

Mintransporte analizó situación del sector transporte de carga con directivos de Colfecar



La ministra de Transporte, Ángela María Orozco, se reunió con los miembros de la Junta Directiva de Colfecar y el presidente Ejecutivo del gremio, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

En el encuentro, que se cumplió en la sede nacional de Colfecar, participó también el Viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos.

Vea pág. 8

Occiauto0 Productivos

Indicadores

ACPM en Bogotá
ACPM - Febrero 20198.975
Variación1,24%
Acumulado del año0,66%
Peso en la canasta de costos35,25%

ICT (Índice de Costos al Transportador)
Índice ICT (Base dic 2016=100)112,47
variación ICT año corrido1,42%
variación ICT últimos 12 meses4,91%

Estructura de Costos Operativos

ENERO - FEBRERO DE 2019
(Vehículo tipo tractocamión)

CONCEPTO	INCREM. (%)	INCID. %	POND. %
Salarios, prestaciones y comisiones	3,28	0,56	16,91
Combustibles	-0,44	-0,16	35,25
Llantas y neumáticos	2,14	0,16	7,90
Costo de capital	-0,64	-0,08	14,37
Filtros	3,12	0,02	0,80
Lubricantes	2,69	0,04	1,64
Mantenimiento y reparación	4,01	0,27	7,08
Peajes	2,52	0,29	11,57
Impuesto al vehículo	10,19	0,04	0,37
Seguros	9,40	0,19	2,01
Garajes y lavado	6,00	0,05	0,75
Otros	2,49	0,03	1,36
TOTAL MES		1,42	100,00

Pág. 4

Editorial: Recomposición institucional del sector transporte

Pág. 10-11

Más de 300 empresas de transporte de carga buscan salir de Ley de Insolvencia

Pág. 37

Reposición e ingreso por incremento de vehículos al servicio público de transporte automotor de carga

Colfecar rechaza alza de 104 pesos en precio del ACPM para febrero

Los transportadores de carga su logística, agremiados en Colfecar, rechazaron el ajuste al alza de \$104 en promedio para el precio del galón de ACPM durante el mes de febrero.

En efecto, el incremento determinado por el Ministerio de Minas, que comienza a regir en la media noche del primero de febrero, ubica el precio galón del ACPM en \$8585 en promedio para las 13 principales ciudades,

Para el caso de la gasolina el ajuste en promedio fue de 39 pesos lo que deja el galón de este combustible en un precio promedio de \$9.539.

Vea pág. 16

Éxito en ciclo de charlas de Colfecar sobre actualización regulatoria del transporte de carga

Con una masiva asistencia se ha cumplido el ciclo de charlas informativas sobre actualización regulatoria del transporte de carga y su logística para el 2019, organizado por Colfecar, entre el 6 y 26 de febrero, con la participación de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Este ciclo de conferencias permitió presentar a los asistentes diferentes acciones promovidas por el gremio transportador relacionadas con los aspectos económicos, operativos, equipamiento e institucional.

En materia de aspectos económicos se

habló del impuesto del ICA, la puesta en marcha del SICE – TAC 2.0, la Ley de Financiamiento y la exclusión de la misma de la idea inicial del Gobierno de aplicar IVA a las empresas del transporte, el IVA a fracción del 10% en el biocombustible al igual que la extensión del IVA a vehículos de pequeños propietarios hasta con dos carros.

Así mismo, se abordó el punto relacionado con la formalización para promover la visualización de empresas lo que le dará mayor legalidad al sector y a las relaciones económicas por parte de los diferentes agentes que participan en esta industria.

Vea págs. 24-25

Transportadores se solidarizan con policía por atentado

Los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar rechazaron el atentado registrado contra las instalaciones de la Escuela de Cadetes General Santander de la Policía, en la que perdieron la vida 10 personas y resultaron heridas 65 más.

Al tiempo que se solidarizó con la institución y los familiares de las víctimas, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, condenó el hecho y señaló que es necesario que se conozcan prontamente los autores intelectuales.

Vea págs. 6

Contamos con servicios únicos



¡Nadie más haría eso por ti!

El servicio
de **envíos**
de Colombia



Porque tu correo tiene
un especializado
y variado portafolio.



Envío Nacional de
Documentos



Correo
Certificado



Al Día



Correspondencia
prioritaria



Plataforma
Ecommerce



Plataforma
de Envíos Online



EWS (Ecommerce
Web Service)



Pago Contra
Entrega



Envío Nacional de
Paquetería



Encomienda



Paquetería



Casillero Virtual



Sr. Pack

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

Recomposición institucional del sector transporte

Con la construcción de la Política Pública para el transporte terrestre automotor de carga (TTAC) en el año 2007, el enfoque estratégico para el sector ha sido el regular tanto las relaciones económicas sobre la base de los costos, la estructura empresarial, el parque automotor, el fortalecimiento institucional, el transporte internacional, inter fronterizo o transfronterizo, el aseguramiento, el desarrollo de servicios logísticos, y la seguridad en la operación. Luego en el año 2013 el documento que la complementó enfatiza en el componente equipamiento, fija como directriz promover la formalización y modernización en la prestación del servicio de transporte de carga fortaleciendo la estructura de los dos tipos de prestadores del servicio público de carga: las empresas y los propietarios individuales, para lo cual plantea la necesidad de modificar los requisitos para la autorización o habilitación de las empresas, concentrándolos en aspectos técnicos relativos a la administración de la flota como requisito para su formalización, la profesionalización del conductor a partir de la certificación de competencias laborales.

En lo que ambos instrumentos coinciden es en haber tomado como fundamento e inspiración el diagnóstico que hiciera el Banco Mundial BID en el año 2006 según el cual: “el desempeño de la industria camionera es pobre, caracterizada por un alto nivel de atomización e informalidad”.

De esta manera las diferentes “Leyes Plan” sin conceptuar antes la “formalidad” le dieron un lugar tan preponderante a la estrategia para la formalización del sector transporte de carga y su logística que lo convirtieron en medio y fin de las políticas públicas, con el resultado contrario de haber acentuado la informalidad y la atomización por no abordar la estrategia a partir de la estructura Institucional.

Por lo que resulta acertado que en las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, el componente de-

nominado “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional” parta de esta base cierta y es que: “La confluencia en el Ministerio de Transporte de las funciones asociadas a la regulación técnica y la formulación de la política sectorial no garantiza la estabilidad de la regulación en el largo plazo ni ayuda a crear un ambiente predecible para los inversionistas”, por lo que el objetivo será “modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector transporte y logística para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales”, y se determine como premisa que “La reducción de costos de transporte es condición para exportar e integrar a millones de ciudadanos a mercados y servicios.

Por lo que se fortalecerán los sistemas inteligentes de transporte –SIT, análisis y gobernanza de la información, teniendo en cuenta plataformas actuales e interoperabilidad, métodos alternativos de obtención y generación de información y la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad. Y, que otra de las estrategias será optimizar el transporte de carga urbana a través de la promoción de buenas prácticas de cargue y descargue, y distribución urbana de mercancías, la eficiencia en la movilidad del transporte de carga, mientras se contribuye con el abastecimiento oportuno, el aumento de la competitividad y la facilitación del comercio.”

Los retos son todos y comprometen a todos los sujetos de la cadena de suministro del transporte y la logística; es por esto que la transformación debe arrancar en la mente de quienes conforman las redes de valor, a fin de crear una cultura alrededor de las buenas prácticas mercantiles, y claro está, con fundamento en lo institucional, pues tal y como lo manifiesta el premio Nobel Douglass C. North, las instituciones afectan el desempeño de la economía, toda vez que proporcionan la estructura básica por medio de la cual la humanidad a lo largo de la historia ha creado orden, y de paso ha procurado reducir la incertidumbre.



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.

bogatvnoticias@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



Protegemos su futuro y el de su familia

EMPRESAS INESCRUPULOSAS, (LLAMADAS DE POSTE) SIN LICENCIA, LO VINCULAN A LA EPS, PENSION Y ARL, Y SE QUEDAN CON SUS APORTES, Y LO DEJAN SIN SUS DERECHOS ECONÓMICOS Y ASISTENCIALES.

No patrocine la ilegalidad, aporte en calidad de independiente, evítese sanciones y embargos por parte de la UGPP, es una entidad que controla las obligaciones de pago y la afiliación, por parte de las empresas e independientes al Sistema de Seguridad Social Integral y está facultada para exigir: El pago de aportes que no fueron remunerados; pago de aportes incompletos o imposición de sanciones por la omisión o inexactitudes en la afiliación o pagos al Sistema de Seguridad Social.

APORTE DE MANERA LEGAL AL SISTEMA

AVANTI COLOMBIA, CON RESOLUCIÓN 003640 DEL MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, ES UNA ENTIDAD AUTORIZADA LEGALMENTE PARA PROTEGER SUS DERECHOS ANTE EL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL EN CASO DE PRESENTAR UNA RECLAMACIÓN.

**NO SE ARRIESGUE MÁS...
AFÍLIESE A AVANTI COLOMBIA.**

PROTEJA SUS DERECHOS Y LOS DE SU FAMILIA.



CONTÁCTENOS

CALI

PBX 682 95 19

MOVIL 320 695 50 45

CALLE 64 NORTE 5B-146 OF 304 G - CENTRO EMPRESA

BOGOTÁ

PBX 321 63 50

MOVIL 320 695 50 44 - 304 606 88 15

CALLE 74 No. 15-80 OF 517-518 BLOQUE 2

Atendemos también en Estados Unidos y Canadá



www.avanticolombia.com

Transportadores se solidarizan con policía por atentado en Escuela General Santander

Los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar rechazaron el atentado registrado contra las instalaciones de la Escuela de Cadetes General Santander de la Policía, en la que perdieron la vida 10 personas y resultaron heridas 65 más.

Al tiempo que se solidarizó con la institución y los familiares de las víctimas, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, condenó el hecho y señaló que es necesario que se conozcan prontamente los autores intelectuales del mismo.

“Rechazamos atentado terrorista contra nuestra Fuerza Pública; solidaridad para con la institución y las familias de las víctimas. Pedimos que cesen estas acciones y se esclarezcan hechos. Colombia no quiere más muertes!” indicó el dirigente gremial.



Colfecar en voces de rechazo al atentado que se escucharon en La W Radio



Sergio Fajardo,
Ex candidato presidencial



Felipe González,
Ex presidente de España



Angela María Orozco,
Ministra de Transporte



Jorge Bedoya,
Pte. del Consejo Gremial



Néstor H. Martínez,
Fiscal General



Roberto Pombo,
Director de El Tiempo



Jorge Humberto Botero,
Presidente de Fasecolda



Alicia Arango,
Ministra de Trabajo



Patricia Linares,
Presidenta de la Jep



Jonathan Malagón,
MinVivienda



Gustavo Toro,
Presidente de Cotelco



Juan Carlos Henao,
Rector de la U. Externado



Gr. Oscar Naranjo,
Ex director de la Policía
y exvicepresidente



José Manuel Restrepo,
Ministro de Comercio y
exrector U. del Rosario



Emilio José Archila,
Consejero para el
Postconflicto



Sir David Trimble,
premio Nobel de la Paz
en 1998



Collins Powell,
Militar estadounidense



Germán Bula,
Presidente del Consejo
de Estado



Sylvia Escobar,
Presidente de Terpel



Alejandro Linares,
Presidente Corte
Constitucional

Políticos de todas las facciones políticas, funcionarios públicos, líderes internacionales y empresarios hablan en la W para repudiar el atentado que ya deja 21 personas muertas.

En tal sentido, los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar rechazaron el atentado registrado en la mañana de hoy contra las instalaciones de la Escuela de Cadetes General Santander de la Policía, en la que perdieron la vida 10 personas y resultaron heridas 65 más.

Al tiempo que se solidarizó con la institución y los familiares de las víctimas, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, condenó el hecho y señaló que es necesario que se conozcan prontamente los autores intelectuales del mismo.

“Rechazamos atentado terrorista contra nuestra Fuerza Pública; solidaridad para con la institución y las familias de las víctimas. Pedimos que cesen estas acciones y se esclarezcan hechos. Colombia no quiere más muertes!” indicó el dirigente gremial.

A continuación registramos varios de los líderes que fueron consultados en torno a este hecho por la W Radio.



Gloria Borrero,
Ministra de Justicia



Juan Carlos Rodríguez,
Presidente de Colfecar



Bruce Macmaster,
Presidente ANDI



Fidel Cano,
Director de El Espectador



Carlos Holmes Trujillo,
Canciller de Colombia



Silvia Constán,
Ministra de las TIC



Santiago Castro,
pte. de Asobancaria



Eamon Gilmore,
Enviado de la UE



Papa Francisco



Paula Cortés,
Presidente de ANATO



Ernesto Macías,
Presidente del Senado



Vicente Fox,
expresidente de México

TRABAJEMOS JUNTOS
Y MOVAMOS AL PAÍS



Lleva desde **\$91'990.000**
el Volkswagen Delivery 6160

Colwagen

 Colwagen  Colwagen  Colwagen

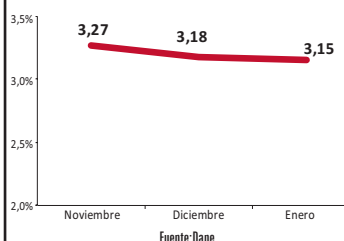
*Aplica para Delivery 9.160 DEE 3300 E5 Chasis – 119 KW /157 CV, modelo 2018. 7 unidades disponibles. El valor aplica sobre lista de precios vigente a público. Promoción válida hasta el 31 de marzo 2019. Imágenes de referencia pueden contener accesorios no incluidos en el valor del vehículo o no distribuidos para el territorio Colombiano. Consulte condiciones en nuestros concesionarios Colwagen Volkswagen.



Indicadores

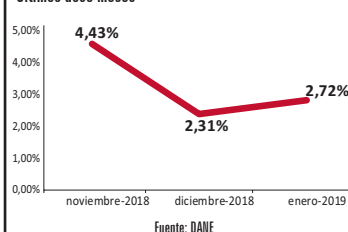
Índice de Precios al Consumidor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



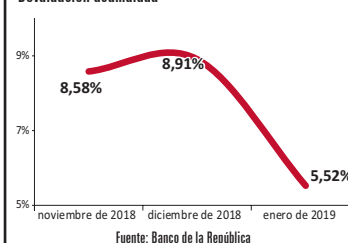
Índice de Precios al Productor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



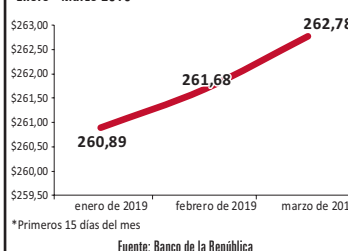
Tasa de Cambio

Variación Porcentual
Devaluación acumulada



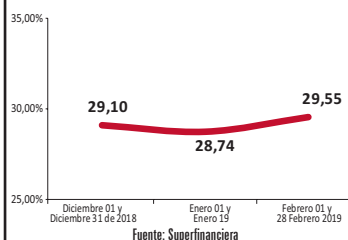
UVR

Variación en Pesos
Enero - Marzo 2019



Tasa Máxima de Usura

Variación Porcentual
Diciembre 2018 - Febrero 2019



La ministra de Transporte, Ángela María Orozco, se reunió con los miembros de la Junta Directiva de Colfecar y el presidente Ejecutivo del gremio, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

En el encuentro, que se cumplió en la sede nacional de Colfecar, participó también el Viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos.

En desarrollo de la reunión, los dirigentes gremiales le expusieron a la funcionaria los puntos que le generan mayor preocupación a los empresarios del transporte de carga y su logística para ser más competitivos.

Entre los temas que abordaron la Ministra y los dirigentes estuvieron las relaciones económicas entre los diferentes actores del sector, libertad vigilada, infraestructura y conectividad, logística, situación de los procesos de cargue y descargue en los puertos al igual que los trámites para agilizar las actividades de comercio exterior, programa de reposición vehicular e institucionalidad.

Es así como Colfecar le planteó los siguientes temas que constituyen los ejes que orientarán la gestión del gremio para el año 2019.

1. Equipamiento

Colfecar ha presentado al Ministerio de Transporte una propuesta de política pública para el equipamiento, que establece criterios como la depreciación o vida útil de los equipos y condiciones para el ingreso de vehículos de carga al servicio público de transporte.

Al respecto la Ministra expresó que se presentará próximamente un borrador de documento CONPES, que fijará la orientación del Ministerio en cuanto a depreciación para eliminar

vehículos viejos y créditos blandos con tasa de colocación de fácil acceso para el camionero, y propuesta de solución para normalizar los vehículos irregularmente matriculados.

En esta línea se apropiaron 300 mil millones de pesos para el programa cuenta de renovación para postulación de vehículos.

Así mismo se incluyó en la Ley de Financiamiento un estímulo para el pequeño propietario de hasta 2 vehículos propios, de reponer por una única vez estos dos vehículos con exención del IVA, es decir, con derecho a compensación y devolución del impuesto, y un estímulo económico del 50% del monto por concepto de chatarrización.



2. Relaciones económicas, costos y buenas prácticas

Colfecar reiteró su propuesta de retomar la libertad vigilada fundamentada en los costos de referencia del Sice tac. Al respecto el Ministerio hizo ajustes al Sice tac y propondrá rangos de costos sobre la base de observar el mercado relevante o rutas de corredores estratégicos.

1. Fórmula de combustibles

En el precio de los combustibles, el Ministerio de Minas trabaja en una mesa técnica para estabilizar y ajustar el precio del galón de acpm, y se convocará a los gremios próximamente.

2. Peajes electrónicos

Se trabaja en la ampliación del cubrimiento de peajes electrónicos.



En la fotografía aparecen entre otros, la ministra de Transporte Ángela María Orozco, la presidenta de la junta directiva de Colfecar, Nidia Hernández, el presidente Ejecutivo del gremio, Juan Carlos Rodríguez Muñoz y los miembros de la junta directiva: Pablo Murcillo, Andrés Rubiano, Juan Pablo Mendoza, Hernán Cadavid y Alain Gutiérrez.



analizó situación del sector con directivos de Colfecar



La ministra de Transporte, Ángela María Orozco y el Viceministro de dicha cartera, Juan Camilo Ostos, se reunieron con los miembros de la Junta Directiva de Colfecar y el presidente Ejecutivo del gremio, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.



3. Infraestructura y conectividad

El gobierno a través del Invías avanza en la estructuración de proyectos 4G en vías de interés como: Guaduas – Villeta, Buga – Buenaventura y el Túnel de la Línea.

Además anunció vía libre en el tema ambiental para la construcción de la vía Mulaló – Loboguerrero.

En vías terciarias se apropiaron 500 mil millones de pesos y recursos de regalías que se aplicarán a proyectos establecidos con el DNP con la supervisión del Invías.

1. Conectividad

En ésta materia se ampliará y fortalecerá el RNDC como herramienta de operación e integración de datos e indicadores para lograr los indicadores del sector y la toma de decisiones.

2. Patios de contenedores

Se expedirá la norma que fija los requisitos y condiciones para su operación.

3. Pronorco - Colfecar

En Norte de Santander se da apoyo al proyecto intermodal Pronorco para el transporte de carbón.

4. Formalización del transporte

Se revisarán las condiciones y requisitos para la habilitación de empresas de servicio público de carga, y se hará visible a los prestadores de servicios conexos e intermediarios de transporte.

Por su parte Colfecar avanza en la elaboración de un manual de buenas prácticas que será presentado al Ministerio de Transporte como aporte a la formalización de la actividad.

4. Institucionalidad

Colfecar planteó a la Ministra la necesidad de retomar la estructura institucional con base en los siguientes pilares:

- Ministerio de Transporte quien fija los lineamientos de política pública para el sector.
- Comisión de Regulación, encargada de desarrollar e implementar con criterio técnico la política pública.

1. Control inspección y vigilancia

La Ministra se comprometió a materializar el funcionamiento de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte próximamente; la Superintendencia de puertos y Transporte se renovó mediante el Decreto 2409 de 2018 para ser un ente de acompañamiento de la gestión empresarial.

2. Logística

Se reforzarán los mecanismos de coordinación de los entes competentes

3. Sustancias peligros y carga extrapesada

En materia de condiciones para la prestación de modalidad del servicio

como transporte de sustancias peligrosas y cargas extrapesadas y extradimensionadas, se racionalizarán las condiciones de los planes de contingencia, y de estudios de rutas e infraestructura.

4. Alianzas logísticas

En alianzas logísticas regionales se trabajan temas de restricciones viales en corredores estratégicos como el Municipio de Chía, donde próximamente se levantará la restricción por el acuerdo de construcción de la variante. En la Calle 13 el Ministerio de Transporte trabaja con la Alcaldía para el mismo propósito.

5. Transporte con Ecuador

Frente a las prácticas discriminatorias y restrictivas por parte de las autoridades ecuatorianas en contra de las empresas colombianas, el Ministerio de Transporte emprenderá una estrategia de gobierno con el fin de equilibrar en términos de reciprocidad el ingreso de vehículos y empresas del vecino país.

Más de 300 empresas de transporte de

Cerca de 300 empresas del transporte de carga y su logística continúan acogidas a la Ley 1116, conocida como la Ley de Insolvencia.

Las razones de esta situación se fundamentan en los sobrecostos que deben afrontar las compañías, especialmente por combustibles y peajes, como a la falta de regulación tarifaria, entre otras cosas.

Esta situación se ha incrementado en los últimos años puesto que el número de empresas del transporte bajo esta figura pasó de 178 en 2016 a 306 en 2018 (con corte a septiembre).

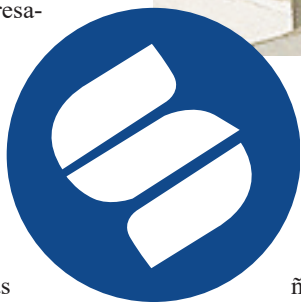
Eso representa, en otras palabras, un incremento del 51,6% en lo que va del año, comparado con el 2016, según cálculos de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), basados en datos del Ministerio de Transporte y el Registro Único Empresarial (Rues).

A lo anterior hay que agregar que aparte de las compañías que hay en liquidación, otras 20 empresas están en reorganización, 11 en reestructuración y unas cinco ya fueron liquidadas.

Sin embargo, la Superintendencia de Sociedades ha precisado que a pesar de que un buen número de empresas han tenido dificultades, la mayoría de las compañías que entran en reorganización o reestructuración logran superar esta situación, cumpliendo así con el objetivo primordial de Ley de Insolvencia.

En esto coincide el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, quien señaló que “El escenario más dramático de esos procesos es la liquidación, que es lo que precisamente buscan evitar estas compañías. Y lo que se ha demostrado es que la mayoría logra salir de la crisis”.

El dirigente gremial agregó que entre los principales motivos para que las empresas de transporte se encuentren bajo dicha Ley son los sobrecostos del sector, la falta de regulación tarifaria y una posible



Esta situación se ha incrementado en los últimos años puesto que el número de empresas del transporte bajo esta figura pasó de 178 en 2016 a 306 en 2018 (con corte a septiembre).

sobreoferta de vehículos y de servicios.

Rodríguez Muñoz, destaca que a lo anterior hay que sumarle la demora en los pagos por parte de los generadores de carga lo que obliga a las empresas a tener que buscar fondos para atender sus compromisos.

“Las empresas muchas veces tienen que asumir la financiación de las operaciones porque, si bien la compañía tiene que pagar un anticipo al propietario del equipo, la compañía despachadora se compromete a pagar en máximo ocho días y, según los promedios, terminan pagando en más de 120 días”, detalló el dirigente gremial.

En ese sentido, estas organizaciones tienen que acudir a los bancos para pedir prestado ese dinero. “Las entidades bancarias sí cobran intereses y eso termina en una descapitalización de las compañías”, agregó.

Ley de insolvencia

La Ley 1116 de 2006, nace con

el propósito de prolongar la vida de las empresas que se encuentran inmersas en procesos concursales.

La Ley prevé mecanismos para proteger el crédito, la recuperación y conservación de la sociedad como unidad de explotación viable, pero que se encuentra en medio de una crisis financiera.

Este proceso sirve para salvar el patrimonio del deudor, bien sea una empresa, una persona natural comerciante, o un patrimonio autónomo.

La Ley en mención trae consigo dos tipos de procesos, Reorganización empresarial y Liquidación judicial.

Entre los supuestos o requisitos que se deben cumplir para dar inicio a un proceso de reorganización, se encuentra la cesación de pagos, la cual deberá ser igual o superior a 90 días de 2 o más obligaciones, o debe tener 2 o más demandas en ejecución a favor de 2 o más acreedores.

En cualquier caso, el valor acumulado de las obligaciones en cuestión deberá representar no me-

nos del diez por ciento (10%) del pasivo total a cargo del deudor a la fecha de los estados financieros de la solicitud.

Otro supuesto, obedece a la incapacidad de pago inminente, la cual corresponde a una circunstancia que en el mercado afecte, o razonablemente pueda afectar, en forma grave el cumplimiento de las obligaciones con vencimiento igual o inferior a 1 año.

Una sociedad que se encuentre en proceso de reorganización, deberá por medio del promotor, actualizar inventarios, y tendrá que realizar una relación de acreencias a fin de otorgarle un voto a cada una, luego de ello se calificarán y graduarán los créditos que deberá ser radicado ante la Superintendencia de Sociedades. Lo anterior, conforme lo establece el artículo 24 de la Ley 1116.

Asimismo, se debe tener presen-

te que todos los procesos ejecutivos que se encuentren en curso contra el deudor, una vez se haya dado apertura al proceso de reorganización, no continuarán su curso normal, igualmente no se podrán iniciar contra el deudor procesos ejecutivos para la recuperación del crédito.

Los procesos ejecutivos que ya se encuentren en curso, deberán ser incorporados al proceso de reorganización, poniendo a disposición del proceso las medidas cautelares y títulos de depósito judicial.

En la graduación y calificación de créditos, no podrá dejarse excluido un crédito que haya sido reconocido o admitido, este

acuerdo deberá celebrarse en un término no mayor a 4 meses respetando el orden de la prelación, es decir: laborales, públicos, financieros, acreedores internos y demás acreedores.



carga buscan salir de Ley de Insolvencia

Pasos

De forma resumida, las etapas del proceso son las siguientes:

- Se debe cumplir al menos con uno de los supuestos o requisitos para que pueda dar inicio al proceso de reorganización.
- La solicitud deberá efectuarse mediante presentación personal, ante la Superintendencia de Sociedades o ante cualquier despacho judicial.
- El término para celebrar el acuerdo no debe ser superior a 4 meses.
- La aprobación del acuerdo debe contar con el voto favorable de la mayoría de los acreedores.
- La confirmación del acuerdo, que se produce cuando el juez verifica la legalidad del contenido del acuerdo.
- La terminación del acuerdo se da por el cumplimiento de las obli-

gaciones pactadas, si ocurre un evento de incumplimiento no subsanado, o por el no pago oportuno de los compromisos laborales.

La liquidación judicial consiste en liquidar de manera pronta y ordenada el patrimonio del intervenido.

Este procedimiento tiene como finalidad convertir en dinero los bienes y activos de la empresa, para puedan ser distribuidos entre los acreedores de forma garantizada o en últimas adjudicar estos, a fin de atender el pasivo hasta el monto total de los activos. Esta etapa es recomendable cuando la sociedad ya no está ejerciendo su actividad comercial, no es viable, o cuando la Ley así lo determine.

Ahora bien, teniendo en cuenta que siendo acreedor dentro de un proceso concursal, se debe seguir

Las razones de esta situación se fundamentan en los sobrecostos que deben afrontar las compañías, especialmente por combustibles y peajes, como a la falta de regulación tarifaria, entre otras cosas.

la suerte que corra el mismo, es importante darle un enfoque preventivo a este riesgo.

Actualmente la Superintendencia de Sociedades cuenta con un portal de información en el que se puede consultar de manera ágil y gratuita la información financiera y jurídica de sociedades comerciales, empresas unipersonales, y sucursales de sociedades extranjeras que reportan información a la entidad.

Igualmente se debe recordar que

se puede realizar análisis de estados financieros conforme lo dispone la Resolución 533 de 2015, esta información se encuentra publicada en la página oficial de la Contaduría General de la Nación.

La Ley 1116 de 2006, es sin duda un mecanismo que permite recuperar el crédito, mitigar la insolvencia y perseverar la viabilidad comercial de las sociedades a través de las herramientas que la Ley prevé para tal fin.

Sin embargo, el objetivo como agremiación de los transportadores de carga, es generar conciencia de las obligaciones empresariales para mitigar el riesgo financiero, y generar herramientas que permitan identificar situaciones que posteriormente podrían llevarlos a ser parte como acreedores o deudores dentro de procesos concursales.

Un protocolo de conocimiento de cliente adoptado al interior de la compañía, podría ser favorable para mitigar riesgos financieros.

La calidad y cantidad de datos del cliente ocasional o habitual debe estar supervisada y controlada por medio de formularios adecuados para cada una de las operaciones, recordando que la información que se obtenga debe ser comparable con otras fuentes.

"Yo uso los frenos Fras-le color rojo en mis volquetas, y los recomiendo porque tienen mejor rendimiento en condiciones muy severas de trabajo. Además, Fras-le cuida mi bolsillo porque protege mis llantas y campanas".

Francisco Barrios 52 años, Transportador Independiente, Canteras Yumbo Valle del Cauca



5 razones para confiarle tu valioso vehículo de transporte a Fras-le



1
Frenada superior y segura



2
Evita daños en llantas y campanas



3
Menor distancia de frenado con plena carga



4
Ideal para tráfico en ambientes saturados de polvo y barro



5
100% libre de asbesto, cuidas la salud y el medio ambiente

CON FRAS-LE SIEMPRE AHORRAS Y LLEGAS SEGURO A TU DESTINO

Encuentra toda la línea Frasle X-treme en la red de distribuidores HERCULES en todo el país, Identificala con el color rojo.

www.organizacionhercules.com

Organización
HERCULES

El billonario hueco de los combustibles

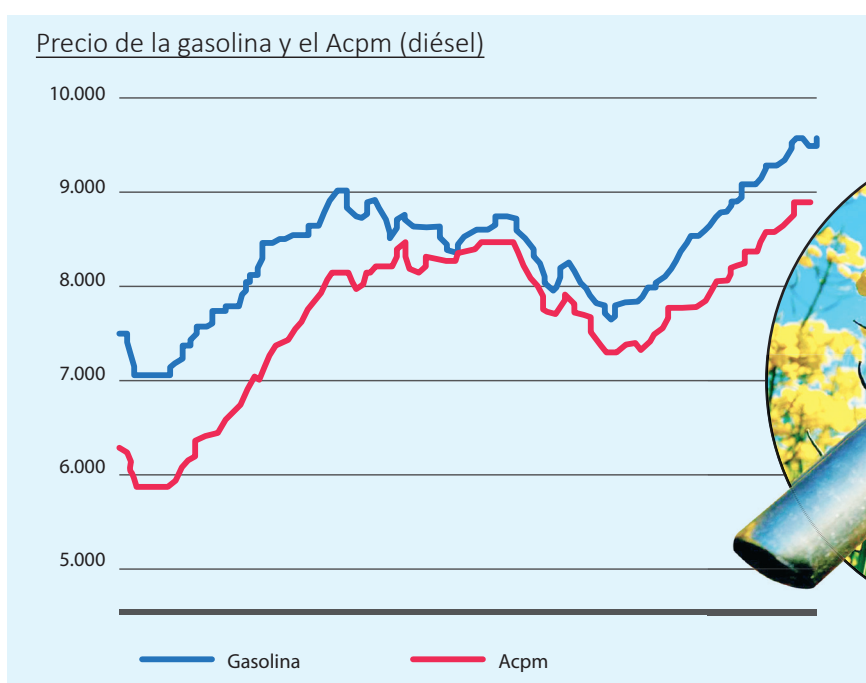
Los precios de la gasolina y el diésel están por las nubes, y el Gobierno quiere modificar la fórmula para calcularlos. Pero hay un problema grave: un déficit cercano a los 13 billones de pesos por culpa de los combustibles. ¿Qué está pasando?

El incremento en los precios de los combustibles genera mucha sensibilidad entre la ciudadanía. Más aún si se constata que en el último año hasta enero, el precio del Acpm (diésel) aumentó prácticamente 10 por ciento; casi lo mismo que había aumentado en 2017: 9,77 por ciento. Por eso muchos han empezado a sentir el impacto en el bolsillo y las quejas vienen de todos lados: usuarios de a pie, empresarios del transporte de carga y expertos consideran que lo que pasa con el mercado de combustibles en Colombia tiene que resolverse pronto.

De acuerdo con, Juan Carlos Rodríguez, Presidente de Colfecar, uno de los gremios e transportadores de carga por carretera, los combustibles ya pasaron a representar 35 por ciento de la estructura de costos de esta actividad. Así las cosas, cualquier aumento en el precio de la gasolina o el diésel golpea directamente a muchos sectores, un asunto más palpable es el de alimentos, un asunto sensible para todos los colombianos.

Tal vez por eso el más reciente incremento no dejó satisfechos a los usuarios, pues en el caso del diésel los 104 pesos adicionales que pagan por galón durante febrero dejan a este producto en cotizaciones históricamente altas. En el de la gasolina, los 40 pesos de más que empezaron a cobrar este mes vuelven a poner a este producto muy cerca de sus máximos históricos.

Aunque la insatisfacción de los usuarios resulta justificada, el problema es mucho más complejo de lo que piensa la mayoría: la razón, el funcionamiento del mercado de los combustibles se ha vuelto un



problema fiscal que, según Juan Carlos Rodríguez, ya llega a 13 billones de pesos, es decir dos veces la reforma tributaria que el Congreso acaba de aprobar.

El asunto es así: la administración del presidente Alvaro Uribe creó el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC) que buscaba estabilizar las cotizaciones del diésel y la gasolina.

El mecanismo funcionaría como cualquier fondo de estabilización, cuando las cotizaciones estuvieran bajas, mantendría artificialmente el precio a los combustibles para ahorrar recursos que, cuando las cotizaciones subieran, impedirían una escalada en el precio.

Este mecanismo permitiría aplanar la curva de precios e impedir la volatilidad que hay en otros países como Estados Unidos. Allá, por cuenta de la variación del precio del petróleo, la cotización la gasolina puede subir o bajar a un ritmo acelerado.

Pero algo salió mal: durante la primera parte de esta década, los precios del petróleo estuvieron bastante elevados y por un largo tiempo, en un rango entre 80 y 110 dólares el barril.

Eso hizo que los recursos del FEPC se agotaran, lo que empezó a generar un déficit que en un primer momento los responsables administraron girando tarde los pagos a las refinerías. Pero luego ese déficit se convirtió en deuda pública, a través de la emisión de TES y una carga parafiscal que pagan los refinadores e importadores de combustibles; pero esta última solo se activa cuando los precios son bajos.

Por esta razón, se ha venido generando un déficit en el FEPC, que al interior del Gobierno ya se estima en cerca de 13 billones de pesos. De hecho, hasta 2017 el hueco iba en más de 6 billones y según la información acerca del Plan Financiero revelada esta semana por el Ministerio Hacienda, en 2018, el hueco aumentó en 3,8 billones de pesos y se espera que este año lo haga en 3,4 billones de pesos.

Las emisiones de TES para cubrir el déficit del FEPC en 2018 alcanzaron 2,2 billones y se espera que en 2019 lleguen a 3,8 billones de pesos.

“El problema es que ya no hay datos, pues las cifras sobre el Fepc nunca volvieron a

ser públicas”, explicó el analista Julio César Vera, expresidente de Acipet, el gremio de los ingenieros de petróleos, quien ejerció como director de combustibles del Ministerio de Minas. “Teóricamente, en el precio de la gasolina ya no hay déficit, pero en diésel todavía hay un rezago, que podría ser de unos 500 pesos por galón”, comentó el experto.

Así que la presión fiscal sigue aumentando año tras año y ello choca con el descontento de la opinión pública por el exceso de precios. Lo real es que el ajuste para impedir al menos que el déficit siga creciendo parece estar cerca de su fin. El Gobierno decidió tomar el toro por los cuernos. Además de que ha venido aumentando el precio fuertemente, ya inició un proceso de revisión de la fórmula de cálculo que se aplica a estos productos.

De acuerdo con el presidente de Colfecar, la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, les explicó a los transportadores que su dependencia está mirando al detalle los componentes de la fórmula de fijación de precios, para lograr reducciones importantes que

beneficien las finanzas de los usuarios.

Pero ese cálculo deberá tener en cuenta el enorme déficit que hay que pagar con recursos provenientes de la venta de combustibles. Por eso, la pregunta es qué va a pasar en general con el mercado de combustibles en Colombia, pues además de frenar el crecimiento en el déficit, es necesario pagar esa deuda billonaria, un problema de orden fiscal de grandes magnitudes.

Vera considera que el mecanismo del fondo de estabilización es eficaz, pero hay que hacerle algunos ajustes. Si no se logra con éxito, lo mejor sería, según ella, liberalizar el mercado de la gasolina y el diésel, tal como ocurre en Estados Unidos.

En ese contexto, las volatilidades aumentan y así como un galón de gasolina, en un escenario de bajos precios del crudo, podría bajar hasta los 4.000 pesos, en un escenario de alza podría llegar fácilmente a los 15.000 pesos.

El ambiente parece propicio, más aún cuando la Corte Constitucional ordenó revisar la manera como se calcula la sobretasa a la gasolina. Eso daría campo para que se inicie una discusión a fondo sobre este mercado. Así las cosas, el precio de los combustibles podría convertirse en el gran debate económico de este año.

Si el Gobierno decide meterle mano al problema, tendrá que darse dos pelotas: primera, frenar el crecimiento del déficit y, segunda, pagar la billonaria erogación que han generado los subsidios “camuflados” que el país ha venido otorgando en la última década. Todo parece indicar que lograr bajar los precios es una posibilidad remota. Este incendio solo se apaga con más gasolina.

Publicado en: Revista Semana – Febrero 9 de 2019

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

BANDEK
Bogotá
(1)876.4545

REENCAUCHADORA
REENSUR S.A.
Bogotá
(1)298.1060

Remax S.A.S.
REENCAUCHADORA EN FRO RENOVAMIENTO MAQUIN
Bogotá
(1)545.5452

COOTRANSURB
NIT 840-453-4
Cartagena
(5)662.2484

Retectire
Plus vida para sus llantas
Bogotá
(7)745.7329

METROLANTAS
Bucaramanga
(7)671.1222

RENCANAL
REENCAUCHADORA NACIONAL
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

Siguen en aumento precios de combustibles

Los precios de los combustibles siguen reportando incrementos desde el inicio del año 2019, este rubro que contribuye con el 35,25% en la canasta de costos operativos del transporte de carga presiona la competitividad del sector.

Por un lado, observamos que los precios tanto del WTI como el BRENT han registrado aumentos desde diciembre del 2018, ubicándolos como se muestra en la Gráfica 1 en un promedio cercano a los 55,32 dólares y 62,84 dólares por barril respectivamente para el mes de febrero.

En febrero los precios de referencia de los combustibles se ajustaron al alza, en este sentido la gasolina superó la barrera de los 9.000 pesos y se ubicó en 9.539 pesos, registrando un aumento de 0,42% respecto al mes anterior.

Por el lado del ACPM en febrero se ha presentado un aumento de 110 pesos, es decir, un alza del 1,24%; así, el precio del ACPM para el mes de febrero se ubicó en 8.975 pesos por galón.

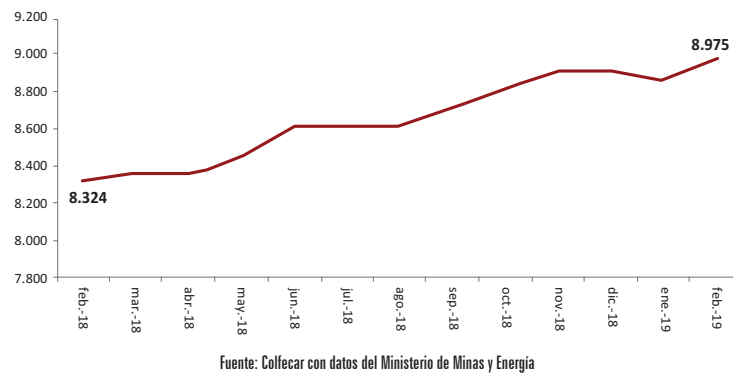
En términos de relación de precios ACPM/gasolina para febrero de 2018 la relación era de 0,921, que era equivalente a 718 pesos de diferencia; no obstante, para febrero del presente año la relación se ubicó en 0,941 es decir una diferencia de 564 pesos.

Así las cosas, la brecha ha disminuido 154 pesos y la relación de precios para dichos combustibles en ambos periodos de tiempo tiende a aproximarse.

Para las demás ciudades que se relacionan a continuación y tomando sólo como referencia los precios máximos aplicables a la libertad regulada, se tendrían los siguientes



Gráfica 2: Precio mensual del ACPM. Pesos por galón
Febrero 2018- Febrero 2019



precios para el mes de febrero recordando que estos precios pueden variar ya que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado según la Tabla 1 y Tabla 2.

Propuestas de Colfecar entorno a la fórmula de los combustibles

Colfecar ha propuesto en múltiples ocasiones la modificación de la fórmula de los combustibles en dos aspectos: precios y costos a los que se indexa, y tiempo durante el que rige.

En primer lugar se debe prolongar el tiempo de vigencia de la fórmula, de esta manera, la determinación del precio del

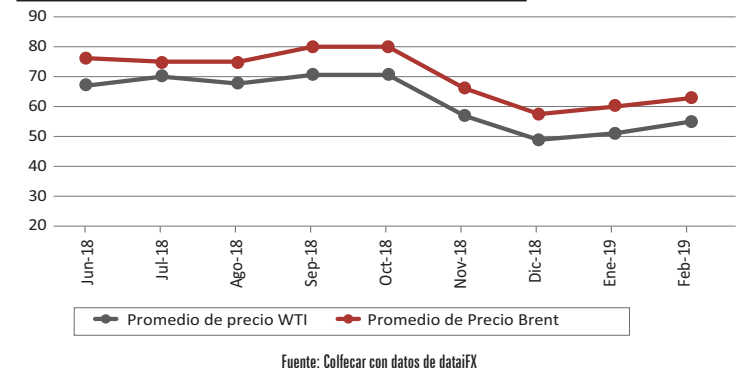
combustible no sería mensual sino de un periodo más amplio, como por ejemplo trimestral.

Así la estabilidad de precios sería aún mayor que hoy día y les permitiría a las industriales de transporte proyectar sus costos y tarifas.

Sin embargo, es de gran importancia establecer un índice base para la fórmula, pues Colombia es al tiempo productor e importador; Colfecar propone se reconozca el costo de producción nacional promediado con el precio de referencia internacional determinando así la base de la tarifa para los consumidores de combustible en el país.

De esta forma se racionalizarían los ajustes que se realizan a los combustibles cuando hay periodos en los que los precios se mantienen, por ejemplo, en noviembre y diciembre de 2018.

Gráfica 1: Precio promedio mensual WTI- BRENT.
Dólar por barril/ Junio 2018 – Febrero 2019



Gráfica 3: Precio mensual de la gasolina.
Pesos por galón/Febrero 2018- Febrero 2019

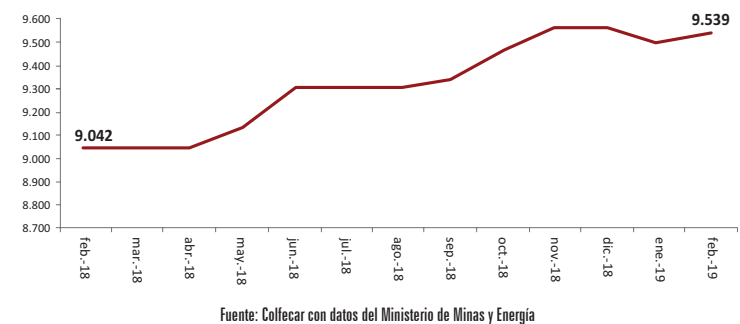


Tabla 1. Resumen comportamiento mensual

Efectos Incremento	febrero de 2018	febrero de 2019
ACPM	8.324,00	8.975,00
Incremento mes \$	138,00	110,00
Incremento mes %	1,72%	0,42%
Incremento Acumulado %	1,55%	0,66%
Relación de Precios	0,921	0,941
Diferencia respecto a la Gasolina	718,00	564,00

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

Tabla 2. 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	9.215	8.680	10%
Barranquilla	9.250	8.709	10%
Montería	9.465	8.930	10%
Villavicencio	9.639	9.075	10%
Pasto	7.194	7.018	10%
Bucaramanga	9.338	8.767	10%
Medellín	9.479	8.982	10%
Cali	9.555	9.081	10%
Pereira	9.505	9.032	10%
Manizales	9.523	9.022	10%
Ibagué	9.481	8.958	10%
Cúcuta	7.215	6.377	10%

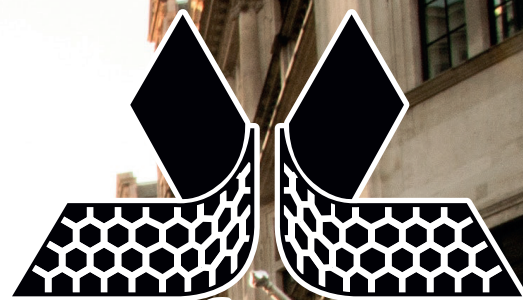
* N/D. No se dispone de información

Fuente: Ministerio de Minas y Energía. Cálculos: COLFECAR

UM

LA BATALLA EMPIEZA EN LA CIUDAD

TRANSPORTE URBANO



H.B. **plus** BANDAMATIC
R E T R E A D R U B B E R

- Tracción moderada.
- Desgaste lento y uniforme.
- Perfección en hidroplaneo.
- Resistente a la carga intermitente.
- Diseño piramidal que aumenta el rendimiento



H.B. plusBANDAMATIC



www.hbplusbandamatic.com

Colfecar rechaza alza de 104 pesos

Los transportadores de carga su logística, agremiados en Colfecar, rechazaron el ajuste al alza de \$104 en promedio para el precio del galón de ACPM durante el mes de febrero.

En efecto, el incremento determinado por el Ministerio de Minas, que comienza a regir en la media noche del primero de febrero, ubica el precio galón del ACPM en \$8585 en promedio para las 13 principales ciudades,

Para el caso de la gasolina el ajuste en promedio fue de 39 pesos lo que

deja el galón de este combustible en un precio promedio de \$9.539.

Frente a este primer incremento en el precio del diesel para el presente año el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, reiteró que se debe revisar la fórmula de fijación del precio de los combustibles sobre todo si se tiene en cuenta que Colombia es uno de los países de la región con el valor más alto en esta materia.

“El incremento del precio del ACPM en \$104 motiva la necesidad de revi-



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

sar la fórmula y al respecto la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, nos anunció que se está trabajando con Minminas en esto y pronto se tendrá una respuesta; el esfuerzo que al respecto se haga por el gobierno debe considerar la des financiación del Fondo de Estabilización de \$13 billones” sostuvo el dirigente gremial.

Según el Ministerio de Minas, este aumento en los precios de los combustibles se da principalmente por los cambios de las últimas semanas en el mercado internacional de crudo, el cual pasó de 53 dólares por barril en diciembre de 2018 a 61 dólares en enero de 2019.

Asimismo, la entidad indicó que se ha registrado un incremento en los precios de los refinados, en particular en la Costa del Golfo de los EE.UU., mercado de referencia para Colombia, el cual es de 8% para la gasolina y 14% para el diésel, debido a la ola invernal en ese país, la cual ha generado una mayor demanda de combustibles.

Base gravable

El aumento en los precios de combustible en el país se debe también a la variación del IPC del último año que, de acuerdo con DANE es del 3.18%, y que actualiza las bases gravables de los impuestos de la gasolina y el diésel, en



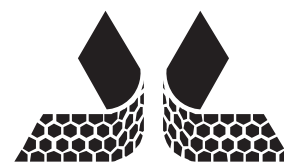
aspectos como el Impuesto Nacional o el Impuesto al Carbono, que también se reajustaron a partir del primero de febrero.

En este sentido el presidente de Colfecar, destacó la decisión de la Corte

Constitucional de tumbar la norma que establecía que la base gravable para determinar la sobretasa a la gasolina y el ACPM, es el valor de referencia de venta al público que certifica mensualmente el Ministerio de

Minas.

“En principio es importante el ajuste del precio en los componentes de la



H.B. plus BANDAMATIC
www.hbplusbandamatic.com

en precio del ACPM para febrero



El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, reiteró que se debe revisar la fórmula de fijación del precio de los combustibles sobre todo si se tiene en cuenta que Colombia es uno de los países de la región con el valor más alto en esta materia.

fórmula y en este caso de la base gravable para la sobretasa, con criterios técnicos que determinen el sistema y método fijados por el legislador de tal manera que la base gravable se fundamente en referentes de venta reales” sostuvo Rodríguez Muñoz,

La Sala Plena de la Corte Constitucional falló en favor de la demanda contra el artículo 121 de la Ley 488 de 1998 (por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales), y que según el demandante la certificación del Ministerio de Minas en la definición del valor de referencia, sin ningún parámetro o fórmula legal, desconocía la legalidad y certeza tributarias y conducía a una indeterminación absoluta de la base gravable del tributo.

Cabe recordar que dicho artículo establecía que la base gravable, constituida por el valor de referencia de venta al público de

la gasolina –tanto extra como corriente– y del ACPM, por galón, era la certificada mensualmente por el Ministerio de Minas y Energía.

Así las cosas, en su fallo, la Corte le dio un plazo de dos años al Congreso para que legisle y determine una fórmula para calcular la base gravable de estos precios. Sin embargo, el tribunal precisó que mientras que esto se da, dicho cálculo se continuará haciendo de la misma forma.

Para tomar su decisión, el alto tribunal se basó, entre otros, en el artículo 338 de la Constitución, que dice: “En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales (...) la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos”.

Gremios en alerta por aumento de mezcla de biocombustibles

Colfecar la ANDI y Fenalco manifestaron su preocupación por la posible intención del Ministerio de Minas y Energía de aumentar las mezclas de combustibles fósiles, diésel y gasolina, con biocombustibles, biodiésel y etanol, ya que esto generaría un incremento adicional en el precio de la gasolina y el ACPM.

Los voceros de los tres gremios advirtieron que de adoptarse la medida de aumento de mezclas, el país entraría en una situación muy grave, ya que no se han comenzado las inversiones que se requieren para asegurar la calidad en todo el sistema de distribución, lo cual hace muy vulnerables las mezclas con biodiésel y etanol, ya que al ser productos orgánicos, elementos como el agua los altera, afectando la calidad final del producto y provocando costosos daños en los vehículos del parque actual.

Adicionalmente, señalaron que los costos de los biocombustibles implican altos subsidios por parte del Gobierno Nacional, por lo que aumentar la utilización a pérdida de biocombustibles, es contraproducente en medio de las actuales necesidades presupuestales.

Estas son algunas de las inquietudes que los gremios llevarán a la reunión del Comité de revisión de la fórmula de los combustibles, convocada por el Ministerio de Minas y Energía para el próximo lunes a las 2 de la tarde.

“Sería una contradicción que durante muchos años hayamos pedido que se revise la fórmula de fijación de precios de los combustibles, por los efectos que los mismos tienen en los costos operativos y que ahora se diera vía libre al aumento de los niveles de las mezclas, por sus efectos negativos, sobre todo porque no están demostradas las condiciones de producción y distribución de las mezclas a los consumidores” señaló el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

A su vez, la Directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, María Juliana Rico Ospina, explicó que al darse un incremento de las mezclas, sin garantizar la calidad en toda la ca-

dena de distribución, empeorarían las condiciones de operación actual de los vehículos que circula en el país.

“Esto se daría en particular a los buses de transporte público de pasajeros, donde se moviliza población vulnerable al precio del combustible y a los vehículos de transporte de carga que transportan el 90% de las mercancías que se producen, distribuyen y comercializan en el país” sostuvo la dirigente gremial.

Cabe destacar que los combustibles representan el 35% de los costos operativos del transporte de carga, por lo que al incrementar los costos dicha alza se trasladaría a los consumidores finales.

Por su parte, el Vicepresidente de Comercio Exterior y Vehículos de Fenalco, Eduardo Visbal Rey, indicó que Colombia comercializa aproximadamente el 0,3% de la producción mundial de vehículos, no los produce, y por lo tanto es un receptor de tecnologías, por lo que tendrá que adaptarse a lo que el mundo produzca, bajo esta consideración, el aumento de las mezclas de biocombustibles iría en contra de los estándares establecidos internacionalmente.

“Sumado a lo anterior, forzar el aumento de las mezclas sin consultar previamente a los fabricantes, importadores, comercializaciones y ensambladores de vehículos, frenaría la incorporación de nuevas tecnologías EURO V y EURO VI al país en pro del mejoramiento de la calidad del aire” sostuvo Visbal Rey.

“Por todo lo anterior, instamos al gobierno a que haga partícipes a los gremios de sector automotor y transporte en las discusiones sobre este asunto, para discutir, el impacto en el precio y de las finanzas del país, la oferta nacional de alcohol carburante y de biocombustibles para uso en motores, la oferta tecnología a nivel mundial, se tenga claridad sobre la infraestructura de distribución y almacenamiento y se cuente con un proceso robusto para asegurar la calidad del combustible en toda la cadena de distribución” concluyeron los tres dirigentes en un comunicado conjunto.

Índice de Costos al Transportador ICTC se ubicó en 1,42%

En enero los costos de transporte de carga presentaron un incremento de 1,42% frente a diciembre de 2018. Este aumento se debe principalmente al crecimiento en rubros como salarios, seguros, impuestos y peajes.

El alza en el valor de los peajes, de los cuales, aquellos bajo jurisdicción del Instituto Nacional de Vías (INVIAS),

aumentaron con base al Índice de Precios al Consumidor (IPC) que se ubicó en 3,18% y en el caso de las estaciones bajo la jurisdicción de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), estos incrementos se calculan con base a los respectivos contratos de las concesiones, por lo que pueden ser diferentes a la variación del IPC.

Para 2019, algunas estacio-

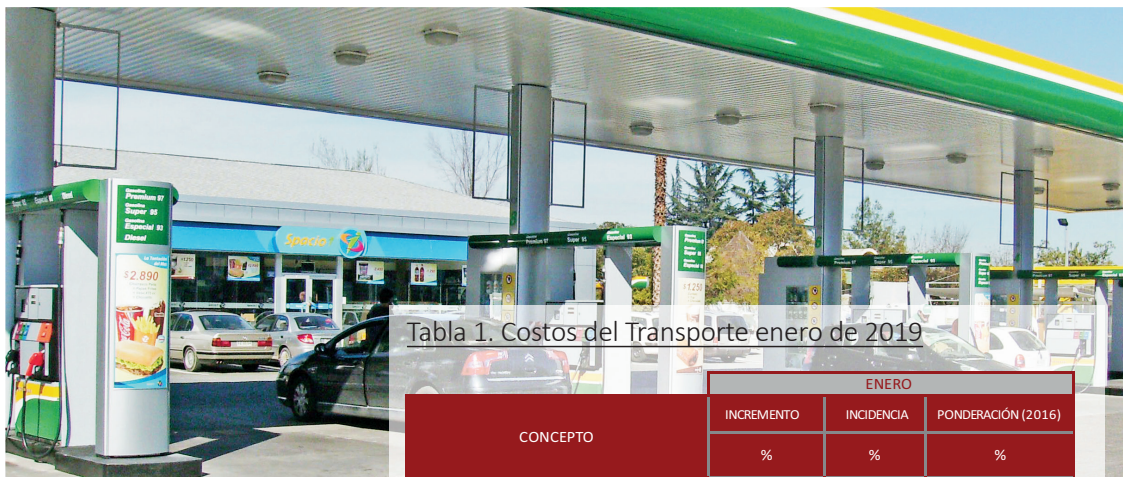


Tabla 1. Costos del Transporte enero de 2019

CONCEPTO	ENERO		
	INCREMENTO	INCIDENCIA	PONDERACIÓN (2016)
	%	%	%
SALARIOS, PRESTACIONES Y COMISIONES	3,28	0,56	16,91
COMBUSTIBLES	-0,44	-0,16	35,25
LLANTAS Y NEUMATICOS	2,14	0,16	7,90
COSTO DE CAPITAL	-0,64	-0,08	14,37
FILTROS	3,12	0,02	0,80
LUBRICANTES	2,69	0,04	1,64
MANTENIMIENTO Y REPARACION	4,01	0,27	7,08
PEAJES	2,52	0,29	11,57
IMPUESTOS AL VEHICULO	10,19	0,04	0,37
SEGUROS	9,40	0,19	2,01
GARAJES Y LAVADO	6,00	0,05	0,75
OTROS	2,49	0,03	1,36
TOTAL MES	1.42	1.42	100.00

Fuente: Colfecar

nes ubicadas en el corredor Medellín-Bucaramanga fueron quienes presentaron los mayores incrementos cercanos al 3,26% frente a diciembre de 2018, de otro lado, los peajes concesionados que registraron menores alzas se ubican en las rutas Bogotá-Yopal, Bogotá-Bucaramanga y Medellín-Buenaventura.

Así las cosas, el incremento de peajes se calculó teniendo en cuenta los aumentos que realizaron ambas entidades, siendo el incremento de estos de 2,52%, y su participación en la canasta de costos de 11,57%.

Del mismo modo, el incremento en los salarios, prestaciones y comisiones fue de 3,28% debido a dos factores: el aumento del salario mínimo en un 6%

y el ajuste en el factor variable, es decir, las comisiones que dependen del comportamiento de los demás rubros de la canasta de costos operativos.

Esto no quiere decir que los combustibles y peajes sean los únicos rubros a tener en cuenta dentro de los costos operativos de transporte, pues también se encuentran: llantas, filtros, repuestos y lubricantes; donde el precio de éstos se ven implíci-

tamente impactados por el tipo de cambio.

En este sentido, es importante observar el comportamiento desagregado de los diferentes ítems de la canasta de costos (Tabla 1), donde hay rubros que presentaron ciertas disminuciones como el costo de capital y combustibles, debido las disminuciones presentadas en el precio del dólar y las variaciones en los precios del petróleo.

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



Solución al Colfegrama de enero de 2019

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

Los costos de transporte siguen afectando los negocios del país

Este servicio representa una tercera parte de los costos logísticos en Colombia y es el segundo factor que más pesa en la cadena, por las condiciones en las que se presta.

La logística nacional, entendida como el proceso de mover mercancías dentro del país y hacia el exterior, a pesar de ser reconocida como un pilar estratégico en política pública, acumula un importante rezago que resta competitividad al país.

La última versión del Doing Business, proyecto del Banco Mundial, ubica a Colombia en el puesto 133 entre 190 países en aprovechamiento de comercio transfronterizo por los altos costos (3,6 veces más caro que los países de la OCDE) y largos trámites que implica (toma 16,5 veces más horas que los países de la OCDE); lo que perjudica la facilidad de hacer negocios.

Un ejercicio mucho más detallado, que mide cómo está la logística en el país, lo lidera cada dos años el Departamento Nacional de Planeación (DNP). El dato más importante de la muestra revela que para los negocios del país el costo logístico llega a ser equivalente al 13,5 % de las ventas, en promedio.

Sin embargo, de acuerdo con los resultados de la tercera y más reciente Encuesta Nacional Logística, apenas 69 % de las empresas consultadas calculan dicho costo, lo que representa el primer reto en buenas prácticas.

El costo logístico en Colombia es alto (13,5 %) si se considera que la media en los países de la OCDE está alrededor del 8 %. Aunque en los países de

América Latina la cifra va del 18 % al 35 % del valor final de los productos, según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

¿Y cuáles son las ineficiencias que motivan ese resultado? Rafael Puyana, subdirector del DNP, cuenta que con la encuesta se identificaron requerimientos en infraestructura y fallas en la operación.

El costo logístico está compuesto por el costo de almacenamiento (operadores logísticos, bodegas, arriendos e inversiones, tecnologías asociadas, costo de etiquetados, vigilancia y seguros) que aporta 46,5 % y el costo de transporte (transporte primario y secundario, tecnologías asociadas, sistemas de información y GPS, escoltas, seguros de transporte y monitoreo) con 35,2 %.

Estos dos rubros representan el 81,7 % del costo logístico total. Para sectores como el agropecuario, comercio y construcción, el almacenamiento ocupa una mayor proporción en el balance, mientras que el transporte es el más representativo para las actividades de minería e industria.

También suman los costos administrativos y servicios al cliente (empleados, viáticos, capacitaciones y comunicaciones), que pesan 11,1 % y otros costos, entre los que se cuentan devoluciones, costos de destrucción, reciclaje y retornos de empaques (7,2 %).



CORTESÍA ELESPECTADOR.COM

¿Qué pasa con el transporte?

El factor transporte es tan importante que es percibido por las empresas de cinco de los seis sectores económicos medidos como la principal barrera para ejecutar sus operaciones, por los altos costos del servicio (44,9 % lo puso en el primer lugar).

Sin embargo, el 44,8 % de las compañías señalan que el servicio que más se terceriza es el de transporte de carga y distribución, pues solo 22,4 % de las compañías cuentan con flota propia, la mayoría del sector industrial.

Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar, destacó que cada vez más empresas están buscando asumir los procesos de transporte por sí mismos, aun cuando no es su fuerte. “Eso tiene dos lecturas: o las empresas generadoras de carga no confían en esos terceros (transportadores) o es muy costoso contratar el servicio, aunque puede ser la suma de ambas”, dijo.

Con todo y esa tendencia,

Colfecar ha identificado que la oferta logística se ha incrementado favorablemente:

“Las mismas empresas transportadoras se han convertido en operadores logísticos y ofrecen paquetes completos a sus clientes, más allá de la simple movilización de la mercancía”.

Rodríguez cree que en la medida en que se abandone el esquema de que la empresa haga su propia logística la cadena podrá ganar en tiempo y costos, “eso está probado en sectores como el marítimo”.

Pero también son necesarias políticas públicas que desarrollen la infraestructura multimodal (conexión entre tipos de transporte) adecuada y que mitiguen los costos operativos del transporte carretero, especialmente dirigidas al precio de la gasolina y el cobro de los peajes, así como las demoras en el ingreso a ciudades y puertos, que se convierten en tiempos muertos.

La encuesta pregunta cuáles son los principales cuellos de botella que para los empresarios explican las deficiencias, así como qué acciones consideraran que el Gobierno debería impulsar para hacer más eficiente la logística nacional. Se resaltan como las más importantes las obras de mejoramiento en infraestructura vial, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria, con 70,4 %, siendo la primera en todos los sectores.

Esta percepción está sustentada en el hecho de que para el 40,7 % de las empresas la disponibilidad de transporte fluvial es baja, para el 47,5 % la posibilidad de acceder a un

agente de carga y transporte es media y para el 56 % la existencia de transporte marítimo es insuficiente. Para todos los modos, la calidad se define como “buena” (escala de 3 a 3,5 sobre 5).

Así mismo, para los privados, factores como vías terciarias e infraestructura férrea han mejorado en los últimos tres años y solo se tiene una percepción favorable de los aeropuertos y sus tarifas.

En un aparte destinado únicamente a las vías se concluye que a escala nacional la favorabilidad (en una escala de 1 a 5) es de 2,5, aunque puede llegar a 1,5 y 1,8 en San Andrés y Providencia y el departamento del Chocó, respectivamente.

Frente a las problemáticas que más afectan la disponibilidad de las vías, el 53,9 % de las empresas resaltó el deterioro de la infraestructura por desgaste, mientras que el 22,7 % opina que es la afectación por fenómenos naturales.

Con esta información se construyó un índice de logística para la infraestructura vial, que obtuvo un puntaje de 1,84 sobre 5, impulsado por la mala percepción en el Altiplano (Bogotá, Boyacá y Cundinamarca), la Orinoquia (Meta, Arauca, Casanare y Vichada) y el Caribe occidental (Córdoba y Sucre).

Aun así, no se pueden desconocer los avances de los últimos años. Según el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Colombia pasó del puesto 94 en 2016 al 58 en 2018, entre 160 países, por mejoras en infraestructura, competencia logística, procesos de aduanas, facilidad de envíos y trazabilidad de las encomiendas.

Publicado en el Espectador - Por: Paula Delgado Gómez / @PaulaDelG.





1	 Colfecar INSTITUTO DIRIGIDO POR ESTE INGENIERO CIVIL DE LA UNIVERSIDAD DE MEDELLIN. ESTATUA DE APOLO PORTANDO LA CITARA. EL TÍO DE LA CABAÑA.			IMPUESTO QUE GRAVA INDUSTRIA Y COMERCIO.		SOBRINO MAYOR DE "LOS FUNERALES DE LA MAMA GRANDE" DE GARO.	INICIALES DE LA PRIMERA MUJER RUSA EN VIAJAR AL ESPACIO A BORDO DEL VOSTOK VI.	SIGLAS DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ATLETISMO.	TINTURA PARA TRATAR CONTUSIONES.	SÍMBOLO DEL SEGUNDO.	Colfecar ESPECIE PICANTE DE LA INDIA. RECAUDADORA DE IMPUESTOS.	CUBRIR LAS VACANTES DE UNA ENTIDAD POR VOTO DE LOS INTEGRANTES.	LETRA EN LA QUE NO SE PUEDE GIRAR.	PASAR LA CALLE PARA CORTEJAR A LAS DAMAS.	INICIALES DEL AUTOR DEL HIMNO NACIONAL DE COLOMBIA.	CAPITAL DEL CASANARE.
	Colfecar MUNICIPIO DE BOYACÁ, DONDE SE HACEN EXCELENTE COBIJAS. PRUEBA DIAGNOSTICA PARA OBTENER IMAGENES DEL INTERIOR DEL CUERPO.					TUMOR DE TEJIDO VASCULAR.									MUJER QUE ESCRIBE PARA UN PERIODICO.	
	NORMA QUE BUSCAN OBTENER TODAS LAS EMPRESAS.				PREFIJO QUE SIGNIFICA ALREDEDOR.					EXTENDER LAS RAMAS DEL ÁRBOL.						
	LETRA QUE TRAZA EL ZORRO CON SU ESPADA.		LEÓN DE TARZAN.					PREFIJO QUE SIGNIFICA "CIEN".						MAZORCA TIERNA DE MAÍZ.		
	INICIALES DEL CHINO QUE FUE PRESIDENTE DEL PERÚ.			ARRUGAS QUE SE HACEN EN EL VESTIDO.				MENSAJE DE SOCORRO.				RUEDA HIDRÁULICA PARA SACAR AGUA DEL RÍO.				VINO BLANCO FINO QUE SE PRODUCE EN ESPAÑA.
	Colfecar SABOR DE LAS PENAS DE AMOR. 304 EN NÚMEROS ROMANOS.			BEBIDA DE PLATANO, MADE IN CASANARE.					RÍO ESPAÑOL QUE FORMA EL EMBALSE DE SAU.			MIL MILLONES DE AÑOS.				TÚ, EN INGLÉS.
	CHAQUETA, EN INGLÉS.					METAL DE NÚMERO ATOMICO 76.							LÍNEAS DE LUZ.			
	100, EN NÚMEROS ROMANOS.		PRENDA MÁS USADA EN EL MUNDO.			LA CIUDAD MILAGRO DE COLOMBIA.		CAPITÁN DEL EJERCITO DEL REY SAUL.					HERRAMIENTA DEL CANTERO.			
	PARTE PRINCIPAL DEL COMPUTADOR.		LETRA GRIEGA DE LA PSICOLOGIA.		DESMENUZA ALIMENTOS.			ARTÍCULO MASCULINO PLURAL.				CONJUNTO DE VOCES ARMONIOSAS.				COLOR DE LA CAMISETA DE MILLONARIOS.
	RELIGIÓN QUE NACIÓ DE LAS ENSEÑANZAS DE MAHOMA.						LA NEGRA WINFREY.						RES VACUNA ENTRE 1 Y 2 AÑOS.			MUY DIFÍCIL.
	NATURAL DE VIENNE.									PUERTO DE CUNDINAMARCA SOBRE EL MAGDALENA.						
3	 Colfecar AGENCIA NACIONAL DIRIGIDA POR ESTE ECONOMISTA DE LOS ANDRES. PERSONA CON UNA SONRISA DE OREJA A OREJA. EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCAN-TARILLADO DE BOGOTÁ.						ÁRBOL PARA LAS CORONAS DEL TRIUNFO.									SÍMBOLO DEL DEUTERIO.
							LÁPIZ DE MINA MEDIA.									51, EN NÚMEROS ROMANOS.
									NOMBRE DEL TRADUCTOR DE LA "DECLARACIÓN DE LOS DERECHOS DEL HOMBRE"							





Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Transportadores se solidarizan con pico y placa ambiental en Bogotá

Aunque manifestó su preocupación por los efectos que tendrá la decisión de la alcaldía de Bogotá de extender la medida del pico y placa ambiental para los vehículos de carga con capacidad igual o superior a 2 toneladas, en el horario de 6:00 a.m. a 7:30 p.m., durante estos fines de semana, la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, señaló que trabajan desde el año 2007 de la mano con la administración distrital para mejorar la calidad del aire y reducir el impacto negativo que sobre el mismo puedan generar los camiones que circulan por la ciudad.

En tal sentido el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, dijo que el gremio viene trabajando de manera coordinada con la Secretaría del Medio Ambiente, a fin de reducir el impacto que se genere por cuenta de la mo-



vilidad de camiones en las vías de la capital del país.

“Realmente las alarmas se activaron y en esto nosotros venimos trabajando con la Secretaría de Ambiente, con planes de regulación y esperamos que pronto podamos tener una normalidad”, anotó el dirigente

gremial.

Este plan, que se coordina desde el Capítulo “Aspectos Operativos Generales” de Colfecar, determina que cada vehículo autorregulado debe portar una copia de la Resolución emitida por la Secretaría Distrital de Ambiente, para facilitar

el control por parte de la Policía de Tránsito quienes, a su vez, tienen conocimiento de cuáles son las empresas de transporte autorreguladas.

El Capítulo decidió manejar este tema dado que dentro de las excepciones a la restricción dispuesta en dicha norma se

contempla que “las empresas de transporte de carga que se encuentren vinculadas al Programa de Autorregulación Ambiental, sustentado en el Decreto Distrital 174 de 2006”, es decir, en caso de vincularse al PAA, no se aplicaría la restricción en la calle 13 ni otras restricciones decretadas por la Alcaldía de Bogotá”.

Sin embargo, a pesar de la solidaridad manifiesta de los transportadores, Rodríguez Muñoz, reconoció que la medida de la alcaldía de Bogotá, contemplada en el decreto 057 del 15 de febrero de 2019, afecta al transporte de carga en Bogotá, en especial las empresas de reparto urbano de mercancías.

“También esperamos que se mejore la calidad del combustible que se distribuye en la ciudad porque esto también contribuye a la polución del aire de la ciudad” concluyó el dirigente gremial.

Buscan reducir impacto de pico y placa ambiental en Medellín

El Director Regional de Colfecar en Antioquia, Fabio Sanín Berguer, presentó una serie de propuestas que serán llevadas a la Secretaría de Medio Ambiente de Medellín y Área Metropolitana, con el fin de reducir los impactos sobre el transporte de carga por las restricciones de movilidad que origina el pico y placas ambiental en esta ciudad.

El dirigente gremial explicó que la solicitud de las empresas afiliadas a Colfecar en la contingencia del pico y placas ambiental es que las medidas que se adopten en tal sentido sean informadas previamente al sector productivo, con el fin de escuchar sus inquietudes y tenerlas en cuenta si son razonables y válidas.

“De igual forma, debe haber concertación entre los diferentes entes gubernamentales para su aplicación” sostuvo Sanín Berguer.

Agregó que se requiere que los municipios que conforman el Área Metropolitana apliquen las mismas restricciones definidas para Medellín, contempladas en el Decreto 0111 de febrero 8 de 2019, de la Alcaldía de la capital antioqueña.

El dirigente gremial pidió que los vehículos pesados que llegan a la ciudad de otros departamentos o que van de paso, por la Autopista Norte o Sur, puedan continuar su viaje sin inconvenientes.

“Lo anterior representaría me-

nor congestión y contaminación que la que ocasiona tenerlos detenidos 3 o 4 horas y dejarlos transitar después, para cargar o descargar las mercancías. Hay que tener en cuenta que el tiempo muerto de estas horas equivale a 1 día más en el operación del transporte, con sobrecostos considerables para el transportista” sostuvo Sanín Berguer.

De igual manera, solicitó eximir a los vehículos pequeños de transporte de carga hasta 4.5 toneladas, de las restricciones vehiculares establecidas para mejorar la contaminación ambiental.

Dijo que dichos vehículos y los motocarros son necesarios para el transporte de alimentos,



productos perecederos, paquetes, correos, por lo que las empresas paqueteras se verán muy afectadas lo mismo que los remitentes y destinatarios con dichas restricciones, dando lugar a situaciones de desabastecimiento y menor competitividad.

Finalmente, el dirigente pidió acelerar el proceso de etiqueta o eco-tiquetas para eximir en el pico y placa a vehículos que cumplan con las condiciones frente a modelos y tecnologías que generen un menor impacto frente a la calidad del aire.

Volkswagen Amarok. Trabajemos juntos



Vehículos
Comerciales



Desde \$103.990.000*.

*Financiando con Volkswagen Crédito.

En Colwagen tenemos el aliado perfecto para usted, además de asesoría personalizada, respaldo, talleres y toda nuestra experiencia y conocimiento.

- Motor 2.0L Turbo Diesel 140 Hp
- Caja MT de 6 velocidades
- Tracción 4x4 activable
- 1.052 kg de capacidad de carga
- ABS+ABS OffRoad

- Autopista Norte costado oriental
1.9 KM después del peaje Andes
PBX: 625 86 00

Colwagen

Colwagen Colwagen Colwagen

*Desde: \$103.990.000. Financiando con Volkswagen Crédito.

*Aplica para Amarok Trendline 2.0L 103kW 4x4 MT Cabina Doble Platón, modelo 2019, 8 unidades disponibles. Este precio es válido únicamente financiando con bancos aliados de Porsche Movilidad Colombia SAS - 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. Promoción válida hasta el 28 de febrero de 2019 o hasta agotar existencias. Las promociones no son acumulables entre sí. Los precios no incluyen accesorios adicionales, seguros, ni otros gastos como matrícula, generados por las autoridades respectivas. 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.

Éxito en ciclo de charlas de Colfecar sobre

Con una masiva asistencia se ha cumplido el ciclo de charlas informativas sobre actualización regulatoria del transporte de carga y su logística para el 2019, organizado por Colfecar, entre el 6 y 26 de febrero, con la participación de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El mismo ha contado, entre otros, con la participación del viceministro de Transporte Juan Camilo Ostos, el Ejecutivo del gremio, Juan Carlos Rodríguez Muñoz y los directores regionales de Antioquia, Fabio Sanín Berguer; Atlántico, Jorge Arroyave; Eje Cafetero, Leonardo Camacho; Occidente, Terry Ferreira y Oriente, Leonardo Méndez.

Este ciclo de charlas sobre actualización regulatoria del transporte de carga y su logística para el 2019, organizado por Colfecar, han tenido este año como sedes las ciudades de Bogotá, Medellín, Barranquilla, Pereira, Cali, Bucaramanga y Villavicencio.

ste ciclo de conferencias permitió presentar a los asistentes diferentes acciones promovidas por el gremio transportador relacionadas con los aspectos económicos, operativos, equipamiento e institucional.

En materia de aspectos económicos se habló del impuesto del ICA, la puesta en marcha del SICE – TAC 2.0, la Ley de Financiamiento y la exclusión de la misma de la idea inicial del Gobierno de aplicar IVA a las empresas del transporte, el IVA a fracción del 10% en el biocombustible al igual que la extensión del IVA a vehículos de pequeños propietarios hasta



Bogotá

con dos carros.

Así mismo, se abordó el punto relacionado con la formalización para promover la visualización de empresas lo que le dará mayor legalidad al sector y a las relaciones económicas por parte de los diferentes agentes que participan en esta industria.

Dentro de ese propósito, el tema de los pagos a tiempo juega un papel clave, para lo cual se están impulsando varias iniciativas encaminadas a que los mismos se realicen en un tiempo no superior a los 30 días.

Cabe agregar que en la actualidad cursa en la Comisión Séptima del Congreso un proyecto de Ley relacionado con la buena fe y que plantea que los pagos a los transportadores se hagan 60 días después de la entrega efectiva de la mercancía o la prestación del servicio.

El proyecto, cuyo ponente es el Congresista, Mauricio Toro,



Bogotá

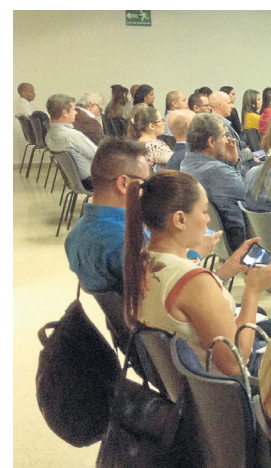
contempla una protección de 10 años iniciando con un plazo de 60 días, después de cinco años a 45 días y luego de 10 años a 30 días.

Otro punto es el relacionado con el seguro de responsabilidad civil y el seguro de transporte para amparar la operación total del producto y de los servicios, el cual hará parte de la discusión del Plan Nacional de Desarrollo.

Operativo

En lo referente con el aspecto operativo se habló sobre la evaluación que se adelanta en torno a la calibración de las básculas utilizadas para controlar el peso de la carga de los vehículos, debido a los problemas que se detectaron en 2018 sobre 18 de las 20 básculas que hay en el país y que rea-

Con una masiva asistencia se ha cumplido el ciclo de charlas informativas sobre actualización regulatoria del transporte de carga y su logística para el 2019, organizado por Colfecar, entre el 6 y 26 de febrero, con la participación de funcionarios del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.



Medellín



Barranquilla



Cali

lizan el 70 % de control de la carga que se moviliza a diario por las carreteras nacionales.

Así mismo, se habló sobre los planes estratégicos de seguridad que deben presentar las empresas y la petición de Colfecar sobre la necesidad de unificar criterios de evaluación para la prevención y disminu-

ción de riesgos y accidentes, entre otros, por parte de las diferentes dependencias encargadas de realizar su evaluación.

Otro punto es el relacionado con las fotomultas que, entre otros temas, contemplan las distancias y criterios a tener en cuenta para su aplicación.

En torno, a las restricciones de movilidad a vehículos de carga, en especial la última milla, se citó el caso de la calle 13, determinado por la administración de Bogotá y frente a lo cual



actualización regulatoria del transporte



Medellín



Pereira



febrero próximo se empiece a incluir en dicho reporte la ubicación georeferenciada del vehículo, lo que permitirá tener información sobre distancias reales para optimizar los costos operativos. Otros temas relacionados con el RNDC buscan su fortalecimiento para facilitar su aplicación operativa y legal.

Equipamiento

En materia de equipamiento se habló sobre los vehículos de dos ejes y peso bruto vehicular para lo cual se establecieron dos grupos: los matriculados antes y después del 1 de enero de 2013, en éste último caso se acordó que el tema se manejará según lo establecido por la ficha técnica. Actualmente, se está afinando la Resolución 2498 para establecer un régimen de transición de cinco años a partir de los cuales, en los dos casos, se implementará la ficha técnica.

De igual manera, se habló sobre la actual política de desinte-

gración física de un vehículo de carga y las diferentes opciones que se tienen para su aplicación al igual que los valores y térmi-

nos fijados para el presente año en política de equipamiento y modernización del parque automotor.

Institucional

En estos encuentros también se habló de la parte institucional destacando la reestructuración de la Superintendencia de Transporte y la puesta en marcha de las Alianzas Logísticas Regionales, en cuyo impulso está comprometida Colfecar.

De igual manera, se abordaron temas relacionados con el Plan Nacional de Desarrollo, los resultados de la Encuesta Nacional de Logística adelantada por el DNP, el programa de seguridad vial impulsado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial ANSV y las acciones que viene adelantando el Ministerio de Transporte para mejorar la competitividad del sector tanto en materia de regulación como de inversión en infraestructura dándole un nuevo aire al programa de las Vías de Cuarta Generación.

Cabe recordar que el Gobierno amplió hasta mediados del presente año el programa de reposición que se venía implementando, pero que debe ser reestructurado, con el fin de poder cumplir los compromisos adquiridos por el país para su ingreso a la OCDE.

Publicaciones



El Manual de Transporte de Carga es un texto guía que contiene la normatividad, conceptos y jurisprudencia colombiana y del Área Andina sobre el transporte terrestre automotor de carga organizada por temáticas, tales como las instituciones que conforman el Sector y Sistema Nacional de Transporte, los principios rectores del transporte, los actores que participan en la cadena de suministro y sus vínculos contractuales, e incluso aspectos de interés actual como la evolución de las relaciones económicas, el SICE TAC y la reposición vehicular.

Puntos de venta: Av. Calle 24 No. 95A-80,
Colfecar Business Center Dorado, Oficina 406.
Mayores informes: 3595520

Colfecar logró que se bajara el tiempo proyectado de seis a dos horas dando la opción de la autorregulación ambiental, lo que permitiría a los transportadores que demuestren que sus vehículos cumplen con todas las normas en tal sentido, circular sin inconvenientes por dicha vía.

En torno al Registro Nacional de Carga RNDC, uno de los puntos importantes es el relacionado con el reporte de la fecha y hora de sitios de cargue y descargue. Así mismo, está previsto que a partir del 15 de

Considerable disminución de las vías cerradas

Durante el mes de enero se evidenció que respecto al mes anterior se presentaron disminuciones en cuanto a la cantidad de vías afectadas por cierres totales o paso restringido en la totalidad de las vías del país.

En el mes de enero se evidenció que el promedio diario de vías afectadas disminuyó aproximadamente un 35,54%; este comportamiento se explica por la disminución de 40,64% en la cantidad de vías afectadas con paso restringido y de 14,29% en la cantidad de vías con cierre total (Tabla 1).

Los departamentos que más vías afectadas presentaron fueron Cundinamarca, Antioquia, Boyacá y Cauca, el resto de los departamentos han registrado el mismo comportamiento para el 2018. Además, cabe aclarar que los departamentos agrupados en “Otros” tuvieron una participación del 35,71% dentro del total de vías afectadas en el territorio nacional (Gráfico 1).

En el caso de los cierres viales se presentó una disminución considerable respecto a diciembre 2018, pues el promedio diario de cierres en el país pasó de un promedio de 117,13 a 108,89

Gráfico 1. Departamentos con mayor cantidad de vías afectadas

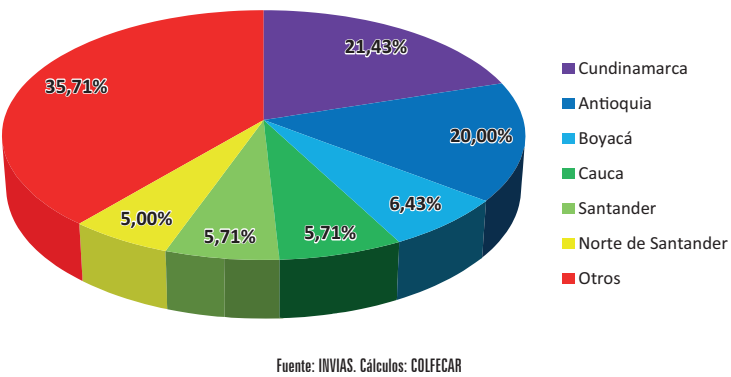


Gráfico 2. Departamentos más afectados

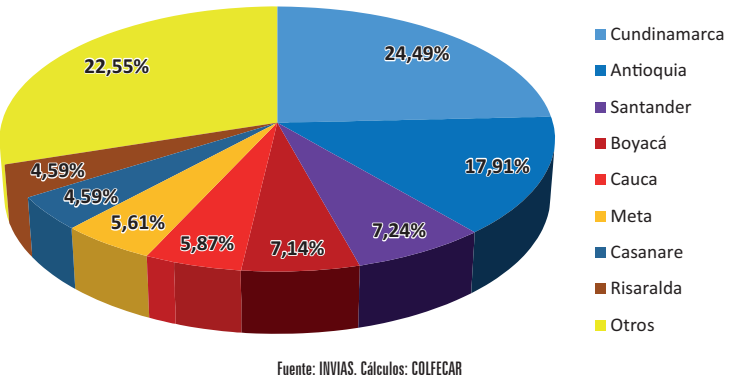


Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas
Diciembre a enero 2019

Vías afectadas diario	Diciembre	Enero
Cierre total	2,33	2,00
Paso restringido	9,73	5,78
Total	12,07	7,78

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

indicando una disminución cercana al 7%.

Adicionalmente, los cierres totales diarios registraron una disminución de 21,63% frente al mes anterior al pasar de aproximadamente 15 a 19 cierres totales diarios. Finalmente, el promedio diario de pasos restringidos en enero fue de 89,83 en donde se aprecia una variación cercana al 11,47% respecto al mes de diciembre (Tabla 2).

Tabla 2. Promedio diario de cierres
Diciembre a enero de 2019

Cierres Promedio diarios	Diciembre	Enero	Variación
Cierre Total diario	15,67	19,06	21,63%
Paso Restringido diario	101,47	89,83	-11,47%
Total	117,13	108,89	-7,04%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Tipo de cierres

Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
677	573	602	110

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.

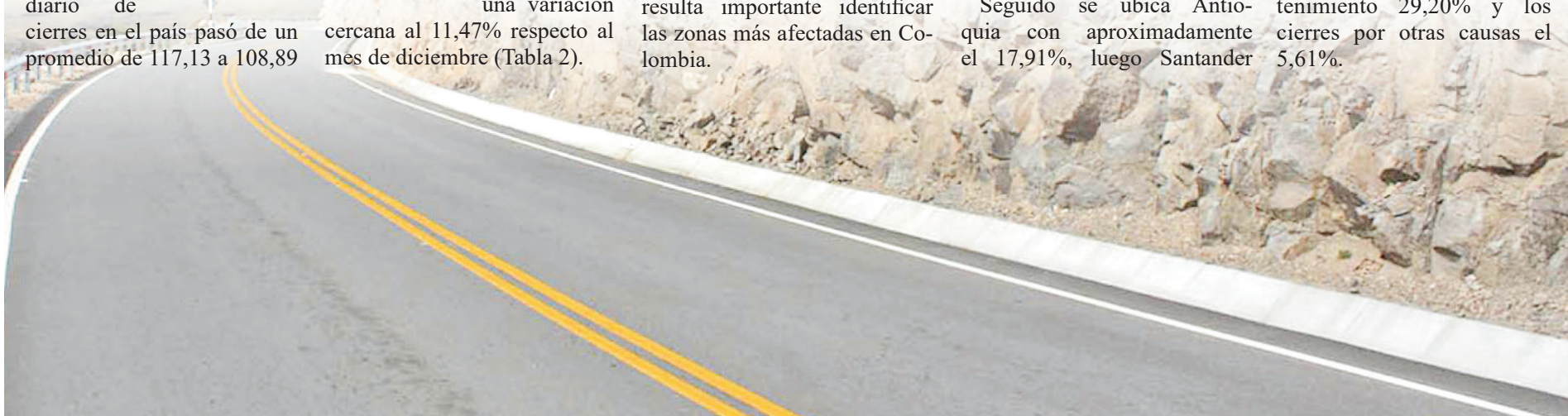
Durante el mes de enero, la mayoría de los departamentos afectados por cierres viales (Gráfico 2), siendo Cundinamarca aquel que presentó mayor cantidad de eventos en sus vías al tener el 24,49% de participación sobre el total de afectaciones.

Seguido se ubica Antioquia con aproximadamente el 17,91%, luego Santander

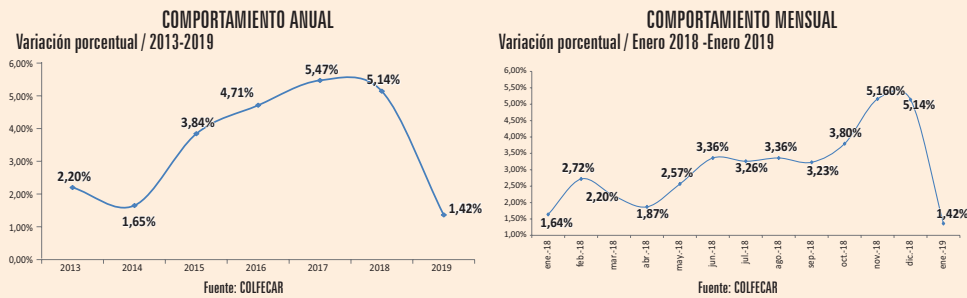
(7,24%) y en cuarto lugar el departamento de Boyacá (7,14%).

Finalmente, se revisaron las causas de los cierres presentados durante el primer mes del año, según el evento se clasificaron en afectaciones (derrumbes, deslizamientos, hundimientos, entre otros), mantenimientos (mantenimiento, arreglo, pavimentación, entre otros), restricciones por movilidad y otros (Eventos recreo-deportivos, marchas, accidentes, entre otros) y se obtuvo la distribución que muestra la Tabla 3.

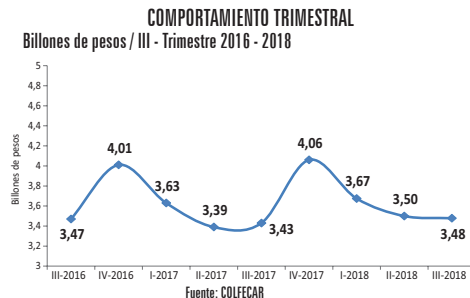
La conclusión para el mes de enero no es muy alentadora, debido a que la gran mayoría de cierres son debido a afectaciones y restricciones por movilidad siendo éstos aproximadamente el 34,51% y 30,68% respectivamente, los cierres asociados a mantenimiento 29,20% y los cierres por otras causas el 5,61%.



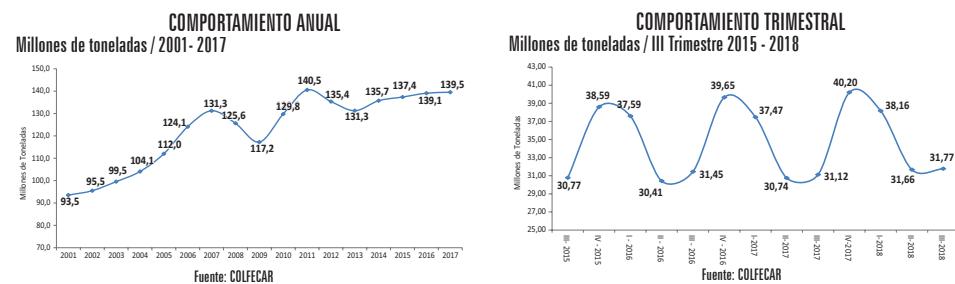
Índice de Costos del Transporte



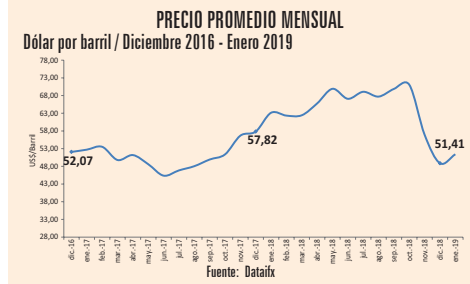
Facturación



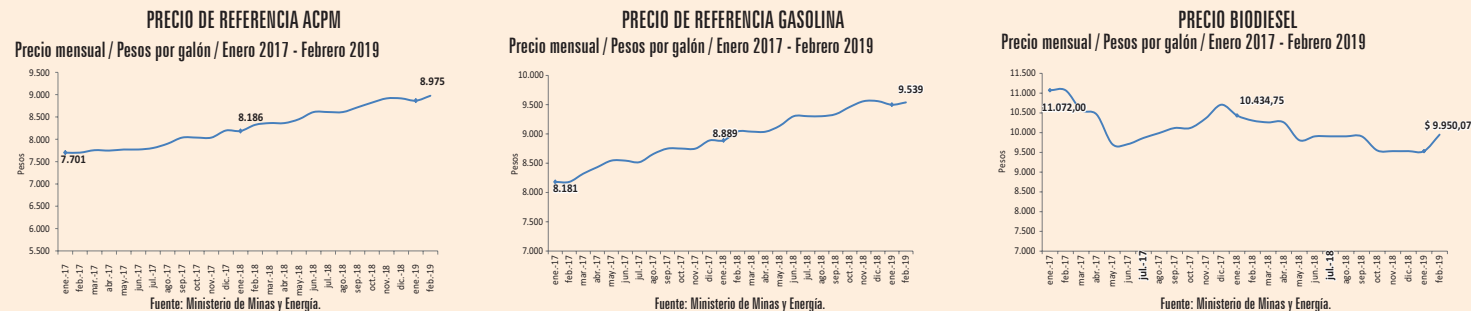
Toneladas movilizadas



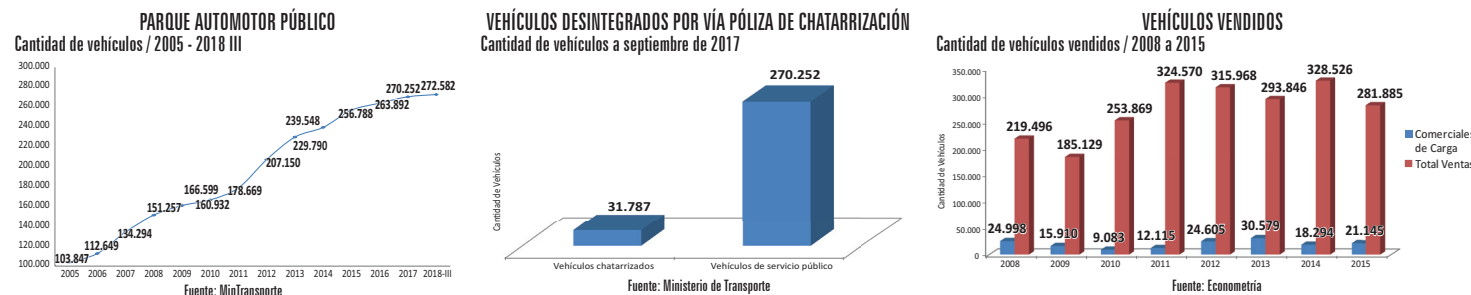
WTI



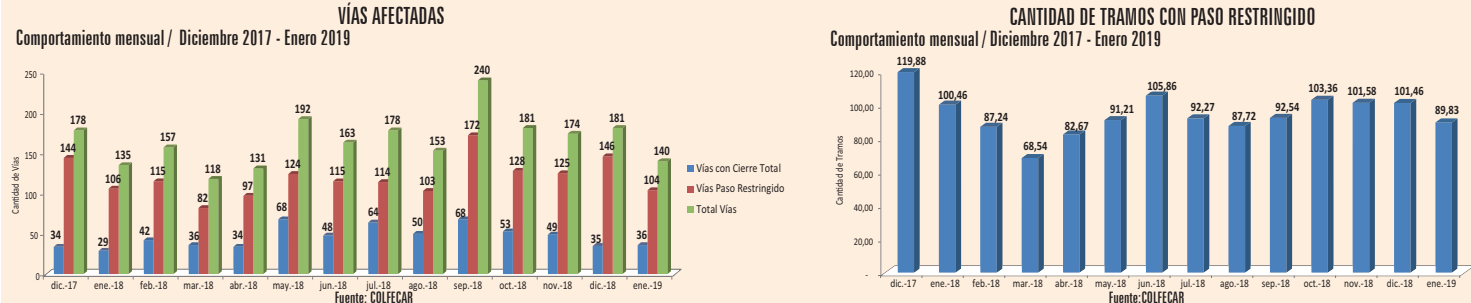
Combustibles



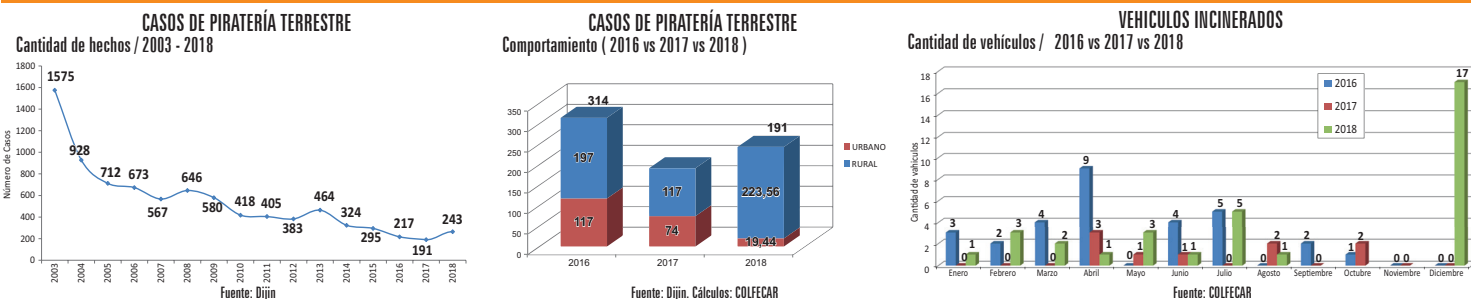
Parque automotor



Vías



Seguridad



Un plan de beneficios que además de brindarle mayor desempeño y mejor costo por kilómetro, se convierte en un gran aliado que lo respalda en todo momento.

Contacte a su distribuidor más cercano y convierta sus rutas en un trayecto de alto rendimiento.

Línea de servicio al cliente:
(2) 608 83 82
Horario de atención:
Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 12:30 p.m. y de 1:30 p.m. a 4:00 p.m.

CONSULTE EN
www.goodyear.com.co
www.goodyearparati.com
PUNTOS DE VENTA Y DETALLES DE NUESTRA MEGA GARANTÍA
@GoodyearCo
@GoodyearColombia



Galgo presenta su nueva banda Key On Performance (KOP)

**Con el fin de satisfacer las necesidades del mercado y de sus clientes,
Galgo desarrollo la nueva banda Key On Performance (KOP)
de la marca PRE-Q para aplicación mixta.**

Esta banda cuenta con cuatro medidas, que abarca desde 230 mm (9") hasta 260 mm (10" 2/8) con una profundidad de 19 mm (24/32"). Sus características son: bloques desfasados que le otorga una excelente tracción al rodar además de permitir la autolimpieza, es recomendado en aplicaciones de baja velocidad y distancias cortas, además de contar con un compuesto resistente a cortes y penetraciones.

La banda de rodamiento KOP es una excelente opción para renovar sus llantas, brindando mayor seguridad y kilometraje.





**+ KILÓMETROS
+ AHORRO
+ SUSTENTABILIDAD
= EL MEJOR REENCAUCHE**

**REENCAUCHADORES
AUTORIZADOS**

REENCOL

REENCAUCHADORA COLOMBIA SAS
SU REENCAUCHE YA!

REENCOL: Carrera 29 No.
29 A 52 Sur, Bogotá
Tel: (1) 202 5261

REENCAUCHADORA RENOVANDO S.A.S.



RENOVANDO: Calle 18 No.
4-81, Villa Leydi Mosquera,
Mosquera
Teléfono: (1) 827 3202

HERCULES DC
HERCULES DC

R. HERCULES: CARRERA
13 No. 5 A 20, Bodega 26 A
parque Industrial Porvenir II,
Mosquera
Tel: (1) 416 0820

HERCULES
HERCULES

R. HERCULES: Carrera 50
No. 32-211, Palacé, Medellín
Tel: (4) 232 0100



Calle 22 No. 51-53,
Autopista Medellín Bogotá,
Marinilla
Tel: (4) 569 2351

SAMECO

SOCIEDAD AGROPECUARIA DE MAQUINARIA
Y EQUIPOS DE COLOMBIA

Calle 70 2 A N 620,
Cali
Tel: (2) 664 4247

www.galgo.com.mx

 **/GALGOPREQ**

Colfecar en reunión de mesa de infraestructura para N. de Santander

Colfecar participó en la primera reunión del año de la Mesa de Infraestructura de Norte de Santander a través de la cual se busca dar un impulso a varias obras consideradas como vitales para el desarrollo de esta zona del territorio nacional.

En el encuentro, que se cumplió este viernes en la Gobernación de Norte de Santander, participaron el titular de este despacho, William Villamizar; la directora Nacional de Infraestructura, Olga Lucia Ramírez; el gerente de PRONORCO y director Regional de Colfecar, Leonardo Mendez; funcionarios de Inviás, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, y otros gremios del departamento.

En la reunión, se retomaron varios aspectos analizados el año anterior como el mantenimiento del Puente Mariano Ospina Pérez, la pavimentación de la vía Astilleros – Tibú y el mejoramiento de la vía a Ocaña.

“El mejoramiento de estas vías es fundamental para garantizar la movilidad de los transportadores



En la reunión presidida por el gobernador William Villamizar estuvieron la directora Nacional de Infraestructura, Olga Lucia Ramírez; el gerente de PRONORCO y director Regional de Colfecar, Leonardo Mendez; funcionarios de Inviás, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, y otros gremios del departamento.

de carga y su logística al igual que se convierten en un beneficio para la comunidad contribuyendo al fortalecimiento productivo de la región” sostuvo Mendez.

Construcción de puente

Cabe recordar que en enero se había cumplido un encuentro de Pronorco, Colfecar, la Gobernación departamental y los principales gremios de la región para analizar con el Ministerio de Transporte.

Entre los puntos definidos como prioritarios, 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.

Colfecar y Pronorco socializan plan de seguridad vial en N. de Santander



Con el fin de optimizar la movilidad y seguridad vial por las vías del departamento de Norte de Santander Pronorco y Colfecar realizaron una reunión de capacitación para conductores del sector minero en esta región.

En desarrollo del encuentro se analizaron los alcances del plan estratégico de seguridad vial de acuerdo con la Resolución 1565 de 2014 de la Ley 1503 de 2011. Cabe destacar que con el fin de lograr un amplio cubrimiento en torno este tema Colfecar ha realizado varias capacitaciones con la participación de expertos en el tema.

Así mismo, la reunión permitió definir el cronograma de las próximas reuniones que se adelantarán para avanzar en la implementación de este programa. El plan estratégico de seguridad vial contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado del país.

Colfecar Antioquia se reúne con el Comandante de Séptima División del Ejército

Colfecar participó en una reunión de los gremios de Antioquia con el comandante de la Séptima División del Ejército, General Juan Carlos Ramírez Trujillo.

En el marco de este encuentro se hizo una amplia exposición sobre la problemática en los 197 municipios de influencia de la Brigada en materia de microtráfico, extorsión, grupos delincuenciales, lugares donde actúan, cultivos ilícitos, Hidroituango, y la estrategia militar para combatir estas modalidades.

En ese sentido, el alto oficial señaló que los puntos sobre los cuales trabaja el Ejército Nacional son: proteger primero el agua, biodiversidad y medio ambiente, seguridad cooperativa, interrupción del de-

lito, cambio del control militar al control institucional del territorio, perseverancia.

En la reunión el director Regional de Colfecar, en Antioquia, Fabo Sanín, le pidió al General, Ramírez, incrementar la vigilancia militar en la vía Yarumal – Cauca, donde se han presentado varios incidentes como incineración vehículos de carga y ataques armados a los conductores de los vehículos, con muerte y lesiones a algunos.

También solicitó mayor vigilancia en las rutas alternas para la Costa Atlántica: Puerto Berrio y Santa Fe de Antioquia, especialmente en el Túnel del Toyo donde ha habido amenazas de atentados, lo cual ocasionaría un grave problema para la Vía, Medellín Urabá.



RENUEVA TUS LLANTAS EN EL 2019



REENCAUCHE CON RENOBAY A 6 CUOTAS A 0% INTERÉS A TRAVÉS DE LA DISTRIBUCIÓN MICHELIN



**OPERADO
POR:**



www.listopagoaplazos.com

Acción Promocional válida del 22 de enero al 31 de marzo de 2019. Aplica únicamente para servicios de reencauche RECAMIC y/o oferta TU LLANTA NUEVA DE NUEVO. Válida para las financiaciones realizadas a través de REFINANCIA S.A.S., mediante la SOLUCIÓN LISTO PAGO A PLAZOS. En esta promoción NO está incluido el valor del seguro de vida obligatorio que corresponde a \$2.600 mensuales por cada millón financiado adicional al valor de la cuota. Este valor lo asume el cliente dentro de su cuota mensual a pagar con la financiación. Aplican condiciones y restricciones. Para más información consulta en nuestros Centros de Servicio Michelin inscritos.

Servicio al cliente 01 8000 510 141 Visítenos en www.renoboy.com

Redes sociales  @renoboysa  Renoboy SA

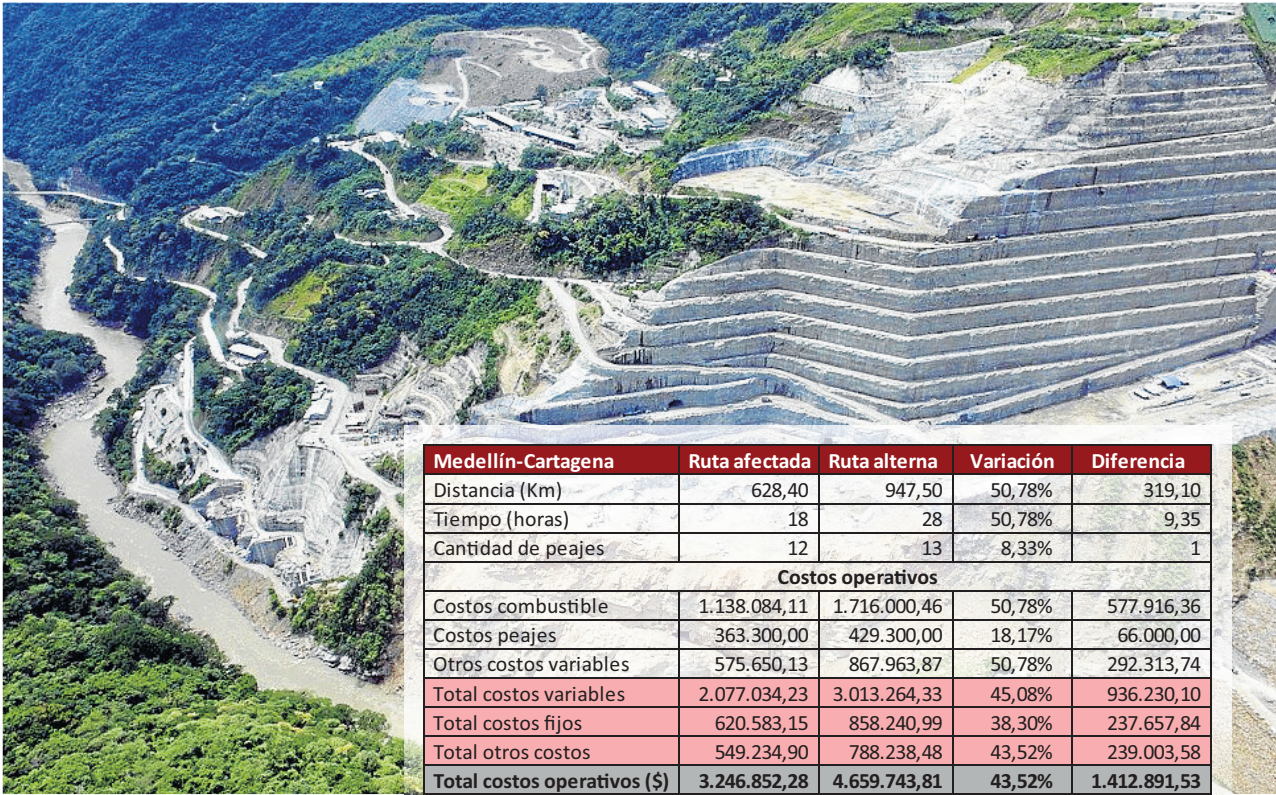
Cierre de Hidruitango dejó pérdidas millonarias a transportadores de carga

Aunque el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 219/2019, que levanta la restricción en el corredor Medellín-Costa Atlántica, la cual estuvo cerrada el 5 de febrero como una medida preventiva con ocasión del proyecto de Hidroitango, las pérdidas para los transportadores de carga se acercan a los 3 mil millones de pesos.

En efecto, los sobre costos para el transporte de carga fueron de aproximadamente 2.825,78 millones de pesos, ya que por este corredor transitan alrededor de 2.000 vehículos al día y cada viaje costó 1,4 millones de pesos más que en condiciones normales.

Por ejemplo, para la ruta Medellín-Cartagena se presentó un sobre costo del 43,5% superior pues las únicas vías alternas eran Puerto Berrío o Santa Fe de Antioquia, lo que implica un incremento en la distancia de un promedio de 319,1 Km y 9,35 horas adicionales en tránsito.

Así las cosas, con el cierre del paso se registró un aumento en el costo por viaje de 1,41 millones de pesos explicados en un incremento de 577 mil pesos en combustibles, 66 mil pesos en peajes, 292 mil en otros costos variables y 476 mil pesos en el resto de los componentes de la canasta de costos operativos de los transportadores.



Avanza proceso licitatorio para la operación y recaudo de estaciones de peaje del Invías

Con un presupuesto de \$112.213 millones el Instituto Nacional de Vías INVÍAS, realizará el próximo mes la adjudicación de la operación y recaudo de las 29 estaciones de peaje, 13 de pesaje, 3 áreas de servicio y 4 centros de control con que cuenta la entidad en el país.

El Director General del INVÍAS, Juan Esteban Gil Chavarría, recordó que 14 empresas representadas en 6 consorcios, presentaron ofertas en el marco del cierre del proceso licitatorio para adelantar dicha contratación.

De acuerdo con la cronología

del proceso, el próximo 6 de febrero se publicará el informe de evaluación de las propuestas, mientras que los oferentes podrán presentar sus observaciones a dicho informe hasta el martes 5 de febrero.

La audiencia de adjudicación se llevará a cabo el 11 del mismo mes, a partir de las 8 de la mañana en el auditorio principal de la entidad, en el primer piso.

Gil Chavarría dijo que la alta participación en la licitación, a diferencia de años anteriores, es muestra de la confiabilidad de las empresas privadas en los procesos licitatorios que ade-

lanta la entidad, actualmente.

El Director indicó que con este proceso se espera obtener importantes ahorros en el pago

de recaudo los cuales se reflejarán en una mayor inversión en las vías aledañas a estos peajes, lo que se traduce en eficiencia en

la administración de recursos.

Los consorcios y las empresas que participan en la licitación, son:



PROPUESTA	PROPONENTE	%	REPRESENTANTE LEGAL
1	CONSORCIO RQS		JOSÉ F. OROZCO SADOVNIK
	REGENCY SERVICCES DE COLOMBIA S.A.S	60	
	QUIPUX S.A.S	20	
	SITT Y CIA S.A.S	20	
2	UNION TEMPORAL PEAJES 2019		LIVIA ESTELA LEON B.
	THOMAS INSTRUMENTS S.A.	99	
	THOMAS GREG & SONS DE COLOMBIA S.A.	1	
3	CONSORCIO KMA PEAJES 2019		MENZEL RAFAEL AMIN A.
	KMA CONSTRUCCIONES S.A.S	90	
	ANGELCOM S.A.S	10	
4	UNION TEMPORAL GAS 2022		CAROLINA ORTIZ O.
	TRANSPORTADORA DE VALORES ATLAS LTDA.	80	
	SEGURIDAD ATLAS LTDA.	20	
5	UNION TEMPORAL DATAPAGO PEAJES 2019		OSCAR A. MUÑOZ G.
	DATA TOOLS	50	
	EPAGO	30	
	PEAR SOLUTIONS	20	
6	UNION TEMPORAL GAS TOLLS		MAURICIO GUTIERREZ
	GAS SECURE SOLUTIONS COLOMBIA S.A	90	
	GAS HOLDING COLOMBIA S.A	10	

CONOCE LA NUEVA LÍNEA DE URBANOS HYUNDAI

5
años
de garantía
sin límite de km**

Oxigena tu negocio pagando
la primera cuota en mayo de 2019.*



Acércate a una de nuestras 17 vitrinas a nivel nacional y empieza el año con el mejor negocio para tu empresa.

HD55

\$ 90.990.000

Capacidad de carga de 3.96 Ton.
Largo carrozable: 3.690 mm.

EX90

\$ 109.990.000

Capacidad de carga de 6.17 Ton.
Largo carrozable: 5.655 mm.

EX100

\$ 116.990.000

Capacidad de carga de 6.86 Ton.
Largo carrozable: 5.355 mm.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA
DE COLOMBIA

VIGILADO



www.hyundaicolombia.com.co

 **HYUNDAI**
Camiones & Buses

* La aprobación de la solicitud estará sujeta a las políticas de crédito y condiciones de financiación definidas por el Banco Finandina S.A. Los intereses corrientes que se causen durante el periodo de gracia, esto es entre la fecha del desembolso y la fecha de pago de la primera cuota, se cargarán a la financiación y se pagarán con las cuotas correspondientes de acuerdo a la tasa de interés convenida. Las primas por pólizas de seguros se cobrarán mensualmente a partir del desembolso de la financiación salvo que se haya convenido de otra forma. Aplica únicamente para Vehículos Comerciales nuevos de la marca Hyundai referencias HD55, EX90 y EX100. Vigencia 13 de febrero de 2019 hasta 30 de marzo de 2019. ** Esta garantía solo aplica para el tren motriz. Aplican los siguientes términos y condiciones: 1. Las características que aparecen en esta pauta son ilustrativas y constituyen oferta comercial. 2. Sus especificaciones pueden estar sujetas a cambios dependiendo de su efectiva disponibilidad. 3. Las características definidas del vehículo serán las que conozca y acepte el comprador en la correspondiente orden del pedido. 4. Algunos accesorios son parte de la ambientación fotográfica. Foto de referencia. Valores de capacidad de carga refieren a carga bruta: HD55 (3.96 Ton), EX90 (6.17 Ton) y EX100 (6.86 Ton).

Análisis sobre efectos de restricción vehicular por la calle 13 de Bogotá

Colfecar participó en una reunión convocada por la Secretaría de Movilidad del Distrito para evaluar los resultados de seguimiento a los indicadores y acciones que se vienen adelantando en relación con la restricción de la calle 13 de Bogotá.

En desarrollo de este encuentro se acordó que con los resultados que arrojen los indicadores de velocidad, siniestralidad, tráfico y de calidad del aire se revisará la continuidad o modificación a la norma que estableció la restricción por dicha vía de acceso a la capital de la

República.

De acuerdo a lo señalado por los asistentes al encuentro, las mediciones que se han realizado para diciembre y enero no son significativas puesto que éstos son meses atípicos razón por la cual se espera que a finales de febrero se obtengan resultados más fehacientes.

A la par con lo anterior, los representantes del Ministerio de Transporte anunciaron que desde dicha cartera se hará la revisión del tema, con el fin de lograr el mejoramiento de la logística en la región.



Colfecar participó en una reunión convocada por la Secretaría de Movilidad del Distrito para evaluar los resultados de seguimiento a los indicadores y acciones que se vienen adelantando en relación con la restricción de la calle 13 de Bogotá.

Camiones con ayudas humanitarias viajan a la frontera con Venezuela



Los nueve primeros vehículos que transportan ayudas humanitarias llegaron a la frontera con Cúcuta, para empezar la coordinación del traslado de las mismas a Venezuela.

Los coordinadores de este plan informaron que desde el centro de acopio que se habilitó en la ciudad, se proyecta el análisis y entrega de las ayudas a la comisión que trabaja en ese proceso integrado por miembros de la Asamblea Nacional de Venezuela.

Frente a los inconvenientes que se han registrado para el ingreso de la ayuda los coordinadores de las ayudas analizan la posibilidad de usar otros puntos de frontera en los departamentos de Arauca y Guajira para ese propósito.

Mientras tanto, a Cúcuta siguen llegando miembros de la Asamblea Nacional de Venezuela para coordinar el desplazamiento de esta asistencia al vecino país.

Cabe señalar que en el Puente Tienditas se mantienen atravesados dos contenedores y la cisterna de un camión del lado venezolano.

Ventas externas del país bajaron 14% en diciembre de 2018

De acuerdo con la información de exportaciones, procesada por el DANE y la DIAN, en diciembre de 2018 las ventas externas del país fueron US\$3.400,9 millones FOB, presentando una disminución de 14,6% en relación con diciembre de 2017.

La entidad informó que este resultado se explicó principalmente por la caída de 23,5% en las ventas externas del grupo de “Combustibles y productos de las industrias extractivas”.

a la par con lo anterior, el DANE precisó que en el mes de referencia, las exportaciones de “Combustibles y productos de las industrias extractivas” participaron con 58,9% del valor FOB total de las exportaciones; así mismo, el grupo “Manufacturas” participó con 19,7%, mientras que el grupo “Productos agropecuarios, alimentos y bebidas” lo hizo con 16,5%, y otros sectores con 4,8%.

A su vez, el DANE señaló que en diciembre de 2018 se exportaron 20,0 millones de barriles de petróleo crudo, lo que represen-

tó una caída de 1,1% frente a diciembre de 2017.

En diciembre de 2018 en comparación con diciembre 2017, la caída en las ventas a Estados Unidos y México restaron 11,4 puntos porcentuales a la variación total de las exportaciones (-14,6%). En contraste, las ventas externas a China sumaron 5,6 puntos porcentuales.

A su vez, de acuerdo con las declaraciones de importación registradas ante la DIAN en noviembre de 2018, las importaciones fueron US\$4.475,7 millones CIF y presentaron un aumento de 12,3% con relación al mismo mes de 2017. Este comportamiento obedeció principalmente al crecimiento de 14,4% en el grupo “Manufacturas”.

En noviembre de 2018, las importaciones de “Manufacturas” participaron con 78,8% del valor CIF total de las importaciones, seguido por productos “Agropecuarios, alimentos y bebidas” con 13,0%, “Combustibles y productos de las industrias extractivas” con 8,1% y otros sectores 0,1%.



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

Reposición e ingreso por incremento de vehículos al



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

El fundamento de las regulaciones que establecen el ingreso de vehículos al servicio público terrestre automotor de carga son: Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 336 de 1996, y 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, y el Decreto 087 de 2011 que determinan que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesarias para su adecuada prestación, y que corresponde al Ministerio de Transporte formular las políticas en materia de transporte y tránsito.

Así mismo el artículo 189, numeral 11 de la Carta Política que consagra la potestad reglamentaria que tiene el Presidente de la República para la cumplida ejecución de las leyes.

La proposición normativa tiene como base la denominada potestad reglamentaria del Estado, la cual corresponde ejercer al Presidente de la República, siendo entonces el instrumento para cumplir la ejecución de las leyes que le fundamentan y siempre con carácter residual y subordinado, y de acuerdo con la jurisprudencia, es diferente a la facultad de los Ministros para regular aspectos de carácter operativo o técnico relacionados con el sector administrativo bajo su dirección.

Aunque también se distingue del denominado poder de regulación que tiene la Constitución política en su carácter de norma de normas reguladora de conductas y en extensión del papel regulador que también se le otorga a la Ley, y a menos que el legislador la ejerza actuando por expresa atribución constitucional (reserva legal), o por cláusula general de competencia, o la delegue en otros órganos u organismos.

Potestad reglamentaria

En la materia que nos ocupa es fundamental como se anotó atrás, situarnos en la denominada potestad reglamentaria, y

considerar también la facultad de regulación que si bien se distinguen jurídicamente, confluyen a fijar las condiciones para la incorporación de los vehículos al servicio público terrestre automotor de carga mediante dos esquemas:

- Mecanismo de la reposición,
- Ingreso por incremento.

No obstante en uno y otra caso por dictarse en ejercicio de la potestad reglamentaria implica para su desarrollo la sujeción al marco general de donde derivan (carácter subordinado y residual), por ser una atribución propia que otorga la Carta Política al Presidente de la República, para facilitar la cumplida ejecución de las leyes, y cuyo límite, de acuerdo a la doctrina y la jurisprudencia, le impide desbordar la competencia natural del legislador primario o Congreso de la República.

En efecto, de conformidad con lo expresado por la Corte Constitucional al declarar inexecutable el numeral 5 del artículo 3 de la ley 105, la potestad reglamentaria para el efectivo cumplimiento de la ley corresponde al Presidente de la República, quien habrá de ejercerla mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes que resulten necesarios para ello,

lo que indica que no puede tal atribución que a él le asigna la Constitución desplazarse a uno de los ministerios, ni a ninguno otro de los organismos del Estado, pues esa potestad se atribuye al Presidente como suprema autoridad administrativa quien, desde luego, al ejercitarla habrá de expedir los decretos necesarios con la firma del Ministro del ramo respectivo.

Es imperativo constitucional para el ejercicio de la potestad reglamentaria que se otorga al ejecutivo, ceñirse a lo

dispuesto en la Ley que otorga la facultad, so pena de comprometer la validez jurídica del acto excedido, pues como lo ha sentado la jurisprudencia del Honorable Consejo de Estado al precisar el alcance de esta potestad, Sentencia C-066-99. M.P. Magistrados Ponentes: Dr. Fabio Morón Díaz y Dr. Alfredo Beltrán Sierra, “El acto reglamentario tiene su marco general en la ley para proveer la adecuada ejecución de ésta, precisando circunstancias o pormenores no contenidos en ella, por no haber sido regulados o por no ser de carácter sustancial. ... Pero no puede extender su ámbito más allá de la ley. No es posible que el reglamento contenga normas que le están reservadas al legislador; no puede adicionar la ley, cambiarla, restringirla o recortarla en su esencia o sustancia; tampoco puede deslindar los límites de la potestad reglamentaria porque violaría, además de la ley, la propia constitución”.

No obstante los anteriores enunciados teóricos, debemos considerar también que el Consejo de Estado en decisiones específicas sobre el ingreso de vehículos al servicio público terrestre automotor de carga, ha sentado bases jurisprudenciales que es necesario analizar a fin de estructurar un criterio cierto en torno al alcance de la facultad del ministerio de transporte en esta materia.

Limitación impuesta

En sentencia de 7 de febrero de 2008. M.P. Martha Sofía Sanz Tobón, la Corporación al desatar la demanda de nulidad contra la Resolución 10500 de 9 de diciembre de 2003 expresó “que no es inconstitucional la limitación impuesta en el acto acusado respecto de que durante su vigencia únicamente ingresarán vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por reposición y siempre y cuando se demuestre que los vehículos repuestos fueron desintegrados físicamente de manera total y cancelados su licencia de tránsito y su registro nacional de carga, pues el artículo 333 de la Constitución Política preceptúa que la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común y que la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exija el interés social, ley que para el caso la constituye la 105 de 1993, cuyo artículo 3º, como ya se vio, autoriza al Gobierno Nacional para que mediante el Ministerio de Transporte establezca los lineamientos para que el transporte de carga se preste bajo condiciones de calidad, seguridad y eficiencia, condiciones que fueron fijadas mediante el acto acusado y que redundan, precisamente,



servicio público de transporte automotor de carga

en interés del bien común.”

Con anterioridad mediante fallo de 16 de agosto de 2007, M.P. Dr. Marco Antonio Velilla Moreno, en demanda contra la misma Resolución 010500 de 9 de diciembre de 2003 y su reglamento Resolución 000250 de 2004 había expresado que, “Si bien es cierto que esta norma (se refiere al artículo 6° de la ley 105/93, adicionado por el artículo 2° de la ley 276/96) no hace alusión al transporte de carga, sino al de pasajeros, de su texto claramente se infiere que es la voluntad del legislador la de que sea directamente el Ministerio de Transporte la entidad que se encargue de definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de transporte; y de establecer los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público.”

Ente competente

De igual manera en uno de los apartes de la sentencia que trae a colación el fallo de la Corte Constitucional C-066/99 en la que se analiza la constitucionalidad de algunos artículos de la Ley 105/93, concluye cómo “no puede resultar ajena a la función de dicho Ministerio hacer regulaciones como a las que se contraen los actos acusados, máxime si el Decreto 2053 de 1993, por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, en su artículo 2° le atribuye como

facultad, entre otras, la de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte.

De tal manera que, a juicio de la Sala, la materia a que se contraen los actos acusados, obedece a la formulación de políticas en materia de transporte, que la ley le ha asignado al Ministerio de Transporte, dentro de las cuales obviamente tiene especial cabida la relativa al ingreso de vehículos al servicio público de transporte y reposición de los mismos.”

Nótese cómo no obstante el Consejo de Estado no deslinda de manera explícita en ninguno de sus fallos los conceptos: poder de regulación, potestad reglamentaria y facultad de regulación, en razón a que no resultan útiles para su razonamiento argumentativo, implícitamente considera tanto la potestad reglamentaria derivada de la ley 105 y la facultad de regulación cuando menciona el decreto 2053/03, derogado por el decreto 000087/11, y le atribuye al ministerio de transporte la función de fijar políticas para el transporte.

De esta manera el alto tribunal en ambas sentencias reconoce al Ministerio de Transporte como el ente competente para fijar los lineamientos de acceso al servicio público de transporte garantizando la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector.

CONCLUSIONES

De lo anterior se puede concluir y acorde con la argumentación de las Altas Corporaciones lo siguiente:

- El Ministerio de Transporte es el ente competente para regular mediante actos administrativos, la forma en que pueden incorporarse los vehículos al servicio público terrestre automotor de carga en las modalidades de ingreso por incremento o reposición.
- Esta facultad es de orden legal (Leyes 105/93 y 336/96) y obedece a la definición y formulación de políticas en materia de transporte.
- El ministerio de transporte está facultado para determinar de manera integral las condiciones para el ingreso y permanencia de los vehículos en el servicio público terrestre automotor de carga a fin de lograr la prestación de un servicio de transporte con calidad, seguridad y eficiencia.
- La libre iniciativa privada tiene como límite la prelación del interés general sobre el particular, la garantía de la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.
- Para que técnicamente exista el mecanismo de la reposición deben darse los componentes que la caracterizan y que le son inherentes e inescindibles, como son:
 1. El ciclo de vida útil y,
 2. El proceso de desintegración física de los vehículos
 3. Componente financiero y de estímulos fiscales
 4. Esquemas de Transición que permitan mitigar el impacto de salida de vehículos por cumplimiento de la vida útil.

La determinación de éstos elementos que son coherentes con el principio de la seguridad, permiten a partir del indicador de la oferta y la demanda de la capacidad transportadora, la construcción de la política de equipamiento en el transporte terrestre automotor de carga en Colombia que favorezca la optimización, modernización y actualización tecnológica del parque automotor dentro del contexto socioeconómico y físico del país, que brinde seguridad y la atención efectiva de la demanda, y encausar la actuación administrativa para la vida útil a períodos de transición al inicio del programa.

COLFEJURÍDICAS

Informe del sector automotor (enero de 2019)

El total de matrículas del sector automotor en el mes de enero de 2019 fue de 15.941 vehículos, que representaron un ligero descenso de 2,8% respecto al mismo mes del año anterior cuando se matricularon 16.399 unidades. En este mes se destacó el segmento de “comerciales carga” y “taxis” al registrar crecimientos del orden del 49,1% y 39,5, frente al año anterior. Fuente: Cálculos Fenalco-Andi con base en cifras del RUNT.

Corte declara inexecutable norma con la cual el Gobierno fija valores de sobretasa a la gasolina

El Presidente de la Corte Constitucional, Alejandro Linares, dio a conocer las conclusiones de la Sala Plena. En rueda de prensa, en la que siempre está presente Artículo20, se dio a conocer la siguiente decisión: declaró inexecutable el artículo 121 de la Ley 488 de 1998, que establecía que la base gravable para establecer la sobretasa a la gasolina era el valor de referencia de venta al público de la gasolina que certificara mensualmente el Ministerio de Minas. Para el demandante la certificación del Ministerio de cuál era el valor de referencia, sin ningún parámetro o fórmula legal, desconocía la legali-

dad y certeza tributarias y conducía a una indeterminación absoluta de la base gravable del tributo. La norma dice que la base gravable “está constituida por el valor de referencia de venta al público de la gasolina motor tanto extra como corriente y del ACPM, por galón, que certifique mensualmente el Ministerio de Minas y Energía”. Para el alto tribunal, la deliberación del impuesto debe fijar los elementos esenciales del mismo, como la base tributaria, los sujetos, entre otros, y actualmente se fija mes a mes por el gobierno nacional, sin tener en cuenta que la Ley no fijó dichos elementos del tributo.

La Corte le dio un plazo de dos años al Congreso para que legisle y determine una fórmula para calcular estos precios. Mientras tanto, el cálculo se seguirá haciendo de la misma forma. La Sala se basó, entre otros, en el artículo 338 de la Constitución, que dice: “En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales (...) la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos”.

En los gremios mandan los vallecaucanos

Publicado en la Silla Vacía

Los dirigentes de los gremios más representativos del país son en su mayoría hombres, economistas, egresados de universidad y colegio privado, entre los 40 y los 65 años y del Valle del Cauca.

En el rango de edad y en el género se parecen al promedio de los directivos de las empresas más grandes del país, pero se diferencian en que en los gremios los bogotanos y los paisas ya no son los que llevan la corona, sino los de Valle del Cauca.

Además se distinguen en que en los gremios hay más economistas que ingenieros.

Los dirigentes de las asociaciones empresariales son claves porque estas representan los intereses de sectores económicos particulares ante el Gobierno y, según su influencia, ponen agenda en temas económicos y son usualmente los primeros consultados por el Gobierno para tomar decisiones de política pública.

Algunos gremios como



Estos son los directivos gremiales del Valle del Cauca. En la parte superior de izquierda a derecha: Santiago Castro, Asobancaria; Julián Domínguez, Confecámaras; Octavio Quintero, Fenalco; Juan Martín Caicedo CCI. Fila inferior de izquierda a derecha: Juan Carlos Mira, Asocaña; Juan Carlos Rodríguez, Colfecar; Stella Villegas, Asofiducias; Francisco Lloreda, ACP.

Fedegán y Fenavi se encargan incluso de recaudar y administrar recursos públicos a través del Fondo Nacional del Ganado y el Fondo Nacional Avícola.

En esta segunda entrega de nuestro especial de empresarios, seleccionamos a los 22 gremios que conforman el Consejo Gre-

mial Nacional y en esa lista sumamos los gremios más grandes del sector mineroenergético, que no tienen asiento en el Consejo, pero que representan empresas superpoderosas de esta industria.

Encontramos el departamento de origen de 23 de los 26 dirigentes gremiales, que se

distribuyen entre Valle del Cauca, Bogotá, Antioquia, Bolívar, Atlántico, Magdalena, Nariño, Tolima y Risaralda.

Pero a diferencia de lo que pasa con los dirigentes empresariales, que en su mayoría son paisas (30,8 por ciento) o bogotanos (36,4 por ciento), la mayor proporción de líderes gremiales es de Valle del Cauca. Ocho de los 23, el 34 por ciento, nacieron en este departamento.

No solo se encuentran en gremios de sectores tradicionales de esta región, como la industria azucarera (el caleño Juan Carlos Mira Pontón preside Asocaña), sino en Asobancaria (Santiago Castro) y Asofiducias (Stella Villegas de Osorio), la Cámara Colombiana de Infraestructura, que agrupa a las principales concesiones de vías, puertos y aeropuertos (Juan Martín Caicedo

Ferrer) y la Federación Colombiana de Transporte de Carga por Carretera (Juan Carlos Rodríguez Muñoz).

Así mismo los gremios de las Cámaras de Comercio, Confecámaras, de las empresas petroleras y distribuidoras mayoristas de combustibles, la Asociación Colombiana del Petróleo están dirigidos por el bogueño Julián Domínguez y el caleño Francisco Lloreda, respectivamente.

En este momento el gremio de los comerciantes, Fenalco, está bajo la dirección del vallecaucano Octavio Jesús Quintero, en calidad de encargado.

Bogotá es el segundo lugar de donde son los presidentes de gremios, con 6 representantes. Lo más llamativo es que Antioquia solo tiene dos, los mismos que Bolívar.



Medios de comunicación destacan la posición de Colfecar

Diferentes medios de comunicación publicaron la posición de Colfecar frente a temas relacionados con el impuesto a la gasolina, acpm y carbono, los pronósticos económicos para Colombia en 2019, cómo los combustibles jalonan los costos de transporte de carga, 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

CALCULE AHORRE

PRECIO DE
= SU LLANTA $\div$ KILOMETRAJE
GOODYEAR

**SAQUE CALCULADORA Y CONOZCA
EL COSTO REAL POR KILÓMETRO.**

Agréguale rendimiento + reencauche
y verá que su costo por km es más bajo.

295/80R22.5 KMAX S

295/80R22.5 KMAX D

12R22.5 G686 MSS PLUS

12R22.5 G677 MSD PLUS

Línea de servicio al cliente: (2) 608 83 82

Horario de atención: Lunes a viernes de 8:00 a.m. a 12:30 p.m. y de 1:30 p.m. a 4:00 p.m.



Promoción válida del 1 al 28 de febrero de 2019.
Precios de venta sugeridos. Los precios aplican solo para las dimensiones seleccionadas.
Todos los precios incluyen IVA.

 @GoodyearCo  @GoodyearColombia | Encuéntrenos en: www.goodyear.com.co

GOODYEAR