

Presentan programa de reposición para vehículos de carga

El Presidente, Iván Duque, destacó el fortalecimiento del programa de reposición de los vehículos de carga que llevan más de 20 años y hasta 10 toneladas de peso.

Durante el lanzamiento del Cuerpo Especial de la Policía de Tránsito para el Control de la Ilegalidad y Siniestralidad Vial, evento que se realizó en la Plaza de Armas de la Casa de Nariño, el jefe del Estado afirmó que “le estamos mostrando a Colombia que cumplimos, que les cumplimos a los transportadores”, al explicar las medidas que ha tomado el Gobierno para proteger al pequeño transportador.

Vea pág. 22



EL CAMBIO LO HACEMOS NOSOTROS:

“Con pagos que no sostienen los costos / ni son suficientes ni equitativos”.

Occiauto Productivos

Indicadores

ACPM en Bogotá	
ACPM - Abril 2019	9,068
Variación	0,00%
Acumulado del año	1,70%
Peso en la canasta de costos	35,25%
ICT (Índice de Costos al Transportador)	
Índice ICT (Base dic 2016=100)	112,88
variación ICT año corrido	1,79%
variación ICT últimos 12 meses	4,72%

Estructura de Costos Operativos MARZO - ABRIL DE 2019 (Vehículo tipo tractocamión)

CONCEPTO	INCREM. (%)	INCID. %	POND. %
Salarios, prestaciones y comisiones	3,92	0,68	16,91
Combustibles	2,30	0,86	35,25
Llantas y neumáticos	2,51	0,19	7,90
Costo de capital	-4,63	-0,59	14,37
Filtros	1,92	0,01	0,80
Lubricantes	0,83	0,01	1,64
Mantenimiento y reparación	1,98	0,13	7,08
Peajes	2,52	0,29	11,57
Impuesto al vehículo	4,85	0,02	0,37
Seguros	5,14	0,10	2,01
Garajes y lavado	6,00	0,05	0,75
Otros	2,29	0,03	1,36
TOTAL MES		1,79	100,00

Pág. 4

Editorial: Los límites de la protesta social

Pág. 17

Buen balance del XIV Foro del Transporte de Carga, Aduanas y Servicios Postales

Pág. 36

Contratos de transporte de carga a largo plazo

Transportadores piden apoyo por efectos negativos de minga indígena

Aunque destacaron el acuerdo logrado entre el Gobierno nacional y los manifestantes de la minga indígena, los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar, indicaron que el Ejecutivo debe adoptar medidas especiales de carácter económico que les permitan solventar las pérdidas millonarias que afrontan por efecto de la parálisis de sus actividades durante 24 días. **Vea pág. 6**

Transportadores piden retomar esquema de libertad vigilada

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera Colfecar, le solicitó al Gobierno impulsar una política efectiva de libertad vigilada, con el fin de garantizar la estabilidad y armonización de relaciones económicas del sector.

Para tal efecto, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, señaló que es urgente que se retome el esquema tarifario de la libertad vigilada basado en los costos operativos de referencia.

Vea pág. 8

Revisarán más de 60 mil multas de transporte que serían irregulares

El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte anunciaron que revisarán aproximadamente 60.000 expedientes, que representan más de \$171.000 millones en multas a los ciudadanos, para determinar si se impusieron de forma irregular o no.

Vea pág. 32-33

**NO IMPORTA SI ELIGIÓ
TRANSPORTAR
CARGA O PASAJEROS
ELIJA FINANCIARLO
CON EL ESPECIALISTA**



Occiauto Productivos

Solicite aquí su Crédito de Vehículo.
Línea de Atención Especializada 01 8000 51 4652 opción 4-2,
Bogotá: 307 70 27 opción 4-2, ingrese a www.occiauto.com.co

Banco de Occidente

Grupo VAL



44

CONGRESO INTERNACIONAL
DE TRANSPORTE DE CARGA
Y SU LOGÍSTICA

Este año en Cartagena

**PONDREMOS A
RODAR
TUS NEGOCIOS**

#JuntosLogramosMás

2,3 y 4 de octubre de 2019

Centro de convenciones
Hotel las Américas





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

Los límites de la protesta social

La protesta social como sustrato del principio de libertad de expresión es de rango constitucional por ser un derecho fundamental que tiene el pueblo de reunirse y manifestarse públicamente; aunque también tiene un límite y condición: ser legal y pacífica.

Es así como los actos de violencia no son objeto de ponderación con el derecho de tránsito o locomoción al no existir colisión entre con el de expresión, manifestación y protesta, pues por razones obvias los actos ilícitos la excluyen.

Los hechos recientes de manifestaciones violentas y obstrucción de la vía Panamericana por 27 días, en rutas de interés para el abastecimiento interno de la región andina y sus departamentos del Valle del cauca, Cauca, Nariño, Huila y Putumayo, y también del comercio exterior, que trajo como consecuencia solamente para el sector del transporte de carga y su logística, pérdidas que en un estimado mínimo superan los \$27.000 millones, por facturación inocua, 237.000 toneladas de mercancía dejada de movilizar, más de 20.000 viajes diarios dejados de realizar, lucro cesante, reprocesos logísticos, etc., ponen en entredicho la legitimidad de la protesta, e igual sus límites.

Además de haberse probado la precariedad del estado físico de las vías alternas, que debieron ser adecuadas y acondicionadas por acción diligente de la fuerza pública lo que morigeró el desabastecimiento, también lleva a cuestionar el alcance del derecho de reunión y manifestación en espacio público reglamentado insuficientemente en el Código Nacional de Policía.

Así mismo, la efectividad de la ley penal que tipifica o describe estas conductas cuando desbordan los derechos de seguridad, salud, abastecimiento alimentario, y claro está, se hacen con el propósito de intensificar la presión y de esta forma causar un daño, que creemos debe ser indemnizado.



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

DIRECTOR
Juan Carlos Rodríguez Muñoz

CONSEJO EDITORIAL
Juan Carlos Rodríguez Muñoz
Rosemberg Perlaza P.
Andrés Leonardo Castro
Johant A. Montealegre Castro

EDITOR
Rosemberg Perlaza P.
bogotatvnoticias@gmail.com

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN
Deyanira Buitrago Mendoza
deybuitrago@gmail.com

DIRECTOR ADMINISTRATIVO
Y FINANCIERO
Víctor Julio Montoya

COMERCIALIZACIÓN
Colfecar

DIRECTORA COMERCIAL
María Fernanda Soto Gómez
Ejecutiva de cuenta
Julieth Alvarez
elcontainer@colfecar.org.co

IMPRESIÓN
Editorial La República SAS.
Los artículos de opinión que
aparecen en esta publicación
son responsabilidad de sus
autores y no comprometen
el pensamiento de
EL CONTAINER

Colfecar
Teléfono: 359 5520
Av. Calle 24 N° 95A-80 Of. 406
e-mail: info@colfecar.org.co
www.colfecar.org.co



GALGO_{MR}

PRE-Q[®]

**+ 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
Máxima seguridad y seguridad

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

SAMECO

SOCIEDAD AGROPECUARIA DE MAQUINARIA
Y EQUIPOS DE COLOMBIA

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



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

www.galgo.com.mx

 **/GALGOPREQ**

Transportadores piden apoyo por efectos negativos de minga indígena

Aunque destacaron el acuerdo logrado entre el Gobierno nacional y los manifestantes de la minga indígena, los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar, indicaron que el Ejecutivo debe adoptar medidas especiales de carácter económico que les permitan solventar las pérdidas millonarias que afrontan por efecto de la parálisis de sus actividades durante 24 días.

En efecto, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, dijo que es necesario que el Gobierno analice la situación de los transportadores ya que un alto número de vehículos no pudo hacer uso de la vía alterna que se habilitó, por sobrepasar las 10 toneladas, quedando en stand by (lucro cesante), en plena vía durante este período y sin poder facturar.

“Resaltamos el acuerdo logrado entre el ejecutivo y las comunidades indígenas, pero ahora es necesario que se analicen varias medidas que ayuden



Al cierre de esta larga jornada de protesta las pérdidas para el sector superaron los \$25.000 millones, por concepto de facturación de mercancía, stand by, peajes y parqueaderos, entre otros, atados a las actividades propias de los transportadores de carga y su logística.

a superar la emergencia económica que afronta el sector por esta situación” sostuvo Rodríguez Muñoz.

Entre las propuestas de los transportadores están la suspensión provisional del cobro de más de 5 peajes que hay en

tre el sur occidente y el centro del país, el congelamiento de los precios de los combustibles y la asignación de recursos, con líneas blandas de Bancoldex.

El dirigente gremial informó que al cierre de esta larga jornada de protesta las pérdidas para el sector superaron los \$25.000 millones, por concepto de facturación de mercancía, stand by, peajes y parqueaderos, entre otros, atados a las actividades propias de los transportadores de carga y su logística.

Vía San Miguel

Los transportadores de carga, le pidieron al gobierno adelantar un plan de emergencia binacional con Ecuador para habilitar la vía San Miguel, en el extremo sur occidental del

departamento de Putumayo y fronterizo con el vecino país.

Rodríguez Muñoz, indicó que aparte de obras provisionales de mejoramiento de la vía también se requiere el incremento del pie de fuerza debido a que ésta, es una zona afectada por la presencia de grupos al margen de la ley.

“En esta zona vienen trabajando ingenieros militares, pero a raíz del invierno su labor se ha dificultado. Sin embargo, consideramos que con la unión del esfuerzo de las autoridades de infraestructura de los dos países se avanzaría significativamente en la habilitación de la vía. De igual manera, se necesitaría puestos de la aduana para evitar el contrabando de mercancías provenientes del Ecuador y mayor seguridad para garantizar la integridad de los transportadores” señaló el dirigente gremial.

Movimiento de carga

Por la vía Panamericana se movilizan alrededor de 229 toneladas diarias, pero adicionalmente de Popayán se mueven cerca de 1.941 toneladas por día, con un promedio de 179 viajes desde dicha ciudad. Por lo anterior se estima que la carga represada es del orden de 44.643 toneladas.

Por otro lado, en lo referente a la vía Garzón-Neiva, la cantidad de viajes diarios son de 8 viajes diarios donde se movilizan alrededor de 67 toneladas, es decir 1.541 toneladas de mercancías represadas.

Adicional a esto, en Nariño se efectúan cerca de 571 viajes diarios, los cuales movilizan 6.786 toneladas, las cuales corresponden a cerca de 15,2 mil millones de pesos.

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



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.



Bogotá
(1)893.2027



Bogotá
(1)876.4545



Bogotá
(1)298.1060



Bogotá
(1)545.5452



Cartagena
(5)662.2484



Bogotá
(7)745.7329



Bucaramanga
(7)671.1222



Medellín
(4)444.5858



Neiva
(8)860.3243



Pasto
(2)721.1683



Villao
(8)682.4008



La carretera
enseña
a vencer

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

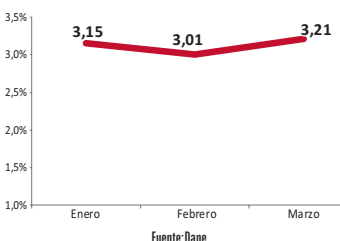
Transportadores piden retomar esquema de libertad vigilada



Indicadores

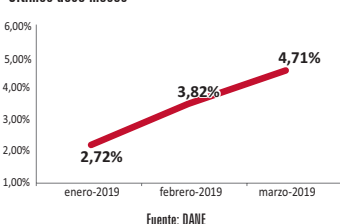
Índice de Precios al Consumidor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



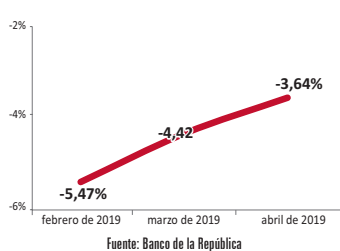
Índice de Precios al Productor

Variación Porcentual
Últimos doce meses



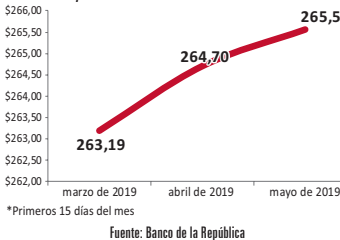
Tasa de Cambio

Variación Porcentual
Devaluación acumulada



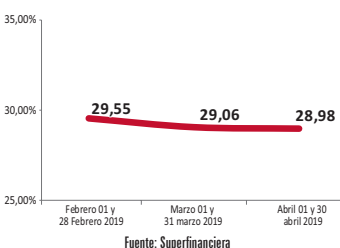
UVR

Variación en Pesos
Marzo - Mayo 2019



Tasa Máxima de Usura

Variación Porcentual
Febrero - Abril 2019



La Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera Colfecar, le solicitó al Gobierno impulsar una política efectiva de libertad vigilada, con el fin de garantizar la estabilidad y armonización de relaciones económicas del sector.

Para tal efecto, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, señaló que es urgente que se retome el esquema tarifario de la libertad vigilada basado en los costos operativos de referencia.

Esta solicitud se sustenta, entre otras cosas en la depreciación de los fletes del orden del 7,37% con respecto a 2010, fecha en que comenzó a operar el SICE TAC en reemplazo de la tabla de fletes, pero en el mismo período los costos operativos vehiculares han registrado un alza de 35,20%.

Por lo anterior la situación del sector es crítica, ya que los márgenes o utilidades de las empresas de

transporte son cada vez menores.

Por ejemplo, antes de 2010 cuando la tabla de fletes se encontraba vigente una empresa facturaba por movilizar una tonelada en promedio 110.173 pesos y el costo piso obligatorio por transportar una tonelada de un producto entre Bogotá y Buenaventura era de 68.115 pesos.

En la actualidad con el SICE TAC el costo de referencia de movilizar una mercancía entre Bogotá y Buenaventura es de 106.703 pesos, sin embargo, en 2018 el promedio nacional de facturación por tonelada de una empresa de transporte se ubicó en 103.612 pesos.

Costos de referencia

De acuerdo con el dirigente gremial, con la aplicación del SICETAC, de la forma como se viene dando, se evidencia el deterioro en la situación financiera

de las empresas de transporte.

Sin embargo, recordó, que el objetivo del esquema de libertad vigilada era romper el paradigma de una tabla de fletes obligatoria y migrar a un modelo en el cual el gobierno pasara de ser un actor que impone el valor del transporte a uno que regule las fallas en el mercado únicamente.

Frente a lo anterior, agregó, que también se debe permitir la fijación de las tarifas a la libre negociación de los contratantes atendiendo a las condiciones del mercado, y mantener la herramienta de costos SICE TAC como instrumento de referencia actualizada y ajustada.

Para, Rodríguez Muñoz, el SICE TAC se debe constituir como la herramienta de costos de referencia del sector, por lo que las empresas de transporte deben construir su estructura de costos con base al modelo del Ministerio.

Así las cosas, si por ejemplo una empresa cuenta con convenios que les permiten

llegar a esquemas de economía de escala o prácticas de conducción eficiente, la Superintendencia no debe entrar a sancionar a la misma, puesto que la empresa es más competitiva que la referencia.

Por ejemplo, en el caso de las llantas (rubro que pesa el 8% dentro de la canasta de costos del sector) el parámetro del SICE TAC es de aproximadamente 290 pesos por cada kilómetro recorrido, aunque si la empresa logra reducirlo el valor de su costo operativo será menor respecto al del Ministerio.

“Por lo anterior, la libertad vigilada se debe observar como un esquema en donde no se castigue a la empresa de transporte, sino que por el contrario beneficie a las más competitivas” sostuvo, Rodríguez Muñoz.

Para lograr tal propósito y promover el uso del SICE TAC entre los actores de la cadena, es necesario que el Ministerio de Transporte publique los parámetros que la componen, y haga visible de forma desagregada cada uno de sus componentes, de manera que los diferentes actores de la cadena tengan la posibilidad de consultar la herramienta y determinar en comparación a ésta la estructura de costos de cada usuario.

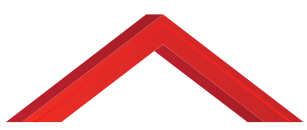


El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, señaló que es urgente que se retome el esquema tarifario de la libertad vigilada basado en los costos operativos de referencia.

EL
NUEVO
REY
DEL
CAMINO



LIGERO, POTENTE Y
EFICIENTE


CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

BOGOTA: Carrera 126A # 17-50 (571) 4227700 **DUITAMA:** Cra 42 #17-50 L103 (578) 7603163
CALI: Carrera 8 # 34 - 03 Lc 1 (572) 4861721 **BUCARAMANGA:** Cra 16 # 60-24 (057)6467854
B /QUILLA : Via 40 # 51-292 (575) 3851025 **MEDELLIN:** Carrera 59#48-103(574) 5122397
SIBERIA: Autopista Medellín km5.3 costado sur occidente de rotonda de Siberia (571)8985056-9
Línea de Atención al Cliente 018000 116 111

Hay que mejorar prácticas empresariales en relaciones económicas del transporte

Ante la difícil situación que atraviesan las empresas de transporte de carga por efectos de la inadecuada aplicación del esquema de libertad vigilada, Colfecar propone crear mecanismos de “Buenas Prácticas Empresariales”, que faciliten las relaciones contractuales en las transacciones comerciales entre transportistas, usuarios de mercancías y operadores.

Complementariamente, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, pidió poner en funcionamiento la Unidad Administrativa Especial Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT-, cuyo objetivo principal es el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte y de la infraestructura de transporte, cuando se presenten fallas de mercado, para fomentar la eficiencia, promover la competencia, controlar los monopolios y evitar el abuso de posición dominante.

Así mismo, Colfecar considera que es necesaria una reforma integral de la institucionalidad del transporte, y en sus tres pilares: Fijación de Políticas Públicas; Regulación; y Vigilancia, Inspección y Control.

“En tal sentido, el gremio reconoce como fundamental el paso dado con la renovación de la estructura de la Superintendencia de Transporte, una de cuyas funciones es propiciar entornos de seguridad jurídica en el transporte, que valga señalar, es inexistente a la fecha” sostiene, Rodríguez Muñoz.

De igual manera, el dirigente gremial pidió establecer la institucionalidad nacional que coordine, enfoque, gestione y articule las políticas públicas de la logística en Colombia, así como a los actores, las infraestructuras, la información, las TICs, y demás recursos que estén al servicio del encadenamiento logístico.



Prácticas restrictivas

Según el gremio transportador, el esquema de libertad vigilada, descrito en el Decreto 2092 de 2011 y la Resolución 4497 del mismo año, que sustituyeron la denominada tabla de fletes, ha ido perdiendo su fundamento por las modificaciones que se le han incorporado.

A juicio del presidente Ejecutivo de Colfecar, esta situación ha propiciado prácticas restrictivas e irregularidades en el mercado, detectado por la Superintendencia de Industria y Comercio SIC.

El dirigente señaló, que en el papel, la tabla de fletes dejó de existir

con la norma del 2011, aunque se mantiene en la herramienta del Sistema de Información para el Transporte Automotor de Carga SICE TAC establecido por el Ministerio de Transporte.

“Cabe señalar que en el SICE TAC, los costos operativos del transporte se incrementaron al cierre de 2018 en 5,14%, absorbiendo la tarifa que se fija. De esta forma, las empresas terminan afectadas puesto que el esquema del SICE TAC solo tiene en cuenta los costos del generador de la carga y del transportador. Esto hace que el transporte de carga sea una actividad inviable y nada competitiva”, señaló Rodríguez Muñoz.

Incertidumbre

El dirigente gremial indicó que en la actualidad existe un panorama de incertidumbre, al que tienen que enfrentarse los sujetos que participan en la prestación del servicio de transporte de carga, y que surge como consecuencia de la disparidad entre las órdenes contenidas en la regulación del transporte y las distintas interpretaciones de las autoridades de control.

Recordó que la normatividad en materia de relaciones económicas del sector ha ido desde la denominada “tabla de fletes”, pasando luego por el lineamiento de la política pública, que propuso generar un cambio en la política económica reinante en el transporte de carga para adoptar una basada en los costos llamada “Libertad vigilada”.

Sin embargo, advirtió que la regulación actual evidencia un giro de 360 grados, dejando otra vez al sector en el mismo punto de partida, es decir una fijación directa de tarifas.

Hay que tener en cuenta que a través del Decreto 2228 del



El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, considera que es necesaria una reforma integral de la institucionalidad del transporte, y en sus tres pilares: Fijación de Políticas Públicas; Regulación; y Vigilancia, Inspección y Control.

11 de octubre de 2013 se modificaron los artículos 1, 3, 4, 5, 11 Y 12 del Decreto 2092, eliminando la facultad de intervención en las tarifas a partir de la formulación de parámetros de regulación materializadas en la Resolución 4497.

El decreto original determinaba que cuando el valor a pagar o el flete se encontrara por debajo de los costos eficientes de operación estimados por el Ministerio de Transporte, con base en la información reportada y reglamentada en el SICETAC, las Superintendencias de Puertos y Transporte y de Industria y Comercio, adelantarían las investigaciones con fundamento en las normas que

regulan la protección a la competencia consideradas como prácticas restrictivas.

Al alertar sobre las implicaciones de estas modificaciones, Rodríguez Muñoz, manifestó que con posterioridad a la norma 2228/13, el Gobierno ha propuesto un proyecto de regulación que reglamenta el artículo 3° de la misma, estableciendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia para determinar los costos eficientes, así como el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, lo que debilita la posibilidad de hacer una intervención en caso de que se presenten fallas en el mercado.

“El proyecto deroga la Resolución 4497 que constitu-

ye el instrumento idóneo y la esencia técnica del esquema o Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga” aseveró el presidente de Colfecar.

Agregó que al desaparecer esta herramienta no se podrá monitorear, ni controlar el valor a pagar eliminando la esencia de la libertad vigilada que sustituyó el esquema del control directo en las tarifas del transporte de carga terrestre.

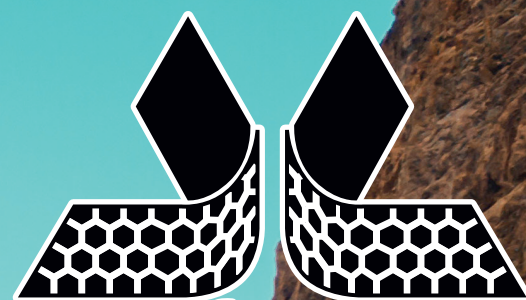
Así las cosas, en caso de distorsiones del mercado solamente se podrá acudir al mecanismo de prácticas restrictivas controlado por la SIC, el cual, por ser de carácter general, difícilmente permite atacar la problemática de competitividad del sector.

SAP

LA SOLUCIÓN LIVIANA

EN EL TRÁILER

EJES DE ARRASTRE



H.B. plus BANDAMATIC
RETREAD RUBBER



- Hombros redondeados.**
- **Surcos protectores de la corona.**
 - **Compuesto de alto desempeño.**
 - **Bajo peso.**
 - **Hombros estabilizadores.**
 - **Mayor aporte al ecosistema.**



H.B.plusBANDAMATIC



www.hbplusbandamatic.com

El largo y difícil camino desde la

Las bases que fundamentan la intervención del Estado en la prestación de los servicios públicos están descritas en el artículo 333 de la Constitución Política, que cimienta los mandatos descritos en la ley 336 de 1996, la cual establece la función del Gobierno de formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de tarifas.

Así mismo, contempla el deber de expedir reglamentos a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte.

De esta forma, en 1997, como resultado de una inmovilización camionera, se creó la “tabla de fletes”, que fijaba unos valores mínimos que las empresas de transporte de carga debían reconocer a los propietarios de

los vehículos de carga.

“Bajo este régimen de control directo imperfecto, no se permitía la realización de pagos por debajo de lo indicado en la Resolución, so pena de recibir sanciones por violación al régimen de relaciones económicas” explicó el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

Posteriormente, la denominada “tabla de fletes” fue objeto de modificaciones y reglamentaciones por numerosos decretos y resoluciones, algunas veces creando excepciones al régimen general y en otras yendo incluso hasta fijar el porcentaje que tendrían de utilidad las empresas de transporte por la prestación de su servicio.

Costos operativos

Luego de más de 10 años, las tarifas piso fueron abandonadas

y en el 2008 se comenzó a gestar la necesidad de un cambio, basado en las recomendaciones del CONPES 3489, dentro del cual se indicó que el establecimiento de valores mínimos generaba ineficiencias en el cumplimiento.

En dicho documento se indicó que “Las relaciones económicas entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo, están reguladas por la Resolución 888 de 2006 del Ministerio de Transporte, donde se establecen los valores mínimos (Tabla de fletes entre cada origen y destino), que la empresa debe reconocer al propietario del vehículo por la movilización de la mercancía objeto del contrato de transporte”.

Sin embargo, se identificó que en la práctica se presentaban ineficiencias en el cumpli-

miento y control efectivo de dichos valores, lo cual generaba brechas entre los costos operativos, los valores efectivamente pactados para la movilización y los valores establecidos por la tabla de fletes.

Adicionalmente, en dicho documento, se recomendó modificar el esquema de regulación pasando de uno de fijación de tarifas mínimas a otro en el que el Gobierno solo intervendría en caso de detectar fallas de mercado.

“Con el fin de armonizar las relaciones económicas de todos y cada uno de los integrantes de la cadena de acuerdo con principios de sostenibilidad, desarrollo y competitividad del sector, es necesario migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervención solo en los casos en que se presenten fallas de mercado y para esto, se propone la creación del Índice de Precios del Transporte – IPT” señaló el documento.

Complementariamente a

lo anterior dicho CONPES planteó que el IPT a cargo del DANE y del Mintransporte, debía estar fundamentado en una metodología que reflejara la realidad del mercado, de conformidad a su vez con la metodología escrita en el mismo documento CONPES.

Así mismo, propuso crear una herramienta de monitoreo del comportamiento de los mercados relevantes que permita determinar las fallas del mercado en el transporte automotor de carga.

Libertad Vigilada

Cinco años después de haber establecido el esquema de “control directo de precios”, el Gobierno expidió el CONPES 3759/13 mediante el cual se afirmó el criterio de la “libertad vigilada”.

Cabe destacar que el citado documento definió y caracterizó el término de “libertad vigilada” como aquella política pública que permite que “los diferentes agentes del mercado (generador, empresa y propietario) negocien libremente los precios del transporte de carga por carretera, bajo un monitoreo constante por parte del Ministerio de Transporte, a fin de identificar posibles fallas de mercado”.

Esta definición sigue la línea del concepto de libertad vigilada plasmado en el artículo 60 de la ley 81 de 1988, que la describe como el nivel de intervención que permite “a los agentes productores determinar libremente los precios de los bienes y servicios, bajo la obligación de informar en forma escrita a la respectiva entidad sobre las variaciones y determinaciones de sus precios, de acuerdo con la metodología que la entidad determine”.

En línea con las definiciones se evidencian dos componentes esenciales de la libertad vigilada:

- Libertad: porque los acto-



tabla de fletes hasta el SICETAC

SICE-TAC

A partir del ICTC el Ministerio de Transporte implementó el Sistema de Información de Costos Eficientes (SICE-TAC), con el objetivo de facilitar la transición entre el anterior régimen de regulación (tabla de fletes) y el nuevo de libertad vigilada.

Los costos eficientes de referencia que este sistema calcula sirven como parámetro de referencia para la negociación entre los agentes.

De igual manera, se creó el Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera (SIRTCC), para monitorear y comparar el valor a pagar reportado en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), en comparación con los costos del SICE-TAC.

A partir de lo anterior, se expidió el Decreto 2092 de 2011 y la Resolución 4497 de 2011, que atienden lo indicado por el CONPES 3489, en lo

referente a la libre fijación de tarifas lo siguiente:

Decreto 2092 de 2011, art. 3: “Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán pactadas por las partes, teniendo en cuenta las condiciones del mercado”.

En estos términos, las relaciones económicas estaban sometidas a las condiciones del mercado.

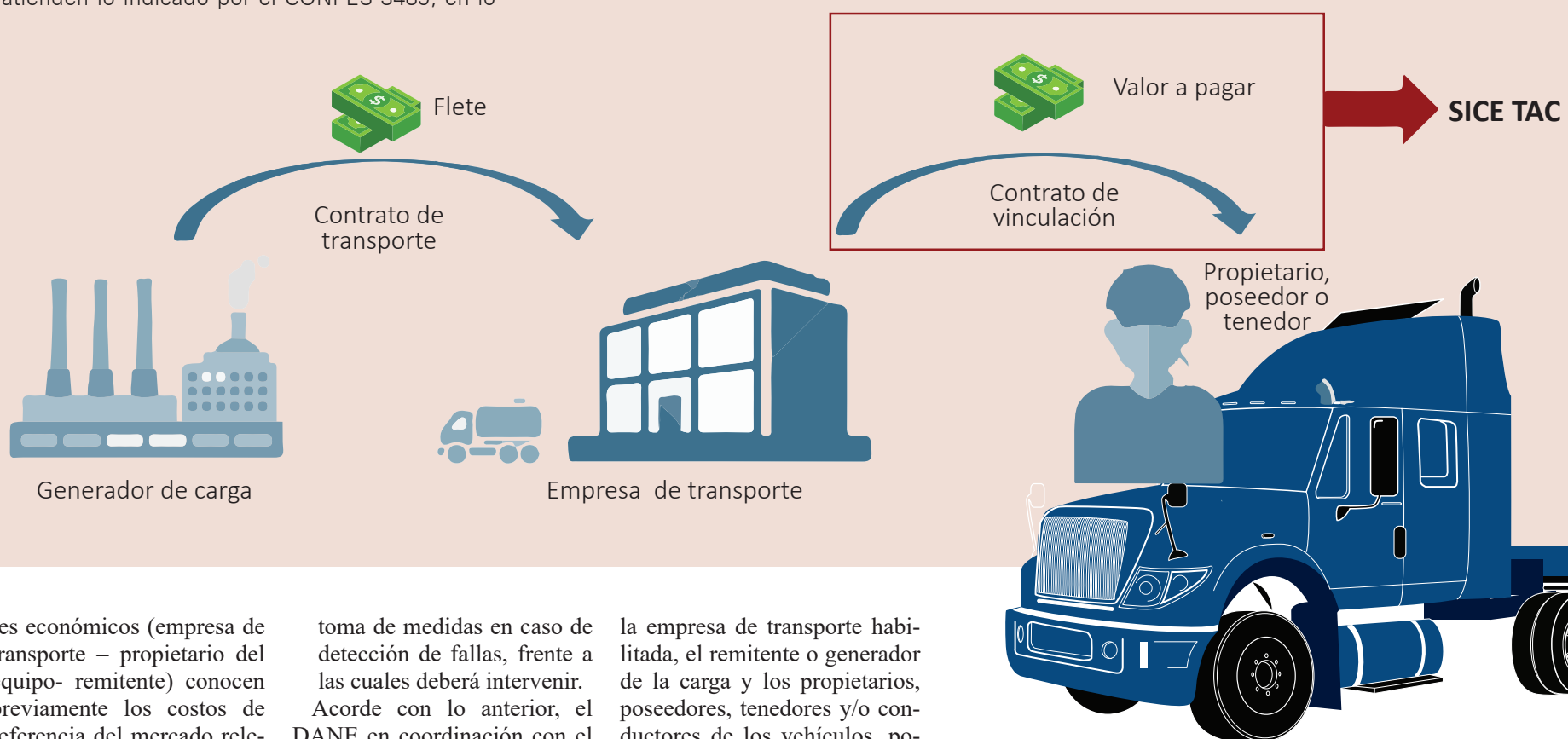
El esquema también distinguió los conceptos: Costo de Referencia y Costo Eficiente.

El primero no incluye la rentabilidad para el propietario del vehículo, los costos de administración en que incurre la empresa de transporte ni los costos de los servicios conexos a la movili-

cación de la mercancía (costos de cargar y descargar la mercancía, escolta, seguros a la mercancía, entre otros). (ver gráfica)

Es importante recalcar que los costos son de “Referencia” ya que si los usuarios consideran que los costos que calcula SIRTCC (a través del SICE-TAC) no reflejan la operación para la cual están haciendo la consulta, pueden negociar sus relaciones económicas considerando otros criterios.”

El segundo caso se refiere a los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que calcula el Ministerio de Transporte, considerando los parámetros de operación más eficientes que se observan en una ruta origen-destino.



res económicos (empresa de transporte – propietario del equipo- remitente) conocen previamente los costos de referencia del mercado relevante que elabora y hace pública el regulador, y a partir de ellos negocia libremente la tarifa cobrada.

- **Vigilancia:** dado que es necesario informar esas tarifas al regulador (Ministerio de Transporte) quien verifica que los parámetros utilizados para calcularla estén ajustados a la realidad, permitiendo el monitoreo y la

toma de medidas en caso de detección de fallas, frente a las cuales deberá intervenir.

Acorde con lo anterior, el DANE en coordinación con el Ministerio de Transporte, y con la participación de los gremios, diseña, implementa y realiza la publicación trimestral del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC).

Confusión de conceptos

El análisis del decreto 2092 permite dilucidar cómo las relaciones económicas que pueden pactarse libremente entre

la empresa de transporte habilitada, el remitente o generador de la carga y los propietarios, poseedores, tenedores y/o conductores de los vehículos, poseen como nexo los conceptos: Flete o precio que pactan el remitente o destinatario de la carga con la empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga, mismo que describe el código de comercio.

Por su parte, el nuevo concepto Valor a Pagar, que introduce el mismo decreto, define como el valor que pacta la em-

presa de transporte con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, en virtud de sus relaciones económicas por la movilización de las mercancías.

No obstante existir los dos conceptos, la norma focaliza el monitoreo para efectos de intervención por fallas en el mercado solamente en el Valor a Pagar, para lo cual adopta un

sistema de Costos de Referencia, y definiría el esquema de monitoreo de los valores del Valor a Pagar, así como de los niveles de Costos Eficientes de Operación, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia.

“Es tan evidente este sesgo del esquema solo hacia el Valor

Viene pág. 13

a Pagar, que el mismo Ministerio mantiene como facultativo monitorear en cualquier tiempo el comportamiento del flete en los términos que el mismo estableciera, en tanto que calcular el Valor a Pagar y definir el esquema de monitoreo es imperativo” explicó, Rodríguez Muñoz.

Monitoreo

Cabe destacar que para obtener la información requerida para el monitoreo, uno de los componentes de la metodología dispuesta por el regulador es la obligación de las empresas de transporte habilitadas de reportar a las autoridades los precios del transporte.

Actualmente, en promedio al RNDC se reporta información de 8,5 manifiestos de durante un año, en donde un promedio de 1.685 empresas reporta tal información.

Sin embargo, a la fecha el Ministerio de Transporte ha habilitado a más de 3.300 empresas de transporte, por lo que se debe realizar un trabajo más fuerte en búsqueda de garantizar el reporte efectivo de información ante las autoridades, de manera que el componente de monitoreo cuente con suficientes datos para tomar decisiones.

En efecto, de acuerdo con el Decreto 2092 de 2011, art. 3 la empresa de transporte tendrá la obligación de informar al Ministerio de Transporte, mediante el manifiesto electrónico de carga, el Valor a Pagar y las demás condiciones pactadas con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto se establezca mediante resolución. Lo que actualmente se conoce como Registro Nacional de Carga RNDC.

A su vez, el esquema del monitoreo con énfasis en el Valor a Pagar permite al Mintransporte contrastar dos variables:

a) Valor a Pagar promedio en una determinada ruta

Adicional a lo anterior, se creó el sistema de Costos de Referencia de las operaciones por ruta origen- destino, que calcula el Ministerio de Transporte como variable y parámetro base de información para la negociación entre los sujetos de las relaciones económicas.

En efecto, el Decreto 2092 de 2011, art. 3, parágrafo dispuso que “El Ministerio de Transporte contará con un sistema de información de costos de referencia, que servirá de apoyo a las partes para determinar los parámetros de negociación económica”.

A su vez, el artículo 4 del mismo Decreto establece que “Para el efecto, el Ministerio de Transporte adoptará un sistema de información de costos de referencia, y definirá el esquema de monitoreo de los valores del Valor a Pagar, así como los niveles de Costos Eficientes de Operación, atendiendo a criterios técnicos, logísticos y de eficiencia”.

Cabe precisar que el Costo Eficiente, el Costo de Referencia, y el Valor a Pagar tienen origen en la herramienta Sistema de Información para la Regulación del Transporte

Esquema imperfecto

Público de Carga por Carretera (SIRTCC), que los calcula con base en insumos y fuentes de información que estructura y actualiza periódicamente de acuerdo con los costos fijos, variables y otros costos para la operación del servicio público.

En estos términos, el esquema de libertad vigilada, que planteado así es “imperfecto”, facultaba al remitente o generador de la carga, a la empresa de transporte público y a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, pactar sus relaciones económicas según las condiciones del Mercado.

Lo anterior, se puede hacer a partir de los costos de referencia calculados por el ente regulador -que a su vez es quien fija la política pública-, con el deber de la empresa habilitada de transporte de informar a la misma autoridad la variable Valor a Pagar y demás condiciones pactadas con el propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga, y de esta forma monitorear, e intervenir en los casos concretos en los que detecte fallas del mercado.

origen destino, que se obtiene de la información que da el RNDC, en específico el documento Manifiesto de Carga Electrónico.

b) Costos Eficientes de Operación del servicio de transporte terrestre de carga que calcula el Mintransporte, considerando los parámetros de operación más eficientes que se observen en una ruta origen-destino.

Debe observarse que los Costos Eficientes no se publicarían a fin de “no llevar a los actores

de la cadena de transporte de carga terrestre a pactar inconscientemente sus relaciones económicas fijándose en los costos eficientes y no en lo que ocurrirá en el libre mercado, lo cual distorsionaría el espíritu del Decreto 2092.”

Ahora bien, cuando el Valor a Pagar, se encontrara sistemáticamente por debajo del nivel de los Costos Eficientes, calculados para la misma ruta

y según el tipo de operación, en viajes redondos ruta par que representen un porcentaje igual o superior al 35% del total de los viajes, se podía decidir intervenir coercitivamente y por 12 meses, la ruta origen destino mediante acto administrativo que determina el Valor a Pagar mínimo que las empresas de transporte deberán reconocer a los propietarios, poseedores

res o tenedores de los vehículos para la prestación del servicio público de transporte de carga en la ruta origen –destino por tipo de operación objeto de intervención.

Cambio del esquema

El presidente de Colfecar señaló que pese a lo imperfecto del esquema, ocurrió que a consecuencia de un paro camionero (a la fecha el sector ha tenido más de 22 paros camioneros desde el año 1996) el Ministerio de Transporte modificó la esencia de lo preestablecido por medio del Decreto 2228 de 2013, en los siguientes aspectos:

- Las relaciones económicas entre el generador de la carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serían establecidas por las partes, sin que en ningún caso se pudieran efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, cuyo parámetro de referencia sería el sistema de información SICETAC, del Ministerio de Transporte.
- Los sujetos del contrato de transporte (remitente/generador de la carga-empresa de transporte habilitada), y los prestadores efectivos del servicio (propietario, poseedor o tenedor de servicio público)

Continúa pág. 16



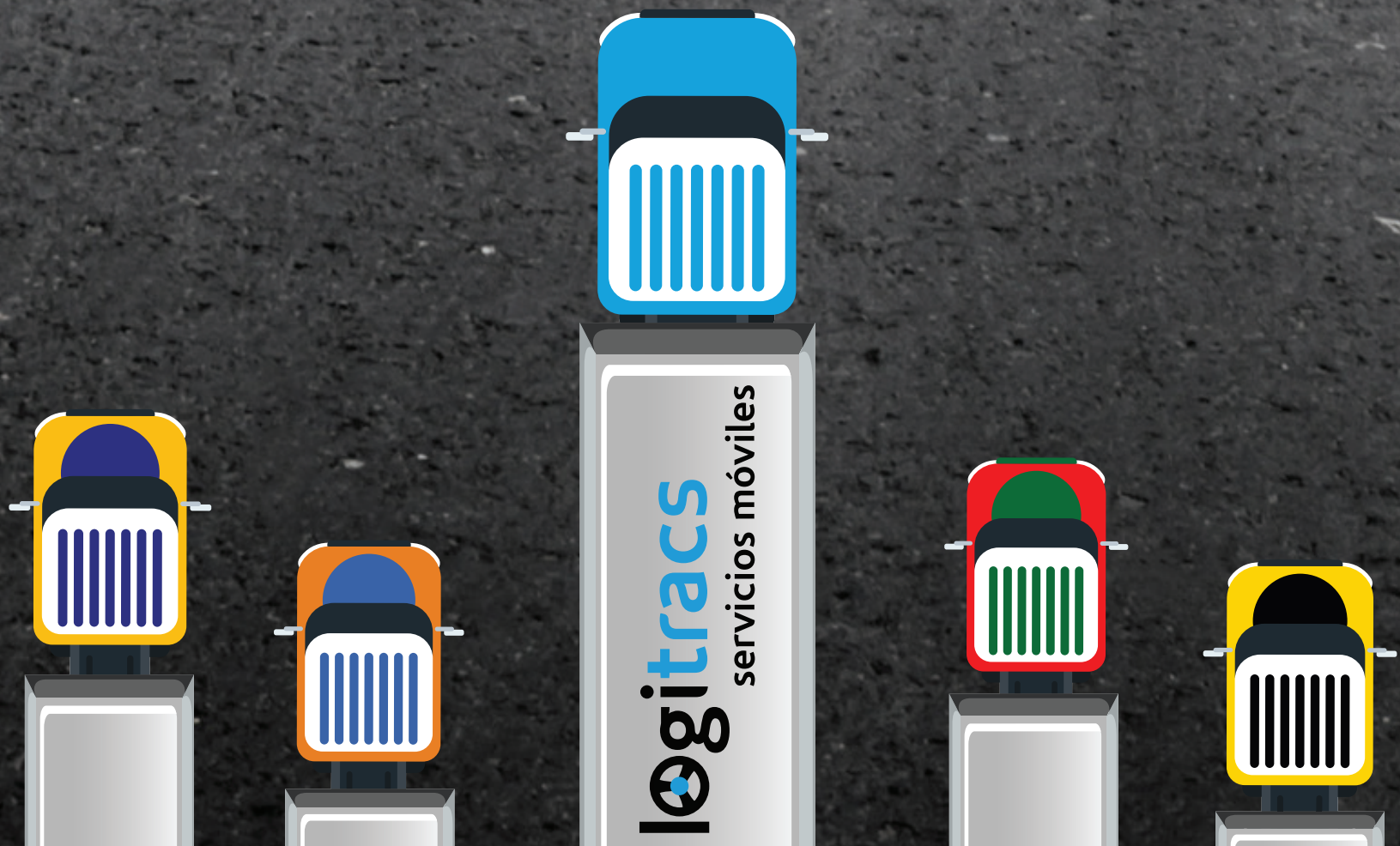


LIDER INDISCUTIBLE

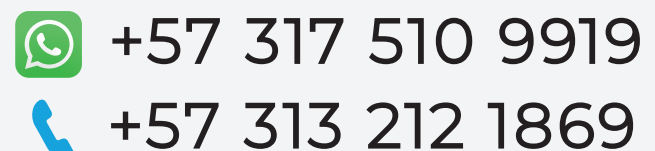
CON REPORTES RNDC
(REGISTRO NACIONAL DESPACHO DE CARGA)

ANTE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

* SIN COSTO ADICIONAL EN LA MENSUALIDAD



¡Activa ya! Equipos GPRS y 100% Satelital



Viene pág. 14

blico de transporte terrestre automotor de carga), que en el anterior esquema estaban regulados, son ahora sujetos obligados y sujetos pasivos ante los entes de control y vigilancia.

- El sistema de información SICETAC del Ministerio de Transporte, sería el parámetro de referencia.
- Igualó los conceptos Costo de Referencia y Costos de Eficiencia.

En este aspecto, el Ministerio de Transporte cambia de criterio y unifica ambos conceptos lo cual es ratificado por su Oficina de Regulación así:

“Por costos de referencia se entiende la característica que tiene la publicación de costos en el sistema SICETAC, para todos los resultados arrojados por el cálculo interactivo, pues constituyen una referencia para las relaciones económicas entre los actores de la cadena. Con el fin de evitar dificultades en la

interpretación semántica de los términos “costos de referencia” y “costo de eficiencia”, desde el punto de vista normativo se entienden como iguales”.

El presidente de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, explicó que este nuevo esquema económico se aparta de lo plasmado en los CONPES 3489/07 y 3759/13 pues, aunque mantuvo al SICE-TAC, introdujo un nuevo mandato que prohíbe realizar pagos por debajo de los costos eficientes de operación, “lo que resulta además inaplicable toda vez que los denominados criterios técnicos, logísticos y de eficiencia nunca fueron establecidos, aunque se obtendrían de la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC” precisó Rodríguez Muñoz.

Agregó que la medida también limita la posibilidad de negociar libremente las tarifas; de tal manera que ni el Flete ni el Valor a Pagar podrán estar por debajo del Sistema de costos que valora y calcula el SICETAC del Mintransporte.



Pagos por debajo de lo indicado renovación de vehículos

El dirigente gremial señaló que posteriormente y bajo ningún parámetro de técnica legislativa, se expidió un memorando conjunto en el que se afirma que “el valor a reconocer en las relaciones económicas del costo kilómetro por tonelada efectivamente transportada, debe ser calculado con base en los Costos Eficientes de Operación contenidos en el SICE-TAC y de acuerdo a las características propias de las relaciones económicas de cada contrato, pudiendo pactar las partes eficiencias adicionales en los factores técnicos, logísticos y operativos”.

A juicio de los transportadores, esto abrió la puerta nuevamente a distintas interpretaciones ya que se creó una excepción para realizar pagos por debajo de lo indicado en el SICE-TAC, reconociendo la posibilidad de que las partes pactaran valores en sus negociaciones con eficiencias adicionales e indeterminadas propias de cada relación económica.

No obstante esto, las ambiguas posiciones conceptuales adoptadas por el regulador han llevado a las autoridades de control a prohibir realizar pagos por debajo de los costos publicados en el sistema del Ministerio, sin importar eficiencias operativas, lo cual se evidencia en la imposición de sanciones por la Superintendencia de Puertos y Transporte cuando existen valores a pagar que se encuentran por debajo de los costos publicados en el SICE-TAC.

“En consecuencia, el régimen de fijación de mínimos del año 1997 se revivió mediante el SICETAC, lo que va en contravía de lo dispuesto en los CONPES 3489 de 2007 y 3759 de 2013; por lo que se hace imperativo retomar la esencia del esquema de Libertad Vigilada sustentado en un sistema de “costos de referencia” que no castigue la eficiencia, y que permita al regulador monitorear el mercado e intervenir sólo cuando se detecten fallas” concluyó Rodríguez Muñoz.

Régimen ambiguo

De igual forma, el documento establece la obligación de reportar el Valor a Pagar a través del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC-, y se extiende el deber de hacerlo también para el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal

efecto defina el Ministerio de Transporte.

La norma también dispuso, que se adelantarían las investigaciones por la Superintendencia de Puertos y Transporte y por la Superintendencia de Industria y Comercio cuando el Valor del Flete y el Valor a Pagar se encontrara por debajo de los Costos Eficientes de Operación estimados por el Mintransporte, con base en la información reportada por el SICE-TAC.

“Como puede verse, se estableció un régimen ambiguo en el que los actores pactan sus precios libremente con la limitación de no poder hacerlo por debajo de los Costos Eficientes de Operación definidos normativamente, pero indeterminados en la práctica al no saber si hacen alusión a los costos del SICE-TAC, los particulares de cada empresa, o los costos promedio del Mercado” indicó Rodríguez Muñoz.

Con el propósito de resolver este interrogante el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 757 de 2015 mediante la cual determinó que en ningún caso se pueden efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación publica-

dos en el SICE-TAC, dado el carácter obligatorio del artículo segundo del Decreto 2228 de 2013, aclarando que los costos del SICE-TAC serán el valor mínimo a reconocer en el marco de las relaciones económicas.

Para el