmail.com

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN

Deyanira Buitrago Mendoza

deybuitrago@gmail.com

DIRECTOR ADMINISTRATIVO

Y FINANCIERO

Víctor Julio Montoya

COMERCIALIZACIÓN

Colfecar

DIRECTORA COMERCIAL

María Fernanda Soto Gómez

Ejecutiva de cuenta

Julieth Alvarez

elcontainer@colfecar.org.co

IMPRESIÓN

Editorial La República SAS.

Los artículos de opinión que
aparecen en esta publicación
son responsabilidad de sus
autores y no comprometen
el pensamiento de
EL CONTAINER

Colfecar

Teléfono: 359 5520

Av. Calle 24 N° 95A-80 Of. 406

e-mail: info@colfecar.org.co

www.colfecar.org.co

Con WIX FILTERS, tú y tu motor siempre
están protegidos, aun en las condiciones
más desafiantes.



**WE
LOVE
ENGINES!**

***FILTROS DE CALIDAD
ORIGINAL PARA LA MÁXIMA
PROTECCIÓN DE TU MOTOR***

Distribuidores : **Agro-Costa** • (5) 3869999 | **EXA Auto Parts** • (4) 2621883 | **Swisslub** • (1) 7427233 Ext 220 | | **UrviCosta** • (5) 3405199

**MANN+
HUMMEL**

Tel (1) 4322921 •  300 501 8189 info.colombia@mann-hummel.com • www.wixfilters.com

Facturación y tonelaje de carga se incrementan en tercer trimestre de 2018

Según la Encuesta Empresarial Trimestral (EET), realizada por Colfecar, entre enero y septiembre de 2018, se registró un alza en las toneladas movilizadas del 2,27% y en la facturación este incremento fue de 1,90% respecto al año anterior.

En este sentido, la carga movilizada pasó de 31,12 millones

de toneladas a 31,77 millones de toneladas; mientras que la facturación de las operaciones durante el tercer trimestre de 2018 pasó de 3,43 billones de pesos a 3,48 billones de pesos.

Del mismo modo, durante lo corrido del año la carga pasó de 99,33 millones de toneladas en 2017 a 101,59 millones de toneladas en 2018, mientras que durante el mismo período, se facturaron 10,65 billones de pesos que representan un incremento frente al año anterior cuando esta era de 10,45 billones de pesos.

Este comportamiento refleja la tendencia de la economía nacional pues de acuerdo al DANE el PIB del Transporte y Almacenamiento registró un alza de 1,63%.

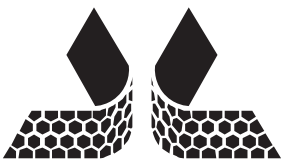
Adicionalmente, según la Encuesta de Opinión Industrial de la ANDI la producción industrial se incrementó 2,80% y las ventas totales de la industria registraron un aumento de 2,16%.

Sin embargo, a pesar de que la carga y la facturación se incrementó la relación entre facturación y carga movilizada presentó una reducción de 0,36%.

En efecto, el valor facturado por la movilización de una sola tonelada ha presentado

caídas constantes en los últimos años, evidenciando así la depresión de los fletes de hasta el 7,06% en comparación con el 2013.

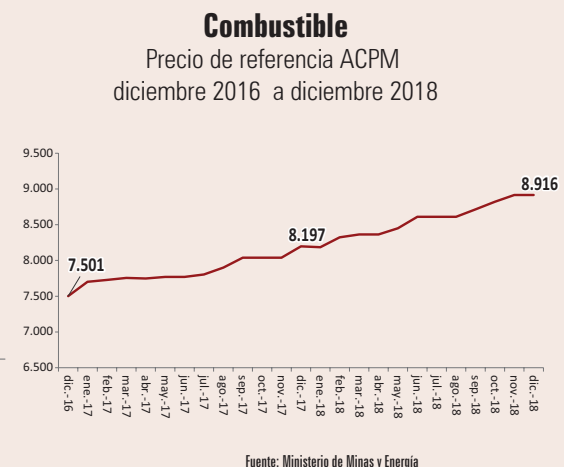
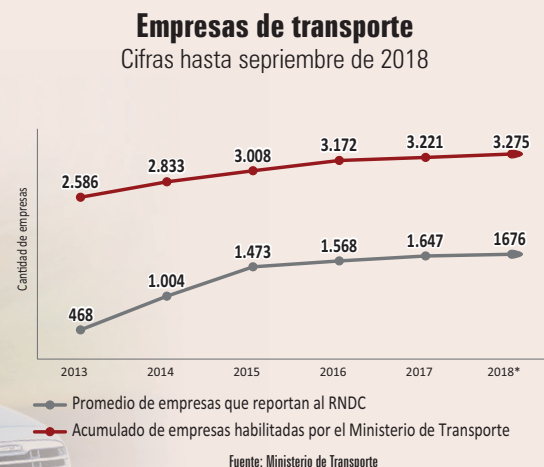
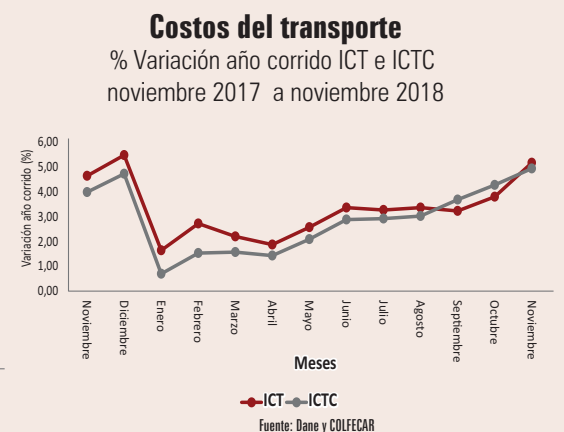
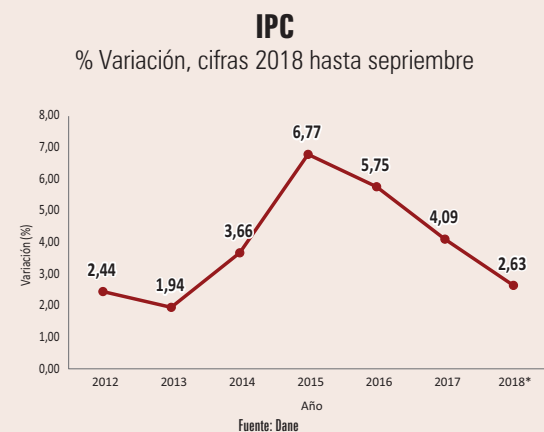
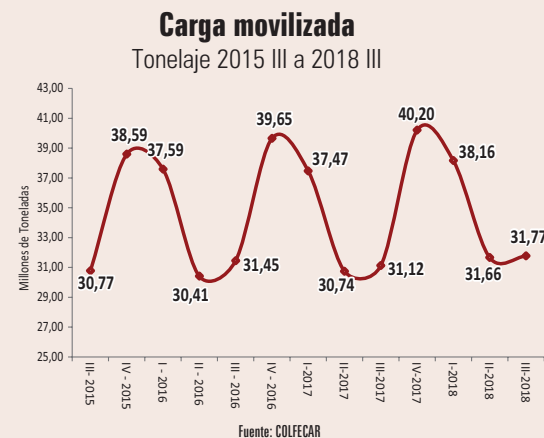
En este sentido, se observa que las empresas deben adoptar estrategias de negociación, con el fin de hacer más eficientes sus procesos de contratación, para asegurar que sus operaciones se transen equitativamente y permitan al empresario de transporte movilizar carga garantizando una facturación acorde a la realidad del mercado colombiano.



H.B. plus BANDAMATIC
www.hbplusbandamatic.com



Cifras del transporte enero a septiembre de 2018



Según la Encuesta Empresarial Trimestral (EET), realizada por Colfecar, entre enero y septiembre de 2018, se registró un alza en las toneladas movilizadas del 2,27% y en la facturación este incremento fue de 1,90% respecto al año anterior.

VIPAL FLEETS //

SOFTWARE EXCLUSIVO DE GESTIÓN DE NEUMÁTICOS.

CONTROLE, MIDA Y ADMINISTRE LOS NEUMÁTICOS DE LAS FLOTAS ATENDIDAS POR SU RENOVADORA.

El control es muy importante en una flota. Por eso, tener información precisa sobre los neumáticos de las empresas atendidas marca una gran diferencia. Vipal Fleets garantiza una mirada técnica y precisa sobre los neumáticos, lo que ayuda a las flotas a economizar. Y, con seguridad, ayuda a fidelizar a sus clientes.

CONOZCA
ALGUNOS
BENEFICIOS DE LA
PLATAFORMA:

- Semáforo - alerta de retirada para renovado;
- Análisis del Fin de la Vida Útil (FVU);
- Pruebas de rendimiento;
- Información precisa para las tomas de decisiones;
- Seguimiento del CPK;
- Diagnósticos rápidos y precisos de neumáticos;
- Auxilio en el control del stock.

MEMBER OF
RETREAD MANUFACTURERS ASSOCIATION



QITRA S.A.
Bogotá
(1)893.2027

BANDTEK
Bogotá
(1)876.4545

REINCAUCHADORA
RENSUR S.A.S.
Bogotá
(1)298.1060

Remax S.A.S.
Bogotá
(1)545.5452

COOTRANSURB
Cartagena
(5)662.2484

Retectire
Bogotá
(7)745.7329

METROLANTAS
Bucaramanga
(7)671.1222

RENCANAL
Medellín
(4)444.5858

Reencauchadora
SUPERIOR
Neiva
(8)860.3243

Comlantas
Pasto
(2)721.1683

Reencauchadora
Centauros S.A.
Villao
(8)682.4008



La carretera
enseña
a vencer

www.vipal-col.com | sales@vipal-col.com | +57.1.656.0470

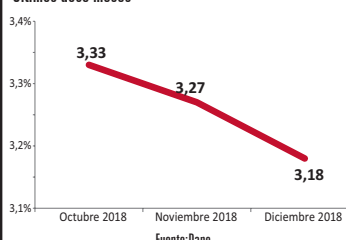
Clima de negocios



Indicadores

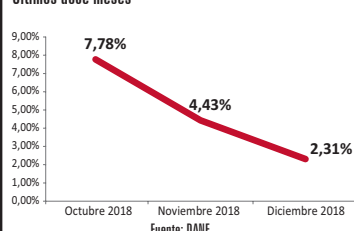
Índice de Precios al Consumidor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



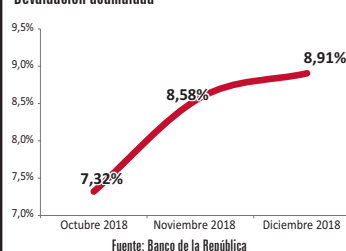
Índice de Precios al Productor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



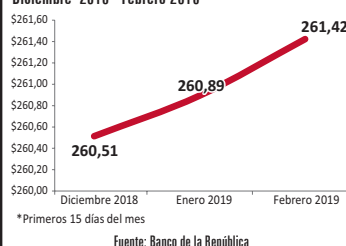
Tasa de Cambio

Variación Porcentual
Devaluación acumulada



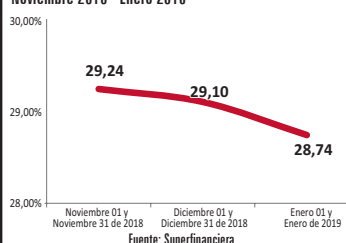
UVR

Variación en Pesos
Diciembre 2018 - Febrero 2019



Tasa Máxima de Usura

Variación Porcentual
Noviembre 2018 - Enero 2019



Para 2019 los expertos estiman que el crecimiento en el PIB puede llegar a cifras cercanas a 3,3%, debido a las menores tasas de interés del Banco de la República, los mayores precios internacionales del petróleo y un incremento en la inversión en infraestructura.

Por otro lado, se espera que la inflación llegue a su rango meta de 3,0 % o un valor levemente superior a este, adicionalmente la tasa de interés del Banco de la República se mantendría estable en el corto plazo con el fin de estimular la inversión en el país.

En cuanto a la tasa de cambio se espera que no supere los 3.000 pesos, lo cual demuestra que la dinámica de Estados Unidos seguirá siendo baja con un crecimiento esperado de 2,2%.

Adicionalmente para este año existen diferentes tensiones para el país como lo son cambios en las políticas internacionales, la volatilidad de los precios del petróleo, las crisis que se puedan llegar a presentar en algunas economías dado el cambio de gobierno, entre otras.

En efecto, la Organización para la Coopera-

ción y el Desarrollo Económicos – OCDE prevé una ralentización de la economía, esta es la conclusión a la que se llegó en el pasado análisis elaborado por Bloomberg Economics, donde se señala que los conflictos políticos pueden afectar la estabilidad financiera mundial.

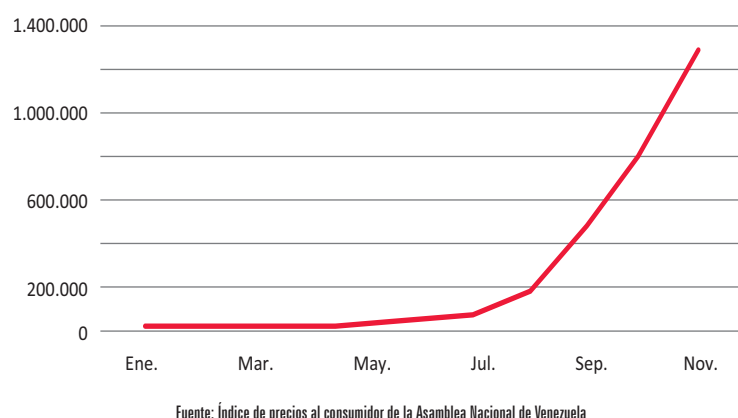
Un claro ejemplo es la guerra comercial entre Estados Unidos – China y la salida de Reino Unido de la Unión Europea.

Según pronósticos del Banco Mundial-BM el crecimiento económico global se reducirá en 2019 al 2,9% y las proyecciones para 2020 son de 2,8%, debido a que el comercio internacional y la inversión extranjera directa en los diferentes países se han reducido.

Sumado a lo anterior, las tensiones comerciales siguen siendo altas por lo que las condiciones para el financiamiento se han reducido.

Según el informe de “Perspectivas económicas para 2019” de

Ilustración 1 Inflación de Venezuela:
Enero a noviembre 2018 (%)



Asobancaria, la reactivación de los canales de inversión, junto con una política económica expansiva han dinamizado las diferentes modalidades de crédito, lo cual permite tener una visión positiva frente las posibles inversiones de los empresarios colombianos, que les permita no solo aumentar su nivel de infraestructura, sino diversificar su portafolio, logrando así mejoras en la competitividad y productividad del país.

Venezuela, un futuro incierto

Tras el pasado mandato del presidente Nicolás Maduro y con su actual reelección, Venezuela se enfrenta a un panorama completamente incierto, al menos en materia económica, pues frente a la actual reelección del mandatario organismos internacionales como la Organización de los Estados Americanos-OEA, no reconocen como legítima su reelección.

Sumado a ello, el organis-

Para este año existen diferentes tensiones para el país como lo son cambios en las políticas internacionales, la volatilidad de los precios del petróleo, las crisis que se puedan llegar a presentar en algunas economías dado el cambio de gobierno, entre otras.



para el transporte en 2019

mo interamericano tras el juramento del actual presidente del vecino país, instaló una reunión extraordinaria para discutir la legitimidad y el futuro de Venezuela; este documento fue respaldado por 19 países entre los que se encuentra Colombia.

Cabe resaltar que desde el 2014, con la caída del crudo y teniendo en cuenta que alrededor del 95% de los ingresos del país dependen de tal commodity, Venezuela ha presentado un desequilibrio en toda su economía.

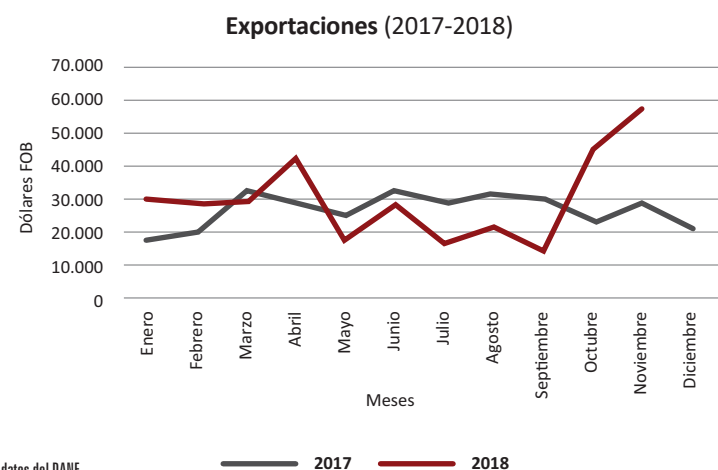
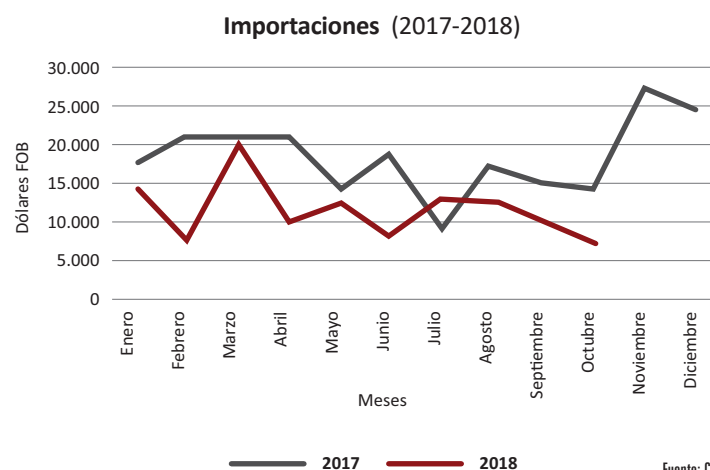
La hiperinflación del vecino país ha significado un incremento en los precios continuado de manera que el dinero ha perdido su valor, por ejemplo, según un estudio realizado por la Asamblea Nacional de Venezuela, la tasa anual del país alcanzó 1.300.000% hasta el mes de noviembre, tal como se muestra en la ilustración 1.

Al respecto, el Fondo Monetario Internacional-FMI, pronostica que para finales del 2019 la inflación de Venezuela podría estar alcanzando hasta un 10.000.000% (diez millones por ciento) mientras que la CEPAL afirma que para el 2019 la economía venezolana registrará el mayor retroceso de la región, con una contracción del 10%.

Dadas las tensiones políticas con el vecino país, se puede evidenciar que las importaciones se siguen disminuyendo mientras que las exportaciones mantienen una senda sostenida de crecimiento, la cual se espera continúe para el 2019.

Como se pueden evidenciar en la ilustración 2, a pesar de que la cantidad las relaciones con este país se han deteriorado, según Juliana Villegas

Ilustración 2. Balanza comercial con Venezuela



Fuente: Colfecar con datos del DANE

de ProColombia, las empresas colombianas han adoptado un plan de contingencia al generar nuevas relaciones comerciales con otros países.

Adicionalmente se espera que dicho intercambio comercial mejore en el presente año con aumentos en las exportaciones para dicho país.

Transporte, entre los afectados

Ahora bien, el fenómeno del niño tendrá impactos directos en la economía, los sectores más afectados serán agricultura, transporte, energía, salud y agua.

En efecto, el sector que se verá más afectado es el de la agricultura puesto que recibe el impacto de la falta de lluvia para algunas regiones y en otras el exceso de esta.

En las regiones con falta de lluvia se podrían presentar incendios forestales, estos incendios en años pasados han representado pérdidas para el país por más de \$476 mil millones.

En las regiones del país con exceso de lluvia o muy bajas temperaturas, los cultivos se podrían perder por las heladas

Perspectivas para Bogotá

La administración distrital para este año contará con 24,6 billones de pesos, es decir 17% más que en 2018.

De este monto, el rubro destinado a movilidad asciende a los 4 billones de pesos. Los cuales incluyen troncales y obras complementarias: troncal de la calle 13, Alsacias - Tintales, la recuperación de la malla vial y la construcción de ciclo - rutas.

Por el lado de la infraestructura, existe la posibilidad de retrasos en la ejecución de los grandes proyectos.

Cabe recordar que en 2018, los obstáculos que enfrentaron los proyectos de 4G no solo disminuyeron la tracción del gasto público, sino que prendieron las alarmas en relación con una menor eficiencia de este.

De otra parte, desde el 17 de noviembre del 2018 y hasta mayo de 2019 a través del Decreto 593/18 se restringió de lunes a viernes entre las 6 am y 8 am, el tránsito de vehículos de carga de dos o más ejes con capacidad de carga superior a siete toneladas en la Calle 13, el principal corredor logístico de la capital de país.

Durante cuatro semanas las sanciones fueron pedagógicas, sin embargo, desde el lunes 17 de diciembre las sanciones pasaron a ser económicas por un monto de \$390.600.

Las Secretarías Distritales de Ambiente y movilidad declararon que por la calle 13 entre las 6 am y las 8 am salen 7.244 pasajeros e ingresan a la capital 8.204 personas, diariamente se realizan 86.656 viajes de transporte de carga e intermunicipal, de estos 86.656 viajes, 49.262 viajen hacen referencia al ingreso a la ciudad y 37.396 a salida de la capital.

Según la Administración Distrital, se incurrió en esta medida, con el fin de reducir los niveles de carbono que se registran en el sector y con ello mejorar la calidad del aire.

Aun así, no se están contemplando los sobrecostos en las operaciones de abastecimiento de la ciudad del orden de 147,2 millones de pesos por concepto del uso de vías alternativas.

Cabe resaltar que a la fecha el Distrito no ha dado a conocer los indicadores con los cuales medirá la efectividad de la restricción.

Por otro lado, en la capital la Cámara de Comercio de Bogotá lanzó desde el mes de noviembre de 2018 la Iniciativa Clúster de Logística y Transporte Bogotá-Región que pretende fomentar la competitividad de la región a través del mejoramiento de la productividad de las empresas y la creación de soluciones logísticas a otras iniciativas clúster.



Continúa pág. 10

Viene pág. 9

o por las inundaciones. Sumado a ello, suelen aparecer insectos y/o plagas que se comen las pocas cosechas.

Esta situación tiene efectos adversos sobre el transporte de carga, pues al reducirse la producción agrícola, se espera que se agudice la sobreoferta vehicular en algunas zonas del país y que sea necesario la creación de esquemas de compensación de carga más eficiente.

Del mismo modo, ante la disminución de niveles y caudales de los ríos se complica poder transportar mercancía de manera fluvial, lo cual complicaría el hecho de que las mercancías lleguen a los puertos a tiempo y en buen estado; del mismo modo, las fuertes lluvias pueden ocasionar inundaciones, deslizamientos y derrumbes en las vías.

Es por ello, que el ministro de ambiente, Ricardo José Lozano Picón, alertó a los sectores agropecuario, energético y de acueductos para adoptar medidas que minimicen la escasez de agua.

Pago a plazos justos

El crecimiento de las empresas en cualquier país está determinado por dos factores, en primer lugar las variables relacionadas con la empresa y en segundo lugar el entorno de la firma, dónde y cómo realiza sus operaciones.

Según el “Reporte de Actividad Empresarial 2016” del Monitor de Emprendimiento Global, entre las principales razones que ocasionaron vender, cerrar o abandonar iniciativas empresariales se encuentran los bajos niveles de rentabilidad (33%), motivos personales con un 22% y con un 18% los problemas de financiación.

De esta manera, el 48% de los casos responden a factores que tiene un impacto directo en las finanzas corporativas, pues estas se ven afectadas por los altos costos de operación, altos niveles de tributación, bajos niveles de ventas y altos gastos

administrativos.

En el caso del transporte de carga la situación en crítica en este aspecto, ya que a la fecha más de 300 empresas de transporte han entrado en Ley 1116/06 en parte debido a la dilación de facturas por parte de los generadores de carga hasta 180 días.

El proyecto de “Ley de pago a plazos justos”, es una propuesta que tiene como finalidad dar solución al problema de pagos realizados en períodos extensos, que puede encontrarse entre 90 y 180 días y ser injustificados en algunas ocasiones.

Se espera que después de transcurridos cinco años de vigencia de la ley, el plazo máximo para pago de obligaciones de actos mercantiles se reducirá a 45 días calendario; una vez transcurridos diez años de promulgación de la ley, el plazo máximo para el pago será de 30 días.

Por lo anterior, las empresas tendrían una mayor rotación de inventario, mayor liquidez y solvencia.

Un país en el que ya está en vigencia una ley de este tipo Chile, en donde se exige que las empresas paguen sus cuentas en 30 días de lo contrario tendrían que pagar las multas pertinentes.

Antes de la ley de pronto pago en este país, a las pymes se les pagaba en períodos entre 60 y hasta 120 días, lo cual afectaba el flujo de caja de las compañías.

Fenómeno del niño afectará a la economía

Si bien es cierto que Colombia no cuenta con estaciones sino que tiene ciclos, los más conocidos son el de “la niña” y el “niño”, ambos son causa de la variabilidad climática en la franja tropical del océano Pacífico.

En efecto, mientras en Colombia se están presentando altas temperaturas y sequías, en otros países se están registrando lluvias.

La directora de Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales-IDEAM Yolanda González, afirmó que el incremento en las anomalías de las temperaturas en el Océano Pacífico Tropical y la disminución en

los vientos del hemisferio sur son claras señales de que el fenómeno del niño ya llegó a Colombia.

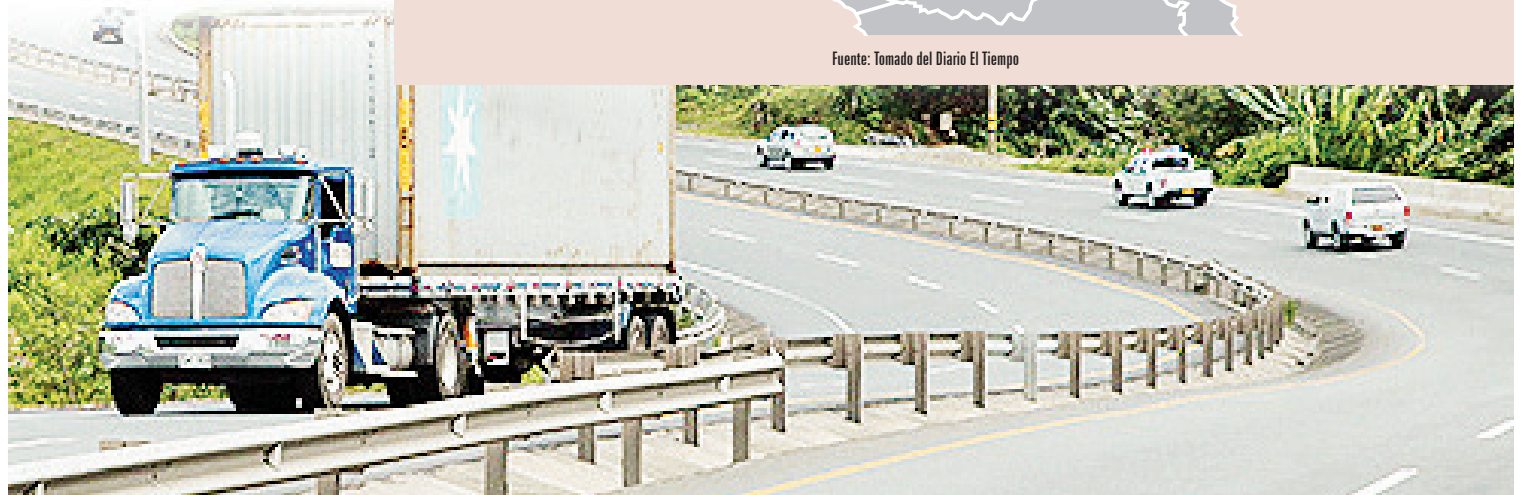
Las regiones con bajas precipitaciones como la Orinoquia, el Caribe, el Atlántico, La Guajira, el Magdalena y el Cauca serán las más afectadas puesto que se reducirá los niveles de los ríos considerablemente (ilustración 3).

Los altos niveles de radiación y las quemaduras que se dan pueden ocasionar incendios forestales, mientras que las heladas afectan los cultivos en las zonas del altiplano Cundiboyacense, Santander, Nariño, Cauca y Antioquia.

Ilustración 3. Departamentos colombianos afectados por el fenómeno del niño



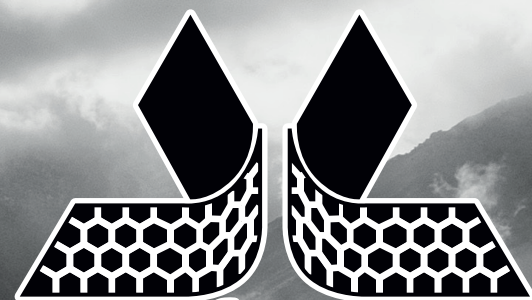
Fuente: Tomado del Diario El Tiempo



BMB

LA RESPUESTA DE TRACCIÓN
Y DESEMPEÑO EN UN DISEÑO
MODERNO

Carga pesada



H.B. **plus** BANDAMATIC
RETREAD RUBBER



- **Desgaste uniforme.**
- **Menor oposición al rodamiento.**
- **Mayor huella de pisada.**
- **Excelente evacuación de agua.**
- **Rips de ventilación.**



H.B. plusBANDAMATIC



www.hbplusbandamatic.com

Colfecar en los pronósticos

La visión de los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar, sobre diferentes tópicos en la vida nacional para el presente año fue destacada por el Diario La República en un artículo que consulta la opinión de varios líderes económicos sobre los pronósticos para 2019.

En tal sentido, el diario económico destacó los planteamientos del presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz al igual que el miembro de la junta directiva de Colfecar y gerente de Conaltra S.A., Hernán Cadavid.

Líderes empresariales dan sus proyecciones para este año

Publicado en el Diario La República. Por: Valerie Cifuentes

Comenzó un año nuevo y con este empiezan a llegar los pronósticos de lo que sucederá en Colombia en diferentes ámbitos como el económico, político y social. Con el fin de conocer, desde diversos sectores, qué le espera al país en 2019, consultamos a presidentes gremiales, gerentes generales de compañías, rectores de universidades y otro líderes de opinión para obtener un panorama más amplio de lo que se avecina.

Entre los aspectos que se destacan son que este año, en términos económicos, se torna mucho más alentador que años pasados. Dentro de los sectores que impulsarán la economía estará el turismo y se resalta que podría haber menor desempleo y mayor formalización con ajustes que se hicieron en la Ley de financiamiento. Para conocer en detalle lo que los expertos consultados esperan que suceda este año, dejamos a continuación sus cinco pronósticos.



Jorge Humberto Botero,
presidente Fasecolda

1. Inexorablemente tendremos un ajuste fiscal por la vía del gasto e incertidumbre derivada de la suerte de la Ley de Financiamiento.
2. El desarrollo de los proyectos de infraestructura debería ser un catalizador del crecimiento si se logran superar los problemas de inseguridad jurídica.
3. El Gobierno deberá buscar una coalición que le permita mejorar su relación con el Congreso.
4. Las elecciones regionales, sobre todo en Bogotá, van a incidir mucho en el ambiente político.
5. El proceso de paz continuará avanzando, aunque existe incertidumbre con las decisiones de la JEP y de la Comisión de la Verdad.



Jaime Humberto López,
presidente de Asobolsa

1. Donald Trump no va a caer, pero estará muy cerca, ya que los demócratas lo van a asustar en la Cámara, donde ya son mayoría.
2. Creceremos 3,4% y la popularidad de Duque subirá cerca del 40%. Como extensión de esto, Carrasquilla dejará el Ministerio de Hacienda al final del primer semestre.
3. Claudia López empieza a puntear en las encuestas para alcalde de Bogotá.
4. Brasil, con Bolsonaro, empieza una racha de alta de crecimiento en el país.
5. El tema de Odebrecht y Grupo Aval, con todas sus consecuencias, se va a complicar y sin saber cómo termina, van a haber muchas sorpresas.



Henry Bradford,
rector del Cesa

1. Se fortalecerá el ecosistema de emprendimiento en Colombia a través de políticas que promuevan la innovación, la inversión en etapa temprana y la disminución de trámites para creación de nuevas empresas.
2. Nuestra economía tendrá un crecimiento bajo del PIB, el cual estará alrededor de 3,5%.
3. Donald Trump seguirá tomando medidas y decisiones que generarán gran controversia. Su economía crecerá por debajo de 3%.
4. Se requerirá una nueva reforma tributaria para cubrir el déficit fiscal en Colombia.
5. El turismo se convertirá en fuente importante de desarrollo para Colombia. Se espera recibir más de 3,5 millones de visitantes extranjeros en el 2019.



Juan Carlos Rodríguez,
presidente ejecutivo Colfecar

1. La recuperación económica del país es una buena noticia, se espera que el crecimiento de la economía para 2019 esté entre 3,3% y 3,6%.
2. Se espera que haya una distensión en el clima político, dejando de lado los extremos y buscando una posición más de centro, lo que permitirá bajar la tensión generada por posiciones extremas de izquierda y derecha.
3. También esperamos que se pueda avanzar en el proceso de paz con el ELN puesto que en 2018 el sector transporte de carga fue uno de los más afectados por la quema de varios vehículos.
4. Recibimos con optimismo el anuncio del jefe del Estado de revisar los subsidios que se entregan a varios sectores, ya que en nuestro caso el subsidio a los biocombustibles tiene un peso de 8% en el precio final del galón del Acpm, por lo que esperamos que se analice nuestra propuesta de revisar la actual fórmula para la fijación del precio de los combustibles.
5. Para el mediano plazo se espera que las variaciones de la tasa de cambio se mantengan cercanas al actual nivel de los \$3.000. Sin embargo, es necesario tener presente la posibilidad de una mayor depreciación asociado con los menores precios del petróleo, el fortalecimiento del dólar y mayores tasas de interés en los Estados Unidos, panorama que puede continuar presionando las salidas de capitales del país y generar mayor turbulencia en la situación económica de Colombia.

económicos para Colombia en 2019



Hernán Cadavid,
gerente general
de Conaltra S.A.

1. El dólar no bajará de \$3.100.
2. La inflación será de 3,5%.
3. No se va a presentar la reforma pensional.
4. El caso Odebrecht afectará a nuevas personas de la vida política.
5. Habrá nuevo Ministro de Hacienda.



Mauricio
Rodríguez,
director de
Líderes RCN

1. La economía crecerá entre 3,3% y 3,5%.
2. Avanzará el centro (de izquierda y de derecha) en las próximas elecciones, las extremas perderán fuerza.
3. Duque seguirá con baja popularidad – menor a 40 % – en medio de más protestas sociales.
4. Se cierra (lamentablemente) la Mesa de Negociación con el ELN.
5. Enrique Peñalosa será el personaje del año por su gran legado de logros y obras terminadas y en ejecución en Bogotá.



Nicolás Carrero,
director de Carrero
& Asociados

1. Desde el punto de vista económico y empresarial, va a ser un año mejor que los dos últimos dos (2017 y 2018), por lo siguiente: el aumento del IVA a la tarifa de 19% ya está superada, se acaba de expedir la Ley 1943 del 28 de diciembre de 2018 (ley de financiamiento) con unas propuestas interesantes para las empresas pymes que son la gran mayoría de las empresas en Colombia y la reducción de la carga tributaria para las empresas, con la creación del nuevo impuesto unificado bajo el régimen simple de tributación- Simple.
2. Va a ser un buen año para los exportadores por el aumento del precio del dólar.
3. Va a llegar más inversión extranjera atraída por el buen momento que pasa Colombia y la mala situación de los países vecinos como Venezuela, México, Brasil, Argentina, entre otros.
4. El desempleo se va a reducir por las medidas adoptadas en torno a la formalidad y a los lineamientos de la Ocede.
5. La tasa de interés va a aumentar para contrarrestar el efecto inflacionario vs el consumo.



Rosmery Quintero,
presidente de Acopi

1. Crecimiento económico moderado. Como lo evidencian las cifras, el gran jalonador de la economía es el gasto público que representa 4,5 del PIB. Dada la brecha fiscal estimada por la reducción de impuestos a las empresas y el sostenimiento de subsidios ineficientes sumadas a las cifras negativas de la confianza del consumidor que afectan el consumo privado (estimado en 2/3 del PIB). El crecimiento económico no representará mejoras sustanciales en los niveles de formalidad empresarial e índice de desempleo.
2. Se agudizará el impacto de la migración venezolana. La falta de planeación frente a la crisis venezolana tomará factura a la economía nacional debido a la presión al gasto público dirigido a la asistencia de recepción de la población y a su competencia laboral con la mano de obra local.
3. Será un año de transición para las reformas estructurales. Con el actual nivel de gobernanza y relacionamiento entre Gobierno y Congreso no se vislumbra la consolidación de las reformas estructurales necesarias para mejorar la productividad y competitividad del país. Entre estas se encuentra la reforma laboral, el desmantelamiento de subsidios ineficientes, destrabar las vías 4G, la hoja de ruta de la transformación y modernización tecnológica y la reforma pensional.
4. Habrá incremento de la disconformidad social. Los escándalos de corrupción y el sinsabor de su manejo, el incremento de los impuestos a las personas y la sensación de baja gobernabilidad serán incentivos a incrementos de protestas públicas como estrategia de los grupos sociales para llamar la atención de temas que demandan acciones concretas.
5. El turismo será motor de la economía. Según Anato se estima un crecimiento de este sector, entre 6% y 8% si se tienen en cuenta los beneficios tributarios contemplados en la Ley de financiamiento para inversiones hoteleras y ventajas de la depreciación ante el dólar. Crear demanda y confianza es la tarea para todos los actores en 2019.

Dentro de los sectores que impulsarán la economía estará el turismo y se resalta que podría haber menor desempleo y mayor formalización con ajustes que se hicieron en la Ley de financiamiento.



Nicolás Poveda,
CEO de Estarter

1. Prohíben definitivamente plataformas de transporte como Uber y Cabify.
2. La popularidad de Duque no puede bajar más, entonces empezará a subir.
3. El sector de la economía que más va a crecer será el turismo.
4. El precio del petróleo se mantendrá estable.
5. Habrá mayores incentivos para los vehículos que funcionan con energías alternativas.

Estamos recibiendo pagos a 180 días: presidente de Colfecar

Juan Carlos Rodríguez Muñoz, presidente Ejecutivo de la Federación Colombiana de Transportadores, expuso en entrevista de la W Radio, que muchos empresarios se deben endeudar para poder pagarles a los conductores.

El dirigente gremial, habló de los problemas que se le presentan a los empresarios del sector, debido a las demoras que se registran para el pago del servicio de transporte por parte de los generadores de carga y que en la actualidad está llegando hasta los 180 días, lo que afecta la operatividad de las mismas y por ende su sostenibilidad.

Sin embargo, recordó que por ley, los propietarios de los equipos deben recibir su pago cinco días después de finalizado el contrato:

“Eso quiere decir que tenemos que acudir al sistema financiero para que nos pres-

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, considera que este problema no ha tenido solución por la existencia de un esquema de posición dominante por parte de los generadores de carga que imponen las condiciones para el pago de las facturas.



te, con intereses, lo que tenemos que pagarle al conductor y cuando le vamos a cobrar a nuestro cliente, éste nos paga, pero sin intereses. Entonces estamos abocados a una quiebra y aplicación de la ley 1116 para más de 300 empresas que

están en proceso de reestructuración económica en el sector del transporte de carga y su logística” sostuvo Rodríguez Muñoz,

Agregó que este problema no ha tenido solución por la existencia de un esquema de posición dominante por parte de

los generadores de carga que imponen las condiciones para el pago de las facturas lo que no deja mayores alternativas ante la amplia oferta de prestadores del servicio de transporte ya que son en promedio 3 mil empresas, lo que hace que alguna de ellas acepte las mismas, generando una distorsión en el mercado.

Petición gremial

Como se recordara este tema fue abordado en el marco del 43 Congreso Internacional de Carga y su Logística organizado por Colfecar a comienzo de octubre de 2018 en Cartagena.

En dicho evento, la presidente de la Junta Directiva de Colfecar, Nidia Hernández, hizo referencia a este tema señalando que las empresas de transporte no pueden seguir siendo banco de pagos de los generadores de carga “que extienden el cumpli-

miento de sus obligaciones más allá de 60 y 90 días a cero interés, acudiendo a diferentes argucias como la generación tardía de facturas y la fijación de varias condiciones para recibirlas y tramitarlas, por lo que planteó la construcción de indicadores que permitan medir el tiempo de cancelación de las mismas”.

Frente a lo anterior planteó la creación de un indicador que mida cuánto tiempo pasa desde la fecha de prestación de servicio hasta la fecha real de pago, para calcular el costo financiero, en un sector como el transporte, donde es intensivo en capital de trabajo para asegurar los flujos de caja.

“Lo irónico es que los clientes nos solicitan en los procesos de licitación, certificados de solvencia, cuando los que están en deuda son ellos” concluyó Hernández.

Gobierno presentará ley para proteger a las Pyme, como sucedió en Chile

Una de las propuestas más fuertes en el plan de campaña del Presidente Duque fue la competitividad empresarial y el fortalecimiento de los emprendedores en el país. Para fomentar este campo, el Gobierno y un grupo de congresistas de diferentes partidos han planteado varias salidas para solucionar los principales problemas de las pequeñas y medianas empresas (Pyme).

El fortalecimiento de este sector industrial es esencial para la economía nacional. Según cifras del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, las Pyme representan 90% de las empresas de Colombia, generan 80% de la empleabilidad nacional y aportan 50% del Producto Interno Bruto. El ministro José Manuel Restrepo, aseguró que “es indispensable diseñar un conjunto de estrategias que las favorezcan”.

A esta iniciativa se sumó el organismo representativo del gremio, Acopi. La institución radicó un proyecto de ley, en conjunto con Mauricio Toro, representante a la Cámara por Alianza Verde. En el documento se estipula un plazo para que las grandes empresas paguen a las pequeñas las facturas que tengan pendientes en un plazo perentorio. Según Acopi, esta

medida se hace para que se reduzcan los tiempos de pago, evitando afectar su flujo de caja.

La iniciativa fue radicada en noviembre de 2018 y aún no ha sido debatida en el Congreso de la República. Esta medida establece un plazo progresivo de pago, el cual iniciaría a los 60 días durante los primeros cinco años desde que el proyecto sea promulgado. El proyecto también establece que el término se reduciría a 45 los siguientes cuatro años, hasta llegar a 30 días.

La medida fue estudiada y se basó en varios avances normativos que se han presentado en Europa. En España se estableció una normativa que castigaba fuertemente a las grandes empresas que desconocían sus obligaciones monetarias con las Pyme, cuando estas trabajaban como proveedoras. La norma también estableció un tiempo obligatorio de pago, el cual es de 30 días.

En Chile, el presidente Sebastián Piñera promulgó esta semana una norma denominada Ley de pago a 30 días. Con esta regulación, las grandes empresas deberán pagar las facturas de las Pyme en un plazo no mayor a un mes, so pena de imponer sanciones contra las grandes compañías que cumplan con este pago a tiempo.

LOS CONTRASTES

“Alrededor del tema de la micro y pequeña empresa es necesario generar estrategias para garantizar su pleno desarrollo”.

JOSÉ MANUEL RESTREPO
Ministro de Comercio, Industria y Turismo



Rosmery Quintero, presidenta de Acopi, aseguró que “imponer, directamente una media de 30 días para las Mipyme sería gravoso para nuestra economía, aunque la gran empresa sí está en capacidad de hacer estos pagos. Lo primero que debemos crear es la cultura del pago justo”.

Quintero también recalcó que “los plazos en que pagan los clientes a sus proveedores Mipymes oscilan entre 90 y 120 días, al relacionar el retraso en el pago de factura con la declaración del IVA, encontramos que la utilidad se puede ver afectada hasta en un 1% si la empresa debe recurrir a un crédito bancario para el pago de la obligación mencionada”.

La medida presentada en el legislativo se basó en los principios de progresividad dentro del plazo de pago.

Por: José David Castilla. Publicado en La República – 4 de enero de 2019



Para trabajar, para llevar.
Para andar, para disfrutar la vida.
Para todo hay una Amarok.
Y en Colwagen lo sabemos.



Agenda tu BEST DRIVE

Amarok **Trendline "T" 4x4 2.0L**
desde: **\$93,990,000***

Amarok **Comfortline 4x2 2.0L**
desde: **\$112,990,000****

+ Bono de descuento **\$5,000,000*****
financiando con Volkswagen Crédito.

Amarok **Highline Extreme V6 4x4 3.0L**
desde: **\$159,990,000******

+ Bono de descuento **\$8,000,000*******
financiando con Volkswagen Crédito.



**Vehículos
Comerciales**

Colwagen

f Colwagen t Colwagen i Colwagen

- Autopista Norte No. 140 - 58
- Carrera 15 No. 100 - 58
- Autopista Norte costado oriental 1.9 KM después del peaje Andes

*Precio aplica para la versión Amarok Trendline "T" 2.0L, 103KW, 4X4, MT, cabina sencilla, chasis, modelo 2019, 5 unidades disponibles. Precio según a lista de precios vigente a público. Las características del modelo pueden variar según la versión. **Precio aplica para la versión Amarok Comfortline 2.0L, 132KW, 4X2, AT, cabina doble, platón, modelo 2019, 7 unidades disponibles. Precio según a lista de precios vigente a público. Las características del modelo pueden variar según la versión. ***Aplica bono de descuento de \$5.000.000 para Amarok Trendline "T" 2.0L, 103KW, 4X4, MT, cabina sencilla, chasis, modelo 2019, Amarok Comfortline 2.0L, 132KW, 4X2, AT, cabina doble, platón, modelo 2019. Esta oferta es válida únicamente financiando con bancos aliados de Porsche Movilidad Colombia S.A.S. - Aliado financiero de Volkswagen. Estudio sujeto a las políticas de riesgo de las entidades financieras según el perfil de cada cliente. Exclusivo para clientes que financien con las entidades financieras aliadas. ****Precio aplica para la versión Amarok Highline Extreme V6 3.0L, 165KW, 4X4, AT, cabina doble, platón, modelo 2019, 5 unidades disponibles. Precio según a lista de precios vigente a público. Las características del modelo pueden variar según la versión. *****Aplica bono de descuento de \$8.000.000 para Amarok Highline Extreme V6 3.0L, 165KW, 4X4, AT, cabina doble, platón, modelo 2019. Esta oferta es válida únicamente financiando con bancos aliados de Porsche Movilidad Colombia S.A.S. - Aliado financiero de Volkswagen. Estudio sujeto a las políticas de riesgo de las entidades financieras según el perfil de cada cliente. Exclusivo para clientes que financien con las entidades financieras aliadas. Promociones válidas hasta el 31 de enero de 2019 o hasta agotar existencias. Imágenes de referencia, algunas fotos corresponden a modelos no importados para el territorio Colombiano y pueden contener accesorios adicionales no incluidos en el valor del vehículo. Consulte condiciones y restricciones en nuestros concesionarios Colwagen Volkswagen.

COFFEE

SOLUCIÓN

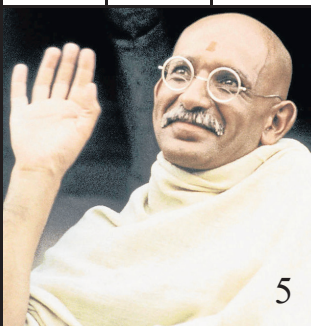
[illegible]

BIARON EL MUNDO

GRAMA

PRÓXIMA EDICIÓN

POR: ALCIDES OLARTE CASALLAS

GRAMA PRÓXIMA EDICIÓN			 Colfecar	PEDAZO DE UNA VASIA DE BARRO ROTA.	DISPOSITIVO PARA DIGITALIZAR TEXTOS.	ESPACIO LATERAL DE LA VÍA, PARA EL PASO PEATONAL Y DE ANIMALES.	CONJUNCIÓN QUE SE EMPLEA ANTES DE PALABRAS QUE EMPIEZAN POR I O hi.	REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO.	SÍMBOLO QUÍMICO DEL INDIO.	MEZCLA LÍQUIDA DE HIDRO-CARBURROS QUE SE OBTIENE POR DESTILACIÓN DEL PETRÓLEO.	 Colfecar	NOMBRE DE LA LETRA L.	COLOCAR UNA COSA DE MODO QUE PERMANEZCA FIRME.	LETRA QUE EXHIBE SUPERMAN EN EL PECHO.	GIGANTE QUE SE ALIMENTABA DE CARNE HUMANA.	2 			
			ESTACIÓN DE TRANSMILENIO SOBRE LA AUTOPISTA NORTE ENTRE LA 163A Y 167A.							EMPRESA PETROLERA GRINGA.									
			HIELO, EN INGLÉS.				INCAPAZ, EN INGLÉS.						PLIEGUE QUE SE HACE EN LA PIEL, POR EFECTO DE LA EDAD.						
			HACER LOS TRABAJOS DE LA PESCA MARINA.				GAS PARA INFLAR LLANTAS.				DETENER LA MARCHA DEL CARRO.	ENVOLTURA DEL TALLO.						INICIALES DEL TORERO QUE FALLECIÓ EL 20-VII-87, EN LA CIUDAD DE SOGAMOSO.	
LETRA EN LA QUE NO SE PUEDE GIRAR.	PACIFISTA INDIIO DEL CUADRO NÚMERO 5.	NOMBRE DEL MEJOR COCINERO DEL MUNDO. PRONOMBRE, EL DEL FRANCÉS.			DANZA GRUPAL DE LOS INDIOS			GOLPEAR A UNA PERSONA.				FUERZAS MILITARES.							
					DIOSA GRIEGA DESTRUCTORA DE CIUDADES.			AEROLÍNEA QUE FUNDÓ LUIS H. COULSON.				PARTE SUPERIOR DE UN MOTOR DE COMBUSTION.				RECTOR DEL DEPORTE OLÍMPICO.			
MOVER LOS BRAZOS.																MANSIÓN DE LOS CISNES.			
MULETILLA VALLUNA.				QUE NO TIENE PAREJA.		OREJA, EN INGLÉS.				SILLA DEL CONGRESISTA.							COLA Y CABEZA DEL ABECEDARIO...		
		ÁGUILA, EN INGLÉS.				FORMA DE ADJETIVO QUE EXPRESA CALIDAD.				NÚMERO DIVISIBLE POR SI MISMO Y POR LA UNIDAD.							CAMINO QUE SÓLO PERMITE EL PASO DE UN CARRO.		
					VOCALES 3a Y 2a.			COMISION ECONOMICA PARA AMERICA.					MACHO DE LA GACELA.						
					YACIMIENTO PETROLERO DE LOS LLANOS.			PIEZA QUE CUBRE LA CABEZA DEL MOTERO.					DOCUMENTO QUE ACREDITA UN MÉRITO.						
				HACER ALGO DE MALA GANA.								BOMBILLO SIN FLUJO ELÉCTRICO.							
				LICENCIADO, ABREVIADO.								QUE OFENDE AL PUDOR.							
CASA DEL ESQUIMAL.						COMBUSTIBLE VEHICULAR.				NOVENA LETRA GRIEGA.					EL METAL DE LOS DIOSES.			LA MÁXIMA CALIFICACIÓN DEL MERCADO FINANCIERO.	
CARTA DE LA BARAJA CON EL NÚMERO 1.						CONJUNTO DE FIBRAS TORCIDAS DE UNA MADERA.				DE GRAN TAMAÑO.					SUCESIÓN ORDENADA DE VALORES.				
	AMIGOS MUDOS QUE NOS ENSEÑAN.							ACOMETIDA IMPETUOSA.									ARN, EN INGLÉS.		
								ESTADO CUYA CAPITAL ES MASCATE.									ÁRBOL CUYO FRUTO ES LA PERA.		
						SEÑALES DEL EQUIPO DE CARRETERA.							GRANO DE LOS CEREALES.						
						PIEDRA PLANA Y DE POCO GRUESO.							GRAN RÍO DE LA INDIA.						
			ACTITUD SERENA FRENTE A UNA DESGRACIA.							HERRAMIENTA PARA LABRAR PIEDRAS.							LETRA ASIGNADA A LOS PRODUCTOS DE PRIMERA CALIDAD.		
			CONSTELACIÓN ENTRE CÁNCER Y VIRGO.				GUARNECER ALGO CON PLATA.				SOMBRERO COREANO.								
							INICIALES DEL HIJO DE LA PARROQUIA.												
			SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS.					APELLIDO DEL "LEÓN INDOMABLE" DEL FÚTBOL CAMERUNÉS.							INICIALES DEL COMPOSITOR DE "NOCHE DE RONDA".				
																			5

Gremios advierten sobre impactos por restricción de camiones por la calle 13

Como una decisión que afecta la actividad económica, el abastecimiento y distribución de bienes y servicios en Bogotá y la Región, calificaron los representantes del sector privado de la Alianza Logística Regional de Bogotá – Cundinamarca la medida del Distrito en la que la que se imponen horarios adicionales de restricción para el transporte de carga por la calle 13.

Entre las entidades que representan a los empresarios y a la academia en esta iniciativa, se encuentran gremios, organizaciones y universidades como Colfecar, Andi, Analdex, Fenalco, Cámara de Comercio de Bogotá, Invest in Bogotá, Asociación Colombiana de Camioneros ACC, Fundación más carga, Defencarga, Universidad Nacional de Colombia, Universidad Javeriana y Universidad de Los Andes.

Para el sector privado, es claro que mientras la demanda de carga ha aumentado en los últimos años debido al crecimiento de la ciudad (geográfico y en población), al comercio en sus diferentes formas (electrónico, supermercados, tiendas, etc), a los mayores requerimientos de los usuarios y, por lo tanto, a la proliferación de puntos de entrega distribuidos en todo el territorio; las medidas adoptadas restringen aún más el transporte de carga, lo que afecta el abastecimiento de la ciudad.

Las restricciones impuestas a través del Decreto 593 de 2018 para la movilización de carga, que se suman a otras instauradas anteriormente, impactan la logística de la ciudad, en especial porque la calle 13 es el principal corredor vial de Bogotá por donde circula el 32%

Según el sector privado que hace parte de la Alianza, la Secretaría de Ambiente de Bogotá debe adoptar los mecanismos necesarios para facilitar la implementación por parte de los empresarios del Programa de Autorregulación Ambiental,



del total del parque automotor de carga que transita por la Ciudad, es decir, unos 13.200 vehículos de este tipo diariamente.

Cabe recordar que el 17 de diciembre entró en vigencia el Decreto y comenzaron a aplicarse las sanciones económicas a los conductores que incumplan con la restricción.

Impactos de la medida

Con el fin de cuantificar los efectos de la medida, en un trabajo colaborativo entre el sector público y privado en el marco de la Alianza, se trabaja en la construcción de una batería de indicadores para hacer seguimiento a los impactos generados durante los seis meses previstos en el Decreto para la vigencia de la restricción.

Tanto el sector empresarial y del transporte de carga como el Distrito adelantarán mediciones

a los tiempos y número de viajes, a las emisiones, así como a los costos logísticos derivados de la medida, las variaciones en los recorridos y condiciones de la operación para determinar los impactos en la distribución de bienes y en la competitividad de la ciudad.

Según el análisis del sector privado presente en la Alianza, la restricción generaría un incremento hasta del 20% en los costos de operación de carga, dado que la restricción implica un aumento en el número de viajes para cumplir con la demanda, al igual que mayores distancias recorridas, lo que, a su vez, generaría más congestiones así como emisiones contaminantes.

El impacto, de acuerdo con ejercicios adelantados por las empresas de logística, implica aumentos de entre un 20% y un 40% en el número de viajes/mes, de un 40% y un 60% del costo mes/transporte y un incremento de 15% y 25% en los recorridos.

Adicionalmente, es necesario

tener presente incluso que, para cumplir con la demanda, algunos transportadores deberían implementar medidas como las de reconvertir su flota, hecho que para los empresarios no es posible en un periodo de seis meses.

Acciones propuestas por la Alianza

La Alianza formuló algunas recomendaciones, entre las cuales se destaca la necesidad de que la administración Distrital implemente políticas integrales que permitan fortalecer las condiciones de infraestructura y operación de esta vía.

Es fundamental que el Distrito adopte medidas inmediatas, tales como definir paraderos para organizar el ascenso y descenso de pasajeros, así como ajustar los ciclos semafóricos y adelantar las acciones de mantenimiento de la malla vial y de señalización de carriles; todo esto mientras el Instituto de Desarrollo Urbano continúa con la elaboración de los estudios y diseños de las obras de remodelación de la Calle 13, así como con

la estructuración financiera para que este proyecto sea la primera asociación Público-Privada, de iniciativa pública en el país.

Según el sector privado que hace parte de la Alianza, la Secretaría de Ambiente de Bogotá debe adoptar los mecanismos necesarios para facilitar la implementación por parte de los empresarios del Programa de Autorregulación Ambiental, ya que las empresas que hacen parte de este programa pueden circular con normalidad por este importante corredor vial.

Transporte intermunicipal

Otro factor que anotan los miembros del sector privado de la Alianza y que incide en el alto tráfico de la calle 13 es el transporte intermunicipal de pasajeros que, según datos de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, llega a significar alrededor de 86.656 viajes entre las 6:00 a.m. y las 8:00 a.m., con un promedio de circulación de un bus cada 20 segundos.

En este sentido, y teniendo en cuenta que proporcionalmente el número de viajes del transporte de carga es muy inferior al transporte intermunicipal, la Alianza considera que es importante también tomar acciones urgentes sobre dicho servicio en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Los gremios empresariales y de transporte que hacen parte de esta iniciativa, han manifestado su disposición de avanzar en la renovación de su parque automotor, en la organización y planificación de sus entregas, así como en la puesta en marcha de acciones de cargue y descargue en horarios no convencionales, para contribuir así al mejoramiento de las condiciones de circulación en la ciudad y particularmente en el corredor de la calle 13.

Artículo elaborado por la Cámara de Comercio de Bogotá



Buscan impulsar construcción de nuevo puente Mariano Ospina Pérez

Con el propósito de fijar la agenda que se manejará en la segunda reunión de la Mesa de Infraestructura para Norte de Santander, programada para el próximo 25 de enero, se cumplió esta semana un nuevo encuentro de Pronorco, Colfecar, la Gobernación departamental y los principales gremios de la región.

Entre los puntos definidos como prioritarios, para ser socializados en una próxima reunión con el Ministerio de Transporte, estuvo la construcción del nuevo puente, Mariano Ospina Pérez en el Zulia, cuyos recursos esperan concretarse en el presente semestre

por parte de dicha cartera y la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.

Para tal efecto, se le dará prioridad a los estudios y diseños de la obra, con el fin de que se pueda avanzar en una solución definitiva a los problemas de movilidad que se registran por las condiciones de deterioro que presenta el actual paso vehicular, que no reúne las especificaciones técnicas para soportar el tráfico continuo de carga pesada.

“Es necesario que se inicie prontamente esta obra, con el fin de mejorar la comunicación del departamento con los puertos de la costa Atlántica, lo que le da-

ría un nuevo aire a la economía regional” sostuvo el gerente de Pronorco, Leonardo Méndez.

Precisamente, el viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, anunció que en el primer trimestre del año se tendrán listos los estudios que permitan avanzar en la remodelación de dicho puente, que demandaría una inversión cercana a los 18 mil millones de pesos.

Cabe recordar que la Mesa de Infraestructura para Norte de Santander tiene por objeto tratar con el Gobierno Nacional, los temas prioritarios para el departamento en esta materia tanto a corto como a mediano plazo.

Corto Plazo

1. Construcción del Nuevo Puente sobre el río Zulia. (Estudios y Diseño, y Construcción).
2. Inversión en Mantenimiento en la vía Cúcuta – Ocaña (190 km) vía indispensable para la salida de los productos a los puertos del río Magdalena hasta el océano Atlántico.
3. Inversión en la Red secundaria y terciaria.
4. Estudios y Diseños para la vía Cúcuta – Tibú – Convención - La Mata. (Proyecto priorizado por el Dr. Iván Duque para el Catatumbo)
5. Construcción Fase II del puente Benito Hernández.
6. Seguimiento a la ejecución trabajos 4G carretera Cúcuta – Pamplona.

Mediano Plazo

1. Concesión vía Cúcuta-Ocaña.
2. Acompañamiento concesión del Puerto Multimodal en La Gloria (Cesar) - Río Magdalena.
3. Concesión para uso de las instalaciones del antiguo IDEMA en Gammarra. Punto de acopio para despachos férreos.
4. Estudios y Diseños sistema férreo Cúcuta - Tibú - Convención - La Mata.
5. Ejecuciones en las Vías La Soberanía y Central del Norte
6. Acompañamiento Conexión regional del gasoducto central de gas natural.

NUEVA FORMA DE GENERAR AHORRO EN SU OPERACIÓN



Condiciones SEVERAS DE CARGA Y VÍAS IRREGULARES

Transporte en minas, zonas petroleras, canteras, trochas y ambientes saturados de polvo y barro. **FRAS-LE ROJO AF 557**

DOS PROPUESTAS DE FRENADO SEGURO que generan ahorro IDEALES PARA CADA TIPO DE TRABAJO



Condiciones EXIGENTES DE TRANSPORTE

Mejor opción para camiones y buses en viajes largos de montaña y valle. **FRAS-LE CELESTE AF 730**



Usando Fras-le extiendes la vida útil de todos los componentes del tren motriz, proteges las llantas y aumentas hasta un 50% la vida de tus campanas.



Mayor seguridad en la vía: Al aplicar el freno, la distancia de frenado es mucho menor, hasta un 23% menos de distancia que otros frenos del mercado. ** Además no se cristalizan.

****En prueba realizada en vehículos a una velocidad de 100KM/H comparando frenos con coeficiente de fricción F y E arrojando una diferencia en distancias de frenado hasta 23 mts entre ambas formulaciones.**

Encuentra toda la línea Fras-le en la red de distribuidores **HERCULES** en todo el país.
www.organizacionhercules.com

Con Fras-le siempre ahorras
y llegas seguro a tu destino.

Organización
HERCULES

Peajes administrados por

• Los incrementos oscilan entre \$300 y \$1.800, según las categorías de los automotores.

• Para los automóviles, entre \$300 y \$500; en los automotores pesados, entre \$800 y \$1.800.

• Entre los peajes más transitados en Colombia, a cargo del Instituto Nacional de Vías, se encuentran: Cajamarca en Tolima, Cerritos en el Valle del Cauca, Mórrison en el Cesar, Casablanca en Cundinamarca y Cocorná, en Antioquia.

El Instituto Nacional de Vías actualizó en un 3,18%, equivalente al IPC establecido por el

Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para 2018, las tarifas de las 41 estaciones de peaje a cargo del Instituto, las cuales rigen a partir de este miércoles 16 de enero.

Así lo anunció el Director del INVÍAS, Juan Esteban Gil Chavarría, quien precisó que la decisión se tomó a mediante la Resolución 00090 del 15 de enero de 2019, dando así cumplimiento a lo dispuesto por las resoluciones 228 de 2013 y 1859 de 2014, emitidas por el Ministerio de Transporte.

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 3 de la Resolución 228 de 2013 el cobro de las tarifas de peaje se efectuará teniendo en cuenta la siguiente clasificación vehicular y representa una actualización en el monto de cobro así:

CATEGORÍA	TIPO AUTOMÓVILES Y EJES
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas, microbuses con ejes de llanta sencilla
Categoría II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes
Categoría III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes
Categoría IV	Vehículos de carga de cinco ejes
Categoría V	Vehículos de carga de seis ejes

Las nuevas tarifas que cubren las siguientes estaciones de peaje estarán vigentes durante el período comprendido entre el 16 de enero de 2019 y el 15 de enero de 2020. Esta es la nueva tabla

No.	Estación de Peaje	CATEGORÍA VEHICULAR						
		I	II	III	IV	V	VI	VII
1	ARCABUCO	\$ 8.300	\$ 9.000	\$ 19.200	\$ 24.400	\$ 27.400	\$ -	\$ -
2	BICENTENARIO	\$ 9.000	\$ 11.600	\$ 27.200	\$ 32.900	\$ 38.300	\$ -	\$ -
3	CAJAMARCA	\$ 8.500	\$ 9.300	\$ 19.500	\$ 24.800	\$ 27.900	\$ -	\$ -
4	CANO	\$ 10.000	\$ 10.700	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
5	CARIMAGUA	\$ 12.000	\$ 17.400	\$ 17.400	\$ 17.400	\$ 31.600	\$ 50.200	\$ 57.900
6	DAZA	\$ -	\$ -	\$ 22.200	\$ 29.100	\$ 33.600	\$ -	\$ -
7	EL CRUCERO	\$ 8.300	\$ 9.000	\$ 19.200	\$ 24.400	\$ 27.400	\$ -	\$ -
8	EL BORDO	\$ 8.500	\$ 9.300	\$ 19.500	\$ 24.800	\$ 27.900	\$ -	\$ -
9	LOS LLANOS	\$ 8.500	\$ 9.300	\$ 19.500	\$ 24.800	\$ 27.900	\$ -	\$ -
10	RIO BLANCO	\$ 8.500	\$ 9.300	\$ 19.500	\$ 24.800	\$ 27.900	\$ -	\$ -
11	RIO FRIO	\$ 8.300	\$ 9.000	\$ 19.200	\$ 24.400	\$ 27.400	\$ -	\$ -
12	SACHICA	\$ 8.300	\$ 9.000	\$ 19.200	\$ 24.400	\$ 27.400	\$ -	\$ -
13	SAN CLEMENTE	\$ 8.300	\$ 9.000	\$ 19.200	\$ 24.400	\$ 27.400	\$ -	\$ -
14	TARAZA	\$ 8.500	\$ 9.300	\$ 19.500	\$ 24.800	\$ 27.900	\$ -	\$ -
15	TORO	\$ 8.300	\$ 9.000	\$ 19.200	\$ 24.400	\$ 27.400	\$ -	\$ -
16	CASABLANCA	\$ 8.200	\$ 8.900	\$ 22.900	\$ 28.500	\$ 33.300	\$ -	\$ -
17	SABOYÁ	\$ 8.200	\$ 8.900	\$ 22.900	\$ 28.500	\$ 33.300	\$ -	\$ -
18	OIBA	\$ 8.200	\$ 8.900	\$ 22.900	\$ 28.500	\$ 33.300	\$ -	\$ -
19	CURITI	\$ 8.200	\$ 8.900	\$ 22.900	\$ 28.500	\$ 33.300	\$ -	\$ -
20	LOS CUROS	\$ 8.200	\$ 8.900	\$ 22.900	\$ 28.500	\$ 33.300	\$ -	\$ -
21	AGUAS NEGRAS	\$ 10.500	\$ 13.300	\$ 31.200	\$ 37.400	\$ 43.900	\$ -	\$ -
22	GAMARRA	\$ 7.900	\$ 8.900	\$ 18.800	\$ 23.800	\$ 27.300	\$ -	\$ -
23	LA GOMEZ	\$ 10.500	\$ 13.300	\$ 31.200	\$ 37.400	\$ 43.900	\$ -	\$ -
24	MORRISON	\$ 9.400	\$ 10.300	\$ 21.400	\$ 27.400	\$ 31.200	\$ -	\$ -
25	PAELITAS	\$ 9.400	\$ 10.300	\$ 21.400	\$ 27.400	\$ 31.200	\$ -	\$ -
26	PLATANAL	\$ 7.900	\$ 8.900	\$ 18.800	\$ 23.800	\$ 27.300	\$ -	\$ -
27	ZAMBITO	\$ 10.500	\$ 13.300	\$ 31.200	\$ 37.400	\$ 43.900	\$ -	\$ -
28	SAN DIEGO	\$ 4.600	\$ 5.000	\$ 5.500	\$ 5.900	\$ 12.300	\$ 35.600	\$ 40.500
29	RINCÓN HONDO	\$ 9.300	\$ 9.900	\$ 10.800	\$ 11.500	\$ 12.400	\$ 35.600	\$ 40.800
30	SAN JUAN	\$ 9.300	\$ 9.900	\$ 10.800	\$ 11.500	\$ 12.400	\$ 35.600	\$ 40.800
31	COCORNA	\$ 12.100	\$ 19.100	\$ 16.700	\$ 20.800	\$ 41.600	\$ 59.300	\$ 59.300
32	PUERTO TRIUNFO	\$ 12.100	\$ 19.100	\$ 16.700	\$ 20.800	\$ 41.600	\$ 59.300	\$ 59.300
33	CENCAR	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -
34	CERRITO	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -
35	CIAT	\$ 8.700	\$ 10.400	\$ 28.100	\$ 36.400	\$ 41.900	\$ -	\$ -
36	ESTAMBUL	\$ 8.700	\$ 10.400	\$ 28.100	\$ 36.400	\$ 41.900	\$ -	\$ -
37	MEDIACANOA	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -
38	PASO DE LA TORRE	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -
39	ROZO	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -
40	VILLARRICA	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -
41	TUNIA	\$ 8.600	\$ 10.300	\$ 27.800	\$ 36.300	\$ 41.800	\$ -	\$ -

INVÍAS ajustan tarifas en 3,18%



El valor correspondiente a las tarifas especiales establecidas para las diferentes categorías de vehículos que transitan por algunas de las estaciones de peaje a cargo del INVÍAS será:

Estación	Categorías vehiculares especiales						
	IE	IIE	IIIE	IIIE	IVE	VB	VE
BICENTENARIO	\$ 4.300	\$ 5.500	-	-	-	-	-
CRUCERO	\$ 2.100	\$ 2.300	-	-	-	-	-
LOS LLANOS	\$ 4.300	\$ 4.600	-	-	-	-	-
TARAZÁ	\$ 5.600	-	-	-	-	-	-
TORO	\$ 2.400	-	-	-	-	-	-
SABOYÁ	\$ 2.200	\$ 2.200	-	-	-	-	-
OIBA	\$ 800	\$ 800	-	-	-	-	-
CURITI	\$ 6.200	-	-	-	-	-	-
GAMARRA	\$ 200	\$ 200	\$ 4.500	\$ 9.500	\$ 12.100	-	\$ 13.800
PAILITAS	\$ 4.600	\$ 200	\$ 5.300	\$ 10.800	\$ 13.800	-	\$ 15.700
PLATANAL	\$ 200	\$ 200	\$ 4.500	\$ 9.500	\$ 12.100	-	\$ 13.800
SAN DIEGO	\$ 3.200	-	-	-	-	\$ 26.700	-
RINCÓN HONDO	-	-	-	-	-	\$ 26.700	-
SAN JUAN	\$ 3.000	-	-	-	-	\$ 26.700	-
COCORNÁ	\$ 1.000	\$ 1.000	-	\$ 1.000	\$ 1.000	-	-
CENCAR	\$ 4.000	-	-	-	-	-	-
CIAT	\$ 4.500	\$ 7.700	-	-	-	-	-
ESTAMBUL	\$ 4.500	\$ 7.700	-	-	-	-	-
ROZO	\$ 4.400	-	-	-	-	-	-
VILLARICA	\$ 4.400	\$ 5.300	-	-	-	-	-
TUNJA	\$ 4.400	\$ 5.300	-	-	-	-	-

El cobro de las tarifas en las estaciones Carimagua, San Diego, Rincón Hondo, San Juan, Cocorná y Puerto Triunfo se efectuará teniendo en cuenta las siguientes categorías:

CATEGORÍA	TIPO AUTOMÓVILES Y EJES
Categoría I	Automóviles, camperos, camionetas
Categoría II	Buses
Categoría III	Camiones de dos ejes pequeños.
Categoría IV	Camiones de dos ejes grandes.
Categoría V	Camiones de tres ejes y cuatro ejes.
Categoría VI	Camiones de cinco ejes.
Categoría VII	Camiones de seis ejes

También se ajustó el valor de las tarifas correspondientes a ejes de Grúa, Remolque y Cañero:

No.	Estación de Peaje	EJES			
		EJE GRUA	EJE REMOLQUE	EJE ADICIONAL	EJE CAÑERO
1	ARCABUCO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
2	BICENTENARIO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
3	CAJAMARCA	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
4	CANO	\$ 6.500	\$ 9.400	\$ -	\$ -
5	CARIMAGUA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
6	DAZA	\$ 6.500	\$ 9.400	\$ 9.700	\$ -
7	EL CRUCERO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
8	EL BORDO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
9	LOS LLANOS	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
10	RIO BLANCO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
11	RIO FRIO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ 6.700
12	SACHICA	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
13	SAN CLEMENTE	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
14	TARAZA	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
15	TORO	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ 6.700
16	CASABLANCA	\$ 6.700	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
17	SABOYÁ	\$ 6.700	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
18	OIBA	\$ 6.700	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
19	CURITI	\$ 6.700	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
20	LOS CUROS	\$ 6.700	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
21	AGUAS NEGRAS	\$ 7.000	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
22	GAMARRA	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
23	LA GOMEZ	\$ 7.000	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
24	MORRISON	\$ 7.000	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
25	PAILITAS	\$ 7.000	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
26	PLATANAL	\$ 6.400	\$ 8.400	\$ 8.700	\$ -
27	ZAMBITO	\$ 7.000	\$ 9.600	\$ 9.800	\$ -
28	SAN DIEGO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
29	RINCÓN HONDO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
30	SAN JUAN	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
31	COCORNA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
32	PUERTO TRIUNFO	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
33	CENCAR	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
34	CERRITO	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
35	CIAT	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
36	ESTAMBUL	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
37	MEDIACANOA	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
38	PASO DE LA TORRE	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
39	ROZO	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
40	VILLARRICA	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400
41	TUNIA	\$ 6.400	\$ 20.400	\$ 10.300	\$ 6.400

INVÍAS contratará administración de 29 peajes

El Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, abrió licitación pública, por \$112.213 millones, para contratar la operación y recaudo de estaciones de peajes, de pesaje, áreas de servicio y centros de control que se encuentran a cargo de la Entidad.

El Director General del INVÍAS, Juan Esteban Gil Chavarría, explicó que el valor del contrato corresponde a la proyección del recaudo neto estimado, durante el tiempo de vigencia (12 meses), aplicando el porcentaje de remuneración.

La fecha prevista para la adjudicación es el próximo 7 de febrero de 2019.

Dicho monto será calculado una vez se obtenga la oferta del proponente adjudicatario y deberá estar en un rango entre

10,00% y 15,697%, del valor total de los ingresos netos que se perciban en las estaciones de peaje.

La firma seleccionada estará a cargo de 29 estaciones de peaje en 9 departamentos, en las que deberá realizar labores de operación, recaudo, transporte y consignación de los recursos que se perciban.

También tendrá a su cargo la operación de 13 estaciones de pesaje, 3 centros de control de operaciones y 10 áreas administrativas anexas a los peajes.

Con la celebración del contrato el Instituto busca garantizar la operación de las estaciones de peaje, y facilita la transitabilidad por las carreteras de la Red Vial Nacional a su cargo

Costos operativos del transporte de carga cerraron 2018 con un alza del 5,14%

En diciembre los costos de transporte de carga presentaron un incremento de 5,14% frente al mismo mes de 2017, siendo los combustibles el rubro que mayor impacto tuvo pues se incrementaron 7,81%.

Cabe resaltar que los combustibles (ACPM), cuentan con una participación de 32,25 % sobre el total del costo operativo de los transportadores.

En efecto, en diciembre de 2018 el precio de referencia del ACPM no registró ajustes en relación con el mes inmediatamente anterior.

En Bogotá el precio de referencia del galón de combustible se ubicó en 8.916 pesos.

Comparándolo respecto al año inmediatamente anterior este registró un incremento de 719 pesos, es decir el 8,77%.



Tabla 1. Costos de transporte a diciembre de 2018

CONCEPTO	DICIEMBRE		
	INCREMENTO	INCIDENCIA	PONDERACIÓN (2016)
	%	%	%
SALARIOS, PRESTACIONES Y COMISIONES	5,82	1,00	16,91
COMBUSTIBLES	7,81	2,84	35,25
LLANTAS Y NEUMATICOS	2,71	0,21	7,90
COSTO DE CAPITAL	0,18	0,02	14,37
FILTROS	3,23	0,03	0,80
LUBRICANTES	0,95	0,02	1,64
MANTENIMIENTO Y REPARACION	2,80	0,19	7,08
PEAJES	5,38	0,63	11,57
IMPUESTOS AL VEHICULO	4,99	0,02	0,37
SEGUROS	5,50	0,11	2,01
GARAJES Y LAVADO	5,90	0,04	0,75
OTROS	2,45	0,03	1,36
TOTAL MES		5,14	100,00

Fuente: Colfecar

Ahora bien, se observa que el WTI en lo corrido del año llegó en promedio a 63,75 dólares el barril y el BRENT se ubicó en 72,15, lo cual puede llegar a tener incidencia en los precios de los combustibles para el 2019.

En este sentido, Colfecar espera que la fórmula de los combustibles sea revisada, con el fin de subsanar los sobrecostos a los que se enfrentan los transportadores.

Peajes y otros

Fuera de lo anterior, el alza en el valor de los peajes se debe al ajuste del Índice de Precios al

Consumidor (IPC).

Del mismo modo el pasado 16 de noviembre la concesionaria Coviandes, que tiene a su cargo las estaciones del corredor Bogotá-Villavicencio, ajustó sus tarifas, lo que arrojó una variación del 5,38%, con una participación del 11,57% en la canasta de costos.

Por otro lado, algunos componentes claves para la pres-

tación del servicio como las llantas, filtros, repuestos y lubricantes también presentaron incrementos.

Adicionalmente, el costo de capital registró un incremento del 0,18% debido, principalmente, al ajuste del precio del dólar en el transcurso del año ya que este cerró en 3.249,75 pesos mientras que en 2017 cerró en 2.984,00 pesos.

Finalmente, el comportamiento desagregado de los diferentes rubros permite observar que los componentes de la canasta de costos en general tienen un comportamiento al alza (Tabla 1).

Solución al Colfegrama de diciembre de 2018

	C	U	A	L	M	E	L	C	H	O	R		E	S	M	E	G	M	A	E	T	N	A								
	B	U	Ñ	U	E	L	O	S	E	S	T	E		L	I	I	R	A	S	P	A	R	B								
	R	I	E	S	U	E	T	E	R	I	L	I		P	A	T	R	I	A	T	U	T	I	N	A	T					
O	N	U	T	I	T	I	O	L	E	O	S	O	U	R	U	G	U	A	Y	R	O	M	P	E	R	N	I	S	S	A	N
J	T	R	A	S	G	A	S	P	A	R	J	O	S	E	E	S	T	E	B	A	N	A	R	A	M	E	O	O	M	A	
O	G	A	Z	O	R	I	N	A	L	Z	A	L	U	C	E	S	O	R	O	A	R	P	C	A	O	B	A	A	B		
	R	E	C	O	G	E	G	U	N	A	L	A	D	A	O	T	U	N	T	U	O	A	T	E	S	I	T	A	L	O	
P	I	N	O	N	C	E	S	T	R	E	S	R	E	N	O	S	C	A	R	B	O	N	O	A	P	O	R	T	E	S	
L	E	T	R	A	N	A	L	B	A	N	F	O	B	I	A	S	U	S	A	E	U	F	O	R	I	C	A	A	A	S	
A	G	E	C	O	U	P	E	E	T	A	L	E	A	R	N	A	R	I	C	A	R	E	N	T	O	N	C	E	S	P	
T	O	R	C	A	S	O	S	A	R	B	U	E	Y	L	A	L	L	A	M	A	R	A	L	E	A	C	O	R	C	H	O
A	S	A	L	C	O	R	C	O	C	U	M	A							A	R	B	O	L	A	L	P	E	S	O	C	R
	P	O	A	A	C	A	S	O	B	R									N	E	O	A	G	R	I	A	T	A			
	N	A	T	I	L	L	A	O	M	A	R								L	E	C	H	O	N	A	A	V	I	A	R	
	C	E	N	A	M	A	L	A	B	A	R								S	A	R	A	S	B	O	S	L	O			



Más del 40% de la madera que se comercializa en Colombia es ilegal*

*Estimativo de un estudio global del Banco Mundial / 2006

Pacto Intersectorial por la Madera Legal en Colombia

Mas información:

www.minambiente.gov.co

www.bosquesflegt.gov.co

www.wwf.org.co

www.fedemaderas.org.co

www.carder.gov.co



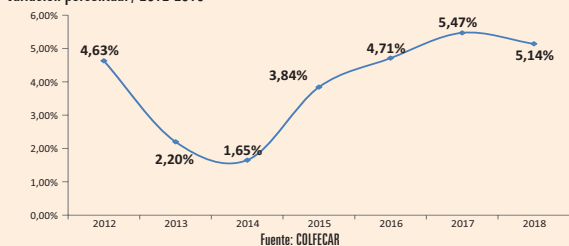
Colfecar



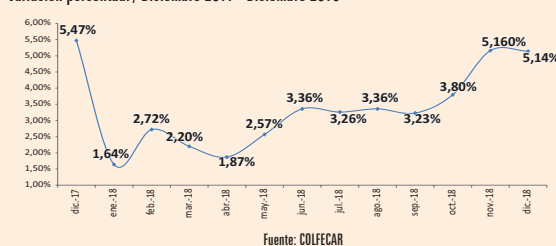
Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

Índice de Costos del Transporte

COMPORTAMIENTO ANUAL
Variación porcentual / 2012-2018



COMPORTAMIENTO MENSUAL
Variación porcentual / Diciembre 2017 - Diciembre 2018



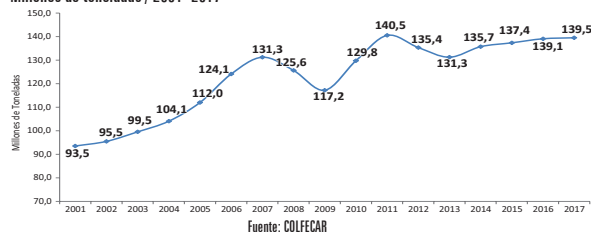
Facturación

COMPORTAMIENTO TRIMESTRAL
Billones de pesos / III - Trimestre 2016 - 2018

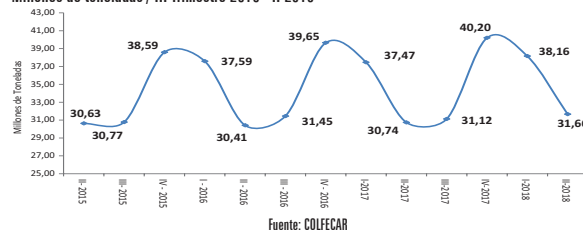


Toneladas movilizadas

COMPORTAMIENTO ANUAL
Millones de toneladas / 2001-2017

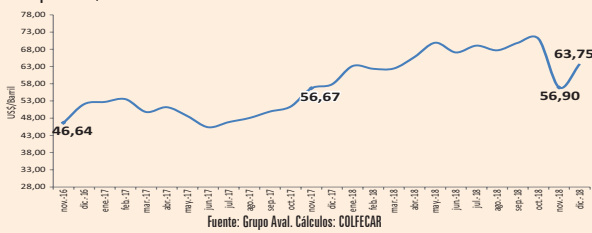


COMPORTAMIENTO TRIMESTRAL
Millones de toneladas / III Trimestre 2015 - II 2018



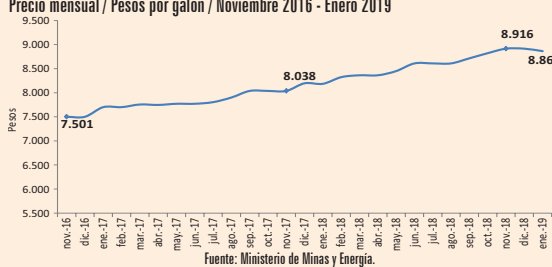
WTI

PRECIO PROMEDIO MENSUAL
Dólar por barril / Noviembre 2016 - Diciembre 2018

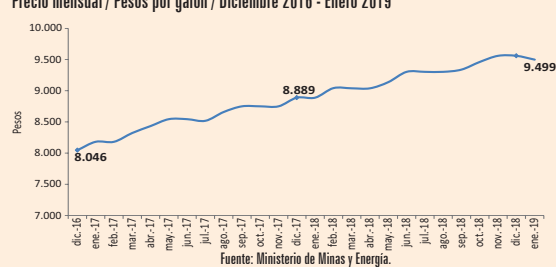


Combustibles

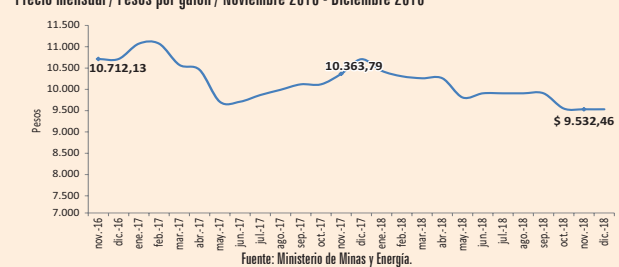
PRECIO DE REFERENCIA ACPM
Precio mensual / Pesos por galón / Noviembre 2016 - Enero 2019



PRECIO DE REFERENCIA GASOLINA
Precio mensual / Pesos por galón / Diciembre 2016 - Enero 2019

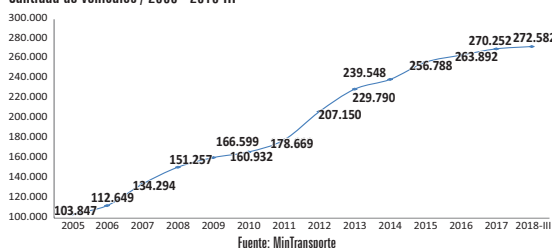


PRECIO BIODIESEL
Precio mensual / Pesos por galón / Noviembre 2016 - Diciembre 2018

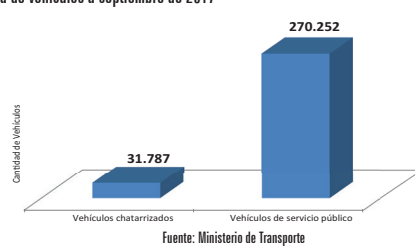


Parque automotor

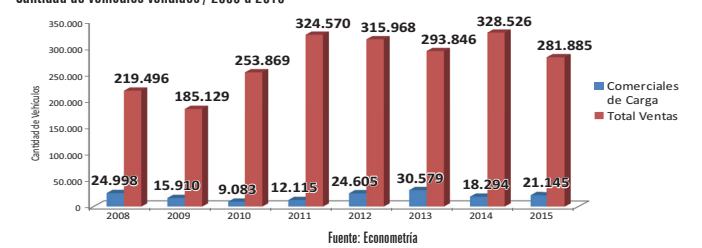
PARQUE AUTOMOTOR PÚBLICO
Cantidad de vehículos / 2005 - 2018 III



VEHÍCULOS DESINTEGRADOS POR VÍA PÓLIZA DE CHATTARRIZACIÓN
Cantidad de vehículos a septiembre de 2017

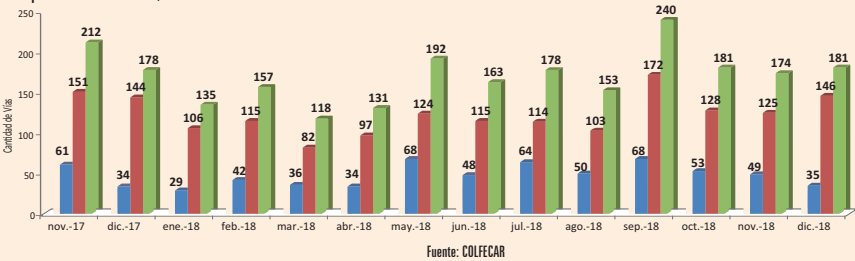


VEHÍCULOS VENDIDOS
Cantidad de vehículos vendidos / 2008 a 2015

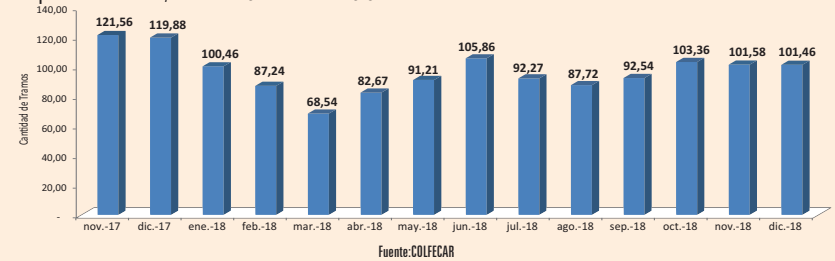


Vías

COMPORTAMIENTO MENSUAL / VÍAS AFECTADAS
Comportamiento mensual / Noviembre 2017 - Diciembre 2018

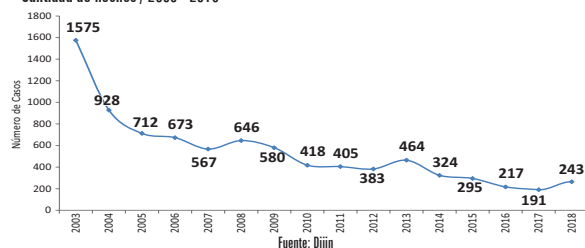


CANTIDAD DE TRAMOS CON PASO RESTRINGIDO
Comportamiento mensual / Noviembre 2017 - Diciembre 2018

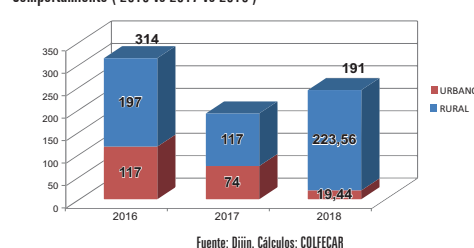


Seguridad

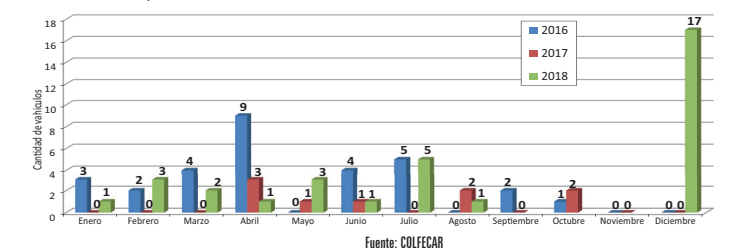
CASOS DE PIRATERÍA TERRESTRE
Cantidad de hechos / 2003 - 2018



CASOS DE PIRATERÍA TERRESTRE
Comportamiento (2016 vs 2017 vs 2018)



VEHÍCULOS INCINERADOS
Cantidad de vehículos / 2016 vs 2017 vs 2018



ACPM disminuye en \$51 para enero

Los precios de referencia del combustible para enero de 2019 presentaron cambios respecto al mes inmediatamente anterior.

En efecto, el ACPM presentó una disminución de 51 pesos en comparación con diciembre de 2018.

Así las cosas, el galón de ACPM para inicios de 2019 en Bogotá quedó en 8.865 pesos.

Adicionalmente, de acuerdo con el Ministerio de Minas y Energía el Ingreso al Productor – IP se mantendrá incluso en caso de modificaciones en el porcentaje de mezcla con alcohol carburante o de biocombustible para uso de motores diésel.

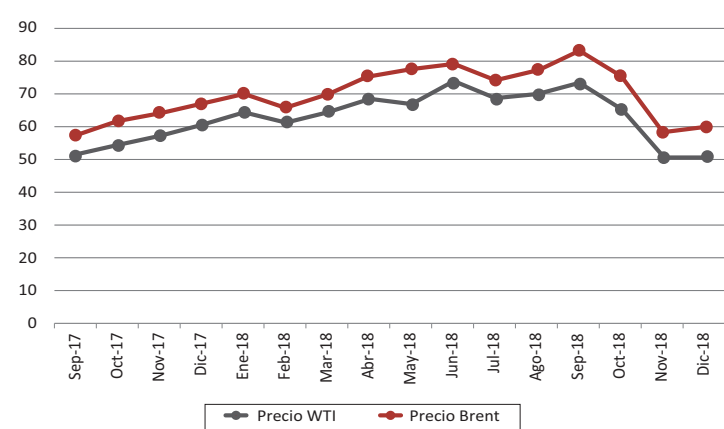
Esto quiere decir que para el alcohol carburante el ingreso es de 7.616,07 M/Cte. por galón y el ingreso para el biodiésel es de 9.302,46 M/Cte.

De acuerdo con el panorama internacional, los precios internacionales del crudo (tanto WTI como BRENT) han registrado leves aumentos y disminuciones, que los han ubicado en valores por barril cercanos a USD\$51 y USD\$60 respectivamente. Aunque dichos valores siguen siendo bajos hay que resaltar la mejora de dicho commodity.

Como se observa en el Gráfico 1, los precios tanto del WTI como del BRENT presentan con comportamientos similares en lo corrido del año, donde se evidencia que para diciembre ambos han presentado leves variaciones, que pueden corresponder a las expectativas frente a la producción de este commodity.

De otro lado, es preciso analizar el comportamiento del ACPM y la gasolina. Como se muestra en el Gráfico 2, ambos registraron disminuciones.

Gráfico 1. Precio mensual del Petróleo (Dólar por barril). Septiembre 2017 – Diciembre 2018



Fuente: Elaborado por COLFECAR con datos de Investing.com

De esta manera, los precios para el ACPM en enero de 2019 disminuyeron 51 pesos o 0,57% en comparación con diciembre de 2018 al pasar de \$8.916 a \$8.865; sin embargo, en comparación con enero de 2018 se registró un alza de 679 pesos.

Respecto a la gasolina, el precio del galón pasó de \$9.560 en diciembre de 2018 a \$9.499 en enero de 2019, es decir que la reducción entre diciembre y enero fue de 61 pesos, es decir el -0,64%.

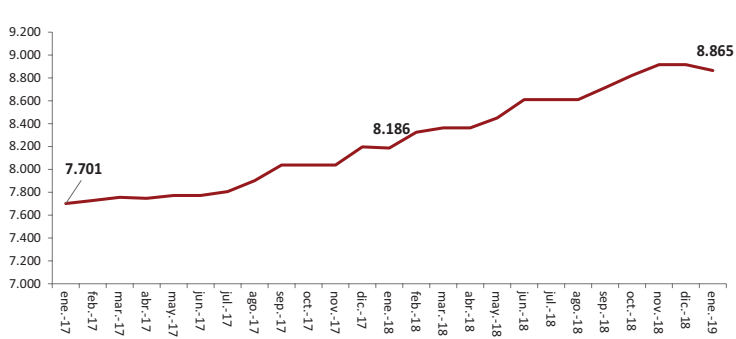
En términos de relación de precios ACPM/gasolina para diciembre de 2018 la relación era de 0.933, equivalente a 644 pesos de diferencia; vale la pena resaltar que para enero de 2019 la relación de precios se mantuvo en 0.933.

Sin embargo, hubo una diferencia de precios de 634 pesos. Las demás ciudades se relacionan a continuación y tomando sólo como referencia los precios máximos aplicables a la libertad regulada, se tendrían los siguientes precios para el mes de diciembre recordando que éstos pueden variar ya que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado (Tabla 3 y Tabla 4).

Las demás ciudades se relacionan a continuación y tomando sólo como referencia los precios máximos aplicables a la libertad regulada, se tendrían los siguientes precios para el mes de diciembre recordando que éstos pueden variar ya que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado (Tabla 3 y Tabla 4).

Las demás ciudades se relacionan a continuación y tomando sólo como referencia los precios máximos aplicables a la libertad regulada, se tendrían los siguientes precios para el mes de diciembre recordando que éstos pueden variar ya que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado (Tabla 3 y Tabla 4).

Gráfico 2. Precios del ACPM en pesos entre 2018 y enero de 2019



Fuente: Ministerio de Minas y Energía. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Resumen comportamiento mensual

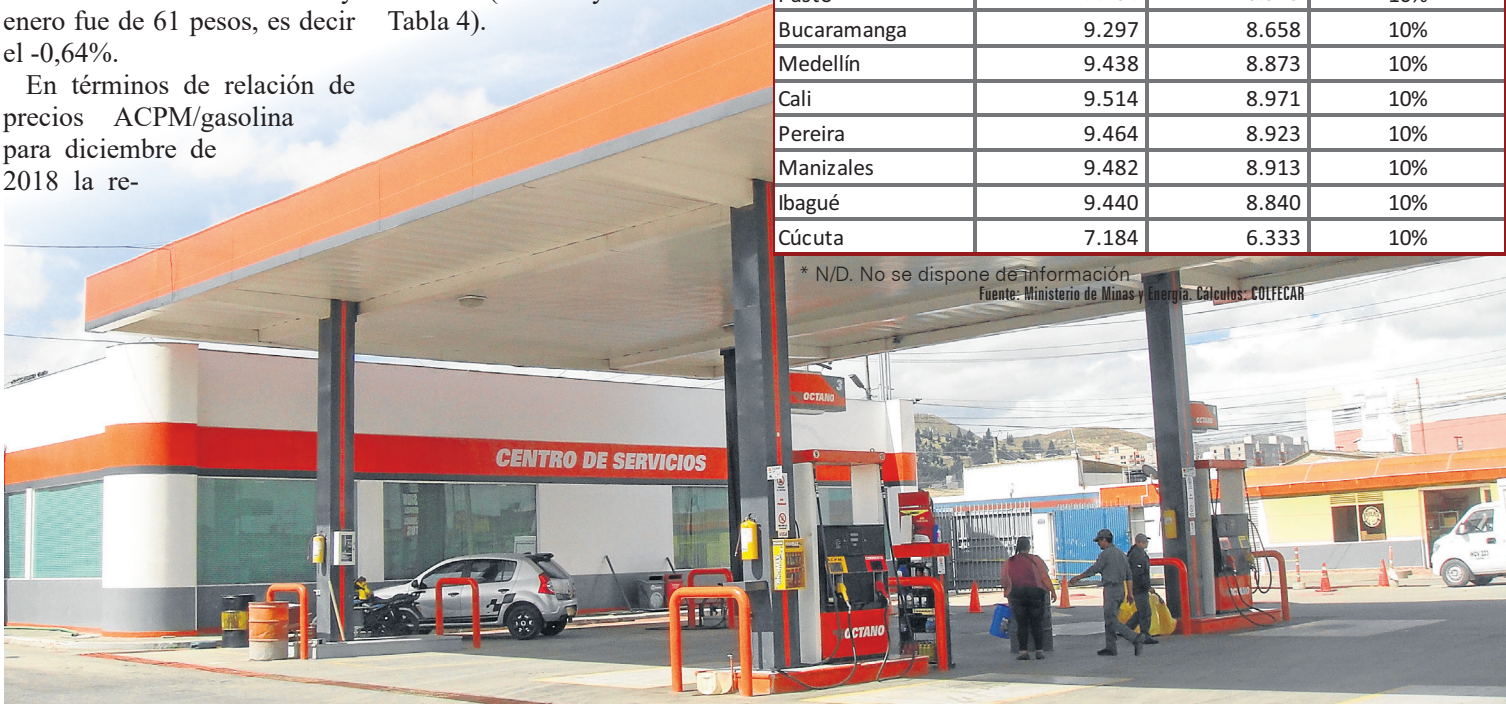
Efectos Incremento	diciembre de 2018	enero de 2019
ACPM	8.916	8.865
Incremento mes \$	0,00	-51,00
Incremento mes %	0,00%	-0,57%
Incremento Acumulado %	8,77%	8,77%
Relación de Precios	0,933	0,933
Diferencia respecto a la Gasolina	644,00	634,00

Fuente: Ministerio de Minas y Energía. Cálculos: COLFECAR.

Tabla 4. Precios máximos en otras ciudades del país

Zonas cercanas a	Precio máximo de venta Gasolina (\$/Gal.)	Precio máximo de venta ACPM (\$/Gal.)	Mezclas ACPM-Biodiesel
Cartagena	9.174	8.570	10%
Barranquilla	9.209	8.599	10%
Montería	9.424	8.820	10%
Villavicencio	9.599	8.965	10%
Pasto	7.164	6.919	10%
Bucaramanga	9.297	8.658	10%
Medellín	9.438	8.873	10%
Cali	9.514	8.971	10%
Pereira	9.464	8.923	10%
Manizales	9.482	8.913	10%
Ibagué	9.440	8.840	10%
Cúcuta	7.184	6.333	10%

* N/D. No se dispone de información
Fuente: Ministerio de Minas y Energía. Cálculos: COLFECAR



Transportadores confían en regularización de precios del ACPM

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, destacó la decisión del Ministerio de Minas y Energía de ajustar a la baja el precio del galón del ACPM para el primer mes de 2019.

Sin embargo, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, indicó que esperan que a lo largo del presente año se regularice la política de

fijación de los precios de los combustibles y que los futuros ajustes al alza no vayan a superar el índice de inflación tal y como sucedió en 2018 cuando el incremento en los precios del ACPM fue del 8,77%, muy por encima del IPC fijado para el año anterior.

“Hay que tener en cuenta que los combustibles tienen un peso promedio del 33% sobre los costos operativos del sector, por lo que confiamos que en 2019 el gobierno regule mejor este aspecto y tenga en cuenta las recomendaciones que hemos hecho para aliviar la carga de este rubro en las operaciones del transporte” sostuvo Rodríguez Muñoz.

El dirigente señaló que los ajustes que se hacen al precio de los combustibles golpean especialmente a los pequeños transportadores por lo que es necesario que se haga una revisión a la actual política.

Cabe destacar que Colfecar

ha insistido en múltiples ocasiones en la importancia de modificar la fórmula de los combustibles en dos aspectos: precios y costos de indexación, y el tiempo de vigencia de estos.

En tal sentido el dirigente gremial insistió en que haya una política diferente en materia de definición de los ajustes del ACPM, con tiempos más amplios, posiblemente trimestrales, y una revisión de la fórmula que se aplica

en la actualidad para su definición.

“Consideramos que es necesario que se revise el subsidio del 8% que se entrega a la mezcla de los biocombustibles, el cual está siendo asumido por los transportadores.

De cumplirse con esta eliminación se lograría dar en realidad, un verdadero alivio a los costos operativos de los transportadores puesto que al ahorro estará por el orden de los \$600 por galón” concluyó Rodríguez Muñoz.



Galón de gasolina terminó 2018 siendo \$639 más costoso

Publicado en el diario La República

En comparación con el precio que recibieron los colombianos al iniciar 2018, los combustibles aumentaron 7,5% en lo corrido del año. Esto quiere decir que, en promedio, un conductor nacional está pagando \$639 más por galón de gasolina en este último mes frente al inicio del año.

Mientras en enero de 2018 el precio estipulado por el Ministerio de Minas y Energía fue de \$8.494, la última alza (del 10 de noviembre) dejó al combustible en \$9.133. Si se tiene en cuenta el Acpm, el valor pasó de \$7.863 a \$8.530 entre enero y noviembre.

PROMEDIO OBTENIDO CON EL PRECIO DE 13 CIUDADES PRINCIPALES					
GASOLINA			ACPM		
					CIUDADES
Diciembre 2017	\$8.495	Subió \$136	\$7.878	Subió \$17	● Bogotá
Enero	\$8.494	Bajó \$1	\$7.863	Bajó \$15	● Medellín
Febrero	\$8.622	Subió \$128	\$7.995	Subió \$132	● Cali
Marzo	\$8.621	Bajó \$1	\$7.998	Bajó \$3	● Barranquilla
Abril	\$8.621	Se mantuvo	\$7.998	Se mantuvo	● Cartagena
Mayo	\$8.721	Subió \$100	\$8.082	Subió \$84	● Montería
Junio	\$8.882	Subió \$161	\$8.236	Subió \$154	● Bucaramanga
Julio	\$8.882	Se mantuvo	\$8.236	Se mantuvo	● Villavicencio
Agosto	\$8.882	Se mantuvo	\$8.236	Se mantuvo	● Pereira
Septiembre	\$8.918	Subió \$36	\$8.337	Subió \$101	● Manizales
Octubre	\$9.038	Subió \$120	\$8.440	Subió \$103	● Ibagué
Noviembre	\$9.133	Subió \$95	\$8.530	Subió \$90	● Pasto
					● Cúcuta

Este fue un año marcado por el alza en los precios de referencia. Los únicos meses en los que se evidenció un comportamiento diferente fueron: enero, con una mínima reducción en los valores (de \$1), así como abril, julio y agosto, periodos en los cuales se mantuvieron los valores del mes anterior.

Otro de los aspectos a destacar es que junio fue el mes que mayor crecimiento evidenció en el precio de los combustibles. La gasolina subió \$161, mientras que el Acpm registró un aumento de \$154.

“Dicho comportamiento en los precios de referencia obedece al incremento en mayo frente al mes anterior en los precios de los referentes internacionales de gasolina (UNL87) de 6,4%, de Acpm (Ulsd) de 7,4%, y de los biocombustibles que aumentaron para el caso de la gasolina (etanol) 0,3% y para el Acpm (biodiesel) de 1%. Además, se registraron crecimientos de 7% en el precio internacional del crudo y de 3,3% en la tasa de cambio”, aseguró el Ministerio de

LOS CONTRASTES

“El aumento de precios afecta a pequeños propietarios de vehículos transportadores, porque las grandes empresas manejan precios de escala”

Juan Carlos Rodríguez Muñoz,
Presidente de Colfecar



Minas y Energía sobre la situación presentada en los precios durante ese periodo.

La ciudad que presentó los precios más altos del año fue Villavicencio, que entre diciembre de 2017 y noviembre de este año pasó de \$8.989 a \$9.660, evidenciando un aumento de \$671, es decir, \$19 más que el aumento que registraron en promedio las 13 ciudades seleccionadas durante ese mismo periodo (de \$638).

Aunque en septiembre pasado Cúcuta y Pasto fueron las capitales departamentales en las que más subió el precio de la gasolina, Cúcuta y Pasto, respectivamente, siguen siendo las de los precios más bajos, ya que por ser zonas de frontera, son subsidiados para que puedan competir con los de Venezuela y Ecuador y se disminuya el contrabando.

¿Cómo se fijan estos valores?

A través de un comunicado mensual, el Ministerio de Minas y Energía presenta un informe en el que le da a conocer a los colombianos la variación de los precios de referencia de los combustibles.

Para la elaboración de este documento, el MinMinas toma como referencia 16 componentes que incluyen el ingreso al productor, el impuesto nacional y el IVA. También está el impuesto al carbón; la tarifa de marcación, la de transporte por poliductos y el margen de plan de continuidad.

La publicación que hace esta cartera está enfocada en los precios para un número de ciudades en específico, con lo cual logra entregar un promedio del valor del galón de los combustibles para las principales capitales del país.

Transportadores destacan anuncio sobre culminación del Túnel de La Línea

Los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar destacaron el anuncio del Presidente de la República, Iván Duque Márquez, que en mayo del 2020 se entregará la obra del Túnel de la Línea, cuya culminación presenta un significativo atraso.

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, indicó que esta obra al igual que todo el proyecto que cruza la Cordillera Central, desde Cajamarca (Tolima) hasta Calarcá (Quindío), es fundamental para los transportadores de carga ya que permitirá reducir significativamente los tiempos al igual que los costos operativos de los transportadores de carga.

“Esta es una de las obras más anheladas y esperadas por los transportadores ya que con la misma se logrará mejorar la productividad y competitividad del sector, puesto que comunica al centro del país con uno de los principales puertos de la nación como el de Buenaventura que moviliza más del 40% del comercio exterior del país” sostuvo Rodríguez Muñoz.

Los planteamientos del dirigente gremial surgen a raíz del compromiso adquirido por el jefe del Estado de que en su Gobierno se concluirá el Túnel de la Línea, la obra de ingeniería más grande que se realiza en Colombia.

Duque Márquez, afirmó que están asegurados los recursos para finalizar el proyecto que está en ejecución desde hace más de diez años.

“La idea que nosotros estamos desarrollando con el Invías y con el Ministerio de Transporte es que la obra del megatúnel esté terminada en mayo del 2020, y esperamos que la obra completa, que es el cruce de la cordillera Central, Cajamarca–Calarcá, que tiene más de 20 túneles y más de 30 viaductos, la podamos entregar en diciembre del 2020”, precisó el Jefe de Estado.

Beneficios para el transporte de carga con el túnel de La línea

El túnel de la línea es una de las obras más importantes del INVÍAS. Cuenta con una extensión total de 8,6 kilómetros y atraviesa la Cordillera Central desde Calarcá (Quindío) hasta Cajamarca (Tolima) a 900 metros de profundidad.

Esta obra fue declarada como un proyecto de importancia estratégica mediante el Conpes 3485/07 al hacer parte del corredor Bogotá-Buenaventura, y al significar un ahorro de un poco más de 1,5 horas en el tránsito de un camión.

Actualmente, según cifras del SICE TAC 2.0, el tiempo de recorrido en esta ruta es de alrededor de 16 horas y el costo de transporte (incluyendo las 21 horas logísticas) es de 3,49 millones de pesos en un tracto camión.

Con la entrada de este túnel a la realidad nacional no solo disminuirían los tiempos en tránsito de los vehículos, sino también se presentarían reducciones en los consumos de insumos como combustibles, llantas, filtros, entre otros.

Con la puesta en marcha del proyecto se estima una reducción en los costos operativos

de 222.129 pesos en cada viaje, pues el costo del viaje pasaría de 3.493.458 pesos a 3.271.329 pesos.

Al mismo tiempo, al disminuir las horas de tránsito se incrementa la posibilidad de realizar más viajes durante el mes, por lo que la actividad sería más rentable para los transportadores, así las cosas, se estima que la cantidad de viajes factibles a realizar pasaría de 7 a 8.

Aunque en principio se tenía previsto entregar el proyecto en 2013 con el anuncio del Gobierno la obra tendría más de 6 años de retraso.

Plan maestro

Para los transportadores de carga es prioritario terminar obras como la del Túnel de La Línea, las cuales beneficiarán no solo al transporte de carga y su logística, sino a todo el país pues se potenciaría la competitividad de la nación y se dinamizaría el comercio.

Cabe recordar que existe un Plan Maestro de Transporte intermodal que priorizó grandes proyectos a lo largo de las regiones de Colombia, buscando reducir los costos logísticos que actualmente son el 15% sobre el total de ventas.

El plan pretende incentivar el desarrollo de otros modos de transporte, de manera que existan nuevas formas para movilizar mercancías mediante la combinación del modo carretero, fluvial y férreo.

Al mismo tiempo, Colfecar espera que el gobierno, además de garantizar la finalización de las obras que están en marcha, brinde estrategias a los transportadores en facilitar las operaciones logísticas.

Si bien el impacto de la infraestructura solventará situaciones en costos operativos y tiempos

de la prestación del servicio, existen estrategias que no requieren de inversiones multimillonarias, pero que si afectan en gran medida la actividad del transportador.

Por ejemplo, se debe dotar a las entidades del estado de herramientas que permitan dar respuestas más eficientes y oportunas cuando se presentan afectaciones climáticas.

Costos logísticos

El año pasado, el fenómeno de La Niña generó traumatismos al sector, pues causó millonarias pérdidas a los transportadores, por nombrar algunos casos, se encuentran las afectaciones al corredor Medellín-Costa Caribe o a la vía Bucaramanga-Barranquilla.

Así las cosas, los transportadores ven con preocupación que cuando se presenta alguna afectación a las vías, no existen alternativas que permitan para evitar los sobre costos que se generan y que también afectan la prestación del servicio.

Frente a lo anterior, Colfecar considera que las obras que se construyan de ahora en adelante, además de ser estratégicas, deben contar con planes que garanticen menores traumatismos para el transporte y la economía nacional.

De otro lado, el país requiere de una infraestructura que facilite el acceso a las ciudades, dado que según el DNP en Colombia se pierde cerca del 2% del PIB por las congestiones vehiculares en los territorios nacionales.

Colfecar señala que los tiempos logísticos persisten como un reto a resolver en el país pues según la última encuesta nacional de logística (2018), el total de horas logísticas es de 13,3 horas en promedio, de las cuales los tiempos de espera corresponden a 7,4 horas.



Tabla 1. Tiempos logísticos 2018

Característica	2018
Tiempo de espera para cargue	3,6
Tiempo de cargue	3,3
Tiempo de espera para descargue	3,8
Tiempo de descargue	2,6
Total	13,3

Fuente: DNP

En diciembre bajó cantidad de vías cerradas

Durante el mes de diciembre se evidenció que respecto a noviembre de 2018 se presentaron disminuciones en cuanto a la cantidad de vías afectadas por cierres totales o parciales y en la cantidad de cierres en las vías del país.

Se observa que en diciembre el promedio diario de vías afectadas disminuyó aproximadamente un 16,78; este comportamiento se explica por la variación de 42,86% en la cantidad de vías afectadas por cierres totales y de 6,56% en la cantidad de vías afectadas por pasos restringidos (Tabla 1).

Los departamentos que más vías afectadas presentaron fueron Cundinamarca, Antioquia, Cauca y Santander. El resto de los departamentos han registrado la misma tendencia a lo largo del año.

Además, cabe aclarar que los departamentos agrupados en “Otros” tuvieron una participación del 38,86% dentro del total de vías afectadas en el territorio nacional (Gráfico 1).

En el mes de diciembre, los cierres viales presentaron una notable disminución, pues el promedio diario de cierres en el país pasó de un promedio de 124,75 a

Gráfico 1. Departamentos con mayor cantidad de vías afectadas

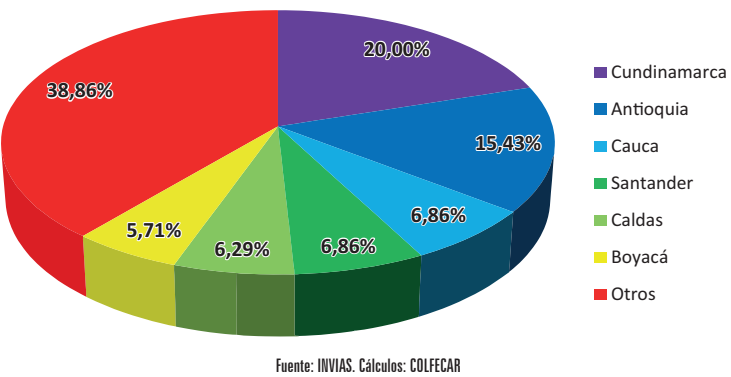


Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas – Noviembre a diciembre 2018

Vías afectadas diario	Noviembre	Diciembre
Cierre total	4,08	2,33
Paso restringido	10,42	9,73
Total	14,50	12,07

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

117,13 evidenciándose una variación equivalente a 6%.

En adición, los cierres totales diarios cayeron cerca del 32,37% frente al mes anterior al pasar de aproximadamente 23 a 15 cierres totales diarios.

A su vez, el promedio diario de pasos restringidos en diciembre fue de 101,47 en donde se evidenció una disminución cercana al 0,11% respecto al mes anterior

Gráfico 2. Departamentos más afectados

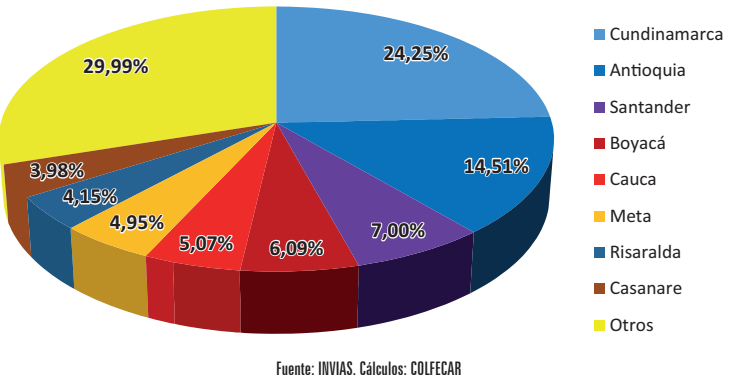


Tabla 2. Promedio diario de cierres – Noviembre a diciembre de 2018

Cierres Promedio diarios	Noviembre	Diciembre	Variación
Cierre Total diario	23,17	15,67	-32,37%
Paso Restringido diario	101,58	101,47	-0,11%
Total	124,75	117,13	-6,11%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Tipo de cierres

Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
724	591	395	47

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Las zonas más afectadas

Para el sector de transporte de carga, los cierres y restricciones en las vías del país influyen directamente en los costos de operación (mayores gastos, mayor tiempo, variabilidad negativa en cuanto a la distancia a recorrer, etc.).

Así las cosas, resulta importante identificar las zonas más

afectadas en Colombia.

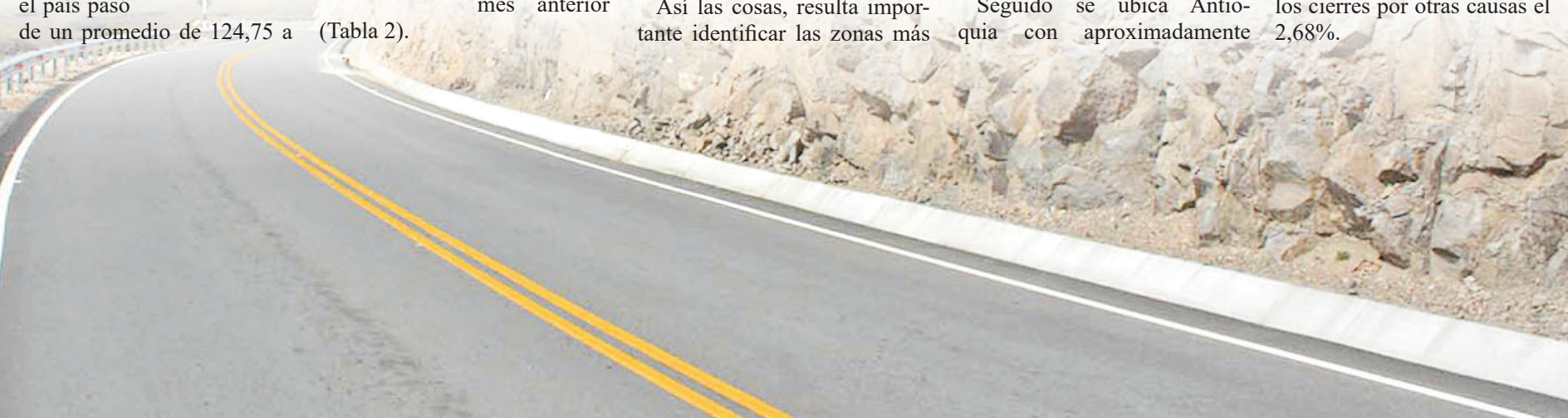
Durante el mes de diciembre, más de 20 departamentos se encontraron afectados por cierres viales (Gráfico 2), siendo Cundinamarca aquel que presentó mayor cantidad de eventos en sus vías al tener el 24,25% de participación sobre el total de afectaciones.

Seguido se ubica Antioquia con aproximadamente

el 14,51%, luego Santander (7%) y en cuarto lugar el departamento de Boyacá (6,09%).

A la par con lo anterior, se revisaron las causas de los cierres presentados durante el mes, según el evento se clasificaron en afectaciones (derrumbes, deslizamientos y hundimientos), mantenimientos (mantenimiento, arreglo y pavimentación), restricciones por movilidad y otros (eventos recreo - deportivos, marchas y accidentes) y se obtuvo la distribución que muestra la Tabla 3.

La conclusión para el mes de diciembre no es muy alentadora, debido a que la gran mayoría de cierres son debido a afectaciones y mantenimiento siendo éstos aproximadamente el 41,21% y 33,64% respectivamente, los cierres asociados a restricciones por movilidad 22,48% y los cierres por otras causas el 2,68%.



El negocio jurídico del transporte y la evaluación



POR:
Juan Carlos Rodríguez Muñoz
Presidente Ejecutivo de COLFECA y Presidente del Colegio de Abogados del Transporte

Obligación de resultado y culpa

En el propósito de ubicar jurídicamente la figura nominada y típica del “contrato de transporte de mercancías”, hemos comentando uno de los elementos que la caracterizan como es el de la consensualidad o “forma libre”, la que

se le atribuye en razón a su esencia mercantil derivada de la enumeración declarativa de actos de comercio que hace artículo 20-11 del estatuto comercial y en ellos la empresa de transporte a título oneroso.

En este sentido la doctrina nacional ha opinado que el acto de comercio es una creación de ley mercantil, producto de prácticas inveteradas o, “el ejercicio profesional de actividades mercantiles, como factor determinante para adquirir la calidad de comerciante...”. (Consejo de Estado. Sentencia 8 de noviembre de 2007. M.P. Juan Ángel Palacio Hincapié).

Esta característica jurídica de la actividad transportadora cualquiera sea el modo empleado es fundamental para nuestro análisis, pues siendo el transporte de mercancías una actividad económica organizada por el empresario transportador realizada a través de uno o más establecimientos de comercio, la prestación del servicio de conducir de un lugar a otro y por determinado medio cosas, y su entrega al destinatario determina, según corriente doctrinal y jurisprudencial francesa, un estándar de diligencia mucha más elevado que el del común de las personas.

Ahora bien, en lo que respecta al negocio jurídico del transporte de mercancías no puede dejar de considerarse que el contenido que le dan los sujetos delimita su comportamiento en procura a la satisfacción de sus intereses esenciales: traslado de la mercancía al lugar acordado, y el pago del flete como contraprestación, lo que lo hace ser un contrato oneroso pues tiene por objeto la utilidad de ambos contratantes, y conmutativo, pues las obligaciones de dar o hacer se miran equivalentes, siendo aquí donde descanza el criterio del equilibrio contractual.

Es así como se delimita el comportamiento de los sujetos del contrato de transporte siendo para el porteador o transportador mas rigurosa al momento valorarse su conducta debida, pues tanto a nivel de la jurisprudencia nacional como foránea se aplica un rigor hasta cierto punto exorbitante por desbordar las citadas características al considerarse que por ser de resultado para cumplirla no le basta simplemente con poner toda su diligencia y cuidado en la conducción de las personas o las cosas, es menester que las realice en perfectas condiciones. (Sentencia de la CSJ., sala de casación civil, 1° de junio de 2005.M.P. Manuel Isidro Arcila Velásquez).

Por tanto, integradas en su conjunto las anteriores premisas se tiene que el sujeto transportador es: un comerciante que se dedica profesionalmente a la función de recibir, conducir y entregar la mercancía en las condiciones pactadas, de tal manera que en su comportamiento debe desplegar la diligencia y el cuidado no mediano u ordinario, sino el que emplea un hombre juicioso en la administración de sus negocios importantes.

Ahora bien, recordemos que nuestro ordenamiento jurídico distingue tres grados de la culpa -grave, leve y levísima. Artículo 64 del C.C., que pretende haber tomado del derecho romano, lo que sin embargo es un error que sustenta la doctrina autorizada -Julien Bonnecase, en su Tratado Elemental de Derecho civil-, pues en realidad el derecho romano sólo distinguía dos grados de culpa: la grave, culpa lata, y la culpa leve: in concreto e in abstracto. Sin embargo, siendo el contrato de transporte de los denominados oneroso – conmutativo, el transportador es llamado a responder por la culpa levísima, contrario a lo dispuesto en el ordenamiento civil que dispone que el deudor es responsable de la culpa leve en los contratos que se hacen para beneficio recíproco de las partes (artículo 1604 del Código Civil, aplicable por disposición del artículo 822 del Código de Comercio).

En efecto, tanto en el ámbito de la obligación como en el de la responsabilidad por la custodia de la mercancía, más aún en el de la exoneración, se viene exigiendo del transportador una conducta rigurosamente diligente, cuidadosa y también razonable para liberarse de su responsabilidad por la inejecución o ejecución defectuosa o tardía de sus obligaciones, y forzado en la práctica a la utilización de amplísimas causales de exoneración, más tarde de auxiliarse con el contrato de seguro, y en la necesidad de considerar límites indemnizatorios ciertos cuando no hay valor declarado, todo con el fin de morigerar el desequilibrio negocial.

Es evidente este riguroso tratamiento a la luz de los recientes fallos de la Corte de casación en



Colegio de Abogados del Transporte



EL COLEGIO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE es un escenario de análisis, estudio y orientación jurídica al sector del transporte en todas sus modalidades. Uno de sus objetivos es servir como organismo consultivo de entidades oficiales o privadas, en materia de derecho del transporte y sus especialidades.

Está conformado por abogados especializados en derecho del transporte o logística, de amplia trayectoria en el Sector del Transporte, quienes ofrecen sus servicios directamente a las empresas o mediante consultorías y asesorías a través de sus firmas profesionales.

Anualmente se realiza el **CONGRESO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE** y se llevan a cabo diferentes tertulias, foros o jornadas sobre los temas regulatorios o de interés para el sector, adicionalmente publica mensualmente el boletín virtual “Tribuna Jurídica”

Colegio de Abogados del Transporte

COLEGIO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE

Teléfono: (1) 5 271551 Celular: 310 2500 74 24

Calle 24 No. 95 A 80 Oficina 406 • Bogotá

www.colabogadosdeltransporte.org



de la conducta del transportador (II)

línea jurisprudencial han reforzado este criterio, es así como en sentencia de 16 de diciembre de 2010, M.P. Arturo Solarte Rodríguez, expresó que, "...Dentro de este contexto, entonces, del empresario del transporte ha de esperarse la adopción de todas las medidas que, según las exigencias de la profesión, sean requeridas para evitar la realización del daño o su agravación, con lo que el rigor con el que se debe examinar su actuación sube de punto, pues de él no se espera, simplemente, lo que una persona común habría hecho, sino que la colectividad confía en que el transportador se comporte como lo haría alguien con la preparación, habilitación y experiencia suficientes para enfrentar y superar los distintos riesgos que cotidianamente se presentan en su actividad."

En igual sentido la sentencia del 8 de septiembre de 2011, M.P. William Namén Vargas-, al resolver el incumplimiento del contrato de transporte marítimo por daños a la mercancía transportada, al evaluar el comportamiento de la compañía transportadora expresó cómo, "...Los deberes de diligencia son más gravosos en relación con aquellos sujetos que desempeñan profesionalmente una actividad mercantil..., y también que, ...Nuestro

ordenamiento jurídico de manera expresa les impone un régimen de responsabilidad particularmente gravoso frente a las pérdidas, menoscabos o retrasos en la ejecución de sus prestaciones..."

Resulta entonces necesario tomar posición entorno a la teoría aplicable a la responsabilidad civil por la inejecución o ejecución defectuosa del contrato de transporte, pues hasta ahora la jurisprudencia se ha afe-

rrado a la que se fundamenta en la culpa, también llamada subjetiva. Y en célebre sentencia del año 1974 con ponencia del magistrado Germán Giraldo Zuluaga, se afirmó de manera contundente en punto de discusión frente a la transición legislativa del estatuto comercial en materia del transporte aéreo que, "No se trata, como ya algunos han dicho, de aplicación del principio de responsabilidad objetiva, extraño a nuestras costumbres jurídicas y que desacompasa con nuestra idiosincrasia espiritualista, plasmada especialmente en la tradición civil y comercial. Aunque particularmente participamos del pensamiento que aboga por la implantación de un sistema objetivo con límite en la causal exonerativa de Fuerza mayor y caso fortuito, en la medida que el criterio tradicional basado en la culpa ha aportado más incertidumbre que certeza al momento de indemnizar el daño.



B R E V E S

Redefinen estructura institucional de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte expidió el Decreto No. 2409 de 2019, mediante la cual se modifica la estructura de dicha entidad con el objetivo de modernizar los sistemas de inspección, vigilancia y control, y en consecuencia orientarse hacia un esquema de vigilancia preventiva.

Del contenido del texto en mención es necesario destacar los siguientes aspectos:

1. Cambio de denominación: La Superintendencia de Puertos y Transporte se denominará en adelante la Superintendencia de Transporte.
2. Modificación de las funciones delegadas por parte del Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.
3. Determinación de estructura institucional y en consecuencia designación de las funciones de cada dependencia.
4. Creación de la Delegatura de Protección al Usuario que busca el acompañamiento y socialización de la normatividad vigente.
5. Invención de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Finalmente, el articulado establece un régimen de transición de las investigaciones que hayan iniciado en vigencia del Decreto 1016 de 2000, los artículos 41, 43, Y 44 del Decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del Decreto 1479 de 2014, así como lo recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones, determinando que continuarán y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron.

Precisan norma sobre condiciones para el control de sobrepeso a vehículos de carga de 2 ejes

El Ministerio de Transporte expidió la circular No. MT20184000514371, mediante la cual hace precisa el alcance de las Resoluciones 2498 del 28 de junio de 2018 y 4918 del 25 de octubre de 2018, en relación con los plazos para la aplicación que la normativa establece para el control del peso vehicular de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes.

Así las cosas, la autoridad delimitó el contenido de la siguiente forma:

1. Los vehículos registrados a partir del 1 de enero de 2013, se registrarán por lo establecido en el artículo 1° de la resolución 2308 de 2014, la cual indica que serán sometidos al control de básculas de acuerdo al Peso Bruto Vehicular que tenga registrado en la Ficha Técnica de Homologación-FTH. Por ende, las autoridades de tránsito deberán verificar el valor calculado por la báscula y contrastarlo con el Peso Bruto Vehicular registrado en la FTH, información que reposa en el RUNT.
2. Los vehículos registrados antes del 1 de enero de 2013, serán sometidos al control de peso en básculas, de acuerdo a la información que el vehículo tenga registrada sobre el PBV correspondiente.
3. Cuando la información de PBV registro en el RUNT sea igual a cero (0) o se encuentre vacío, este será sometido a control de peso en básculas, y las autoridades solo podrán verificar el cumplimiento del rango máximo de peso permitido, una vez finalice para estos vehículos el proceso de estandarización y asignación del Peso Bruto Vehicular.

Finalmente, si los vehículos efectúan el transporte de carga con peso superior al máximo autorizado se procederá a la imposición de sanciones de que trata el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.

“Los ministros ‘rajados’ en los primeros meses de su gestión”: encuesta

La posición de Colfecar, al momento de calificar la gestión de la Ministra de Transporte, Angela María Orozco, fue consultada

por la cadera radial RCN. A continuación presentamos apartes de la nota elaborada por el mencionado medio de comunicación.

“El paro de la educación superior, el proyecto de ley de convergencia de las TIC, la falta de defensa de la ley anticorrupción

y la gestión débil en política antidrogas, entre otros temas, le pasaron factura al nuevo gobierno al obtener las calificaciones

más bajas según los expertos consultados por RCN Radio. Estas fueron las peores calificaciones a los ministros”.

MININTERIOR

La ministra del Interior, Nancy Patricia Gutiérrez, tuvo que defender en el Congreso de la República la agenda legislativa del Gobierno Nacional.

La reforma política, la ley de Financiamiento, al igual que otros proyectos como los anticorrupción pasaron por las manos de la funcionaria que tuvo que dialogar con las bancadas para pedirles su apoyo.

Los voceros de los partidos calificaron su gestión en una escala de 1 a 5.

Ciro Ramírez, del Centro Democrático, le dio un 4,5 de puntaje.

El senador liberal Mauricio Gómez Amín, le da un 4.5 y resalta la disposición que tuvo de hablar con las bancadas; mientras que el senador Juan Diego Gómez, del Partido Conservador, considera que la ministra pasa raspando y le da un 3.0 sobre 5.0.

El senador de Cambio Radical, Richard Aguilar, dijo que la gestión de Nancy Patricia Gutiérrez no fue buena y le da un 2.0 de calificación.

El senador Antonio Sanguino, de la Alianza Verde -que es un partido de oposición-, indicó que el balance legislativo del Gobierno es nefasto y raja a la funcionaria con un 1.0.

MINTRANSPORTE

Para calificar la gestión que ha realizado la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, RCN Radio consultó cuatro expertos que representan los diferentes sectores que hacen parte de esta cartera.

El profesor Rodolfo Gutiérrez, docente de la Universidad Nacional, aseguró que la calificación que merece la ministra es de tres puntos, argumentando que a pesar de que hay voluntades para avanzar en ciertos temas del sector, existe un rezago en cuanto a obras y la infraestructura del país.

Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar, una de las agremiaciones del transporte de carga y logística más grande del país, calificó la gestión de la ministra de transporte con cuatro puntos señalando que ha demostrado voluntad para acelerar procesos que estaban quietos.

De otro lado el capitán Jaime Hernández, presidente de la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC), calificó la gestión con dos puntos, especialmente por falta de gestión en la Aeronáutica Civil.

En promedio la ministra de transporte, Ángela María Orozco, obtuvo 2.7 en la calificación de 1 a 5.

MINDEFENSA

El ministro de Defensa, Guillermo Botero, cumplió cuatro meses en el gabinete del presidente Iván Duque y aunque ha intentado estar al tanto de lo que sucede en materia de orden público, ha sido fuertemente criticado. Entre otras cosas, por sus declaraciones sobre temas como la protesta social y las actuaciones del Esmad.

El analista Ariel Avila lo calificó con 1.0 sobre 5.0 ya que -según él- “ha caído en una serie de errores en que ha hecho caer al presidente, cómo pasó con ‘Guacho’”.

Según el experto en seguridad Andrés Nieto ha sido poca la gestión del ministro en reducir las cifras de delitos que vienen en aumento. “Le pongo 2.0 porque se subieron los delitos de alto impacto, como homicidio y violencia intrafamiliar”, dijo.

Otra cosa piensa el presidente de la Asociación de Oficiales Retirados (Acore), general Jaime Ruiz, quien respaldó las actuaciones del ministro y le puso 5.0. “Respaldamos sus acciones y todo lo referente a sus pronunciamientos ya que tiene razón en temas como la protesta social”, señaló.

Por su parte, el experto y militar retirado, Johan Marulanda, indicó que aunque lo pasa raspando con 3.0, aún le falta mucho en el manejo de situaciones de seguridad.



Medios de comunicación destacan la posición de Colfecar

Diferentes medios de comunicación publicaron la posición de Colfecar frente a temas relacionados con el incremento de los combustibles, la situación del petróleo en Colombia, la descompensación de carga en los puertos, y la restricción para la movilidad de camiones por la calle 13, entre otros temas.





EL CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA

LANZA SU **SEGUNDA FASE**



El centro Empresarial de Transporte de Carga,
Invita a todas las empresas y personas vinculadas al proyecto este
19 de octubre al show room que se lleva cabo en el hotel
Cosmos en la ciudad de Buenaventura a las 6:30 pm.

El proyecto brindara crecimiento y desarrollo a la ciudad
de Buenaventura, además se podrán apreciar
avances de obras, nuevos diseños
que dan al proyecto un nivel de vanguardia
dentro del mercado.

Te invitamos hacer parte de la primera plataforma logística
integral que se desarrolla en Buenaventura , con toda una
infraestructura al servicio de las empresas de transporte
y comercio exterior.

Contáctese
con Nuestros
Asesores



MAS INFORMACIÓN:

Email: Comercial@centracar.com.co
Telefonos: 395 94 96 - 315 412 7520
calle 22Norte 9N-33, Edificio Cruz - oficina. 201
Cali-Valle



@centracar2017 @centracar @centracar.sas

www.centracar.com.co

NEW DELIVERY

2019



Camiones
Buses

EN COLWAGEN
MOVEMOS SU NEGOCIO
VOLKSWAGEN CAMIONES Y BUSES
SERVICIO • REPUESTOS

SOY UN
VOLKSWAGEN
ME GUSTA AHORRAR

- Autopista Norte costado oriental
1.9 KM después del peaje Andes • PBX: 625 86 00
- Contacto: Andrés Barón, 320 498 1021

Colwagen

Colwagen Colwagen Colwagen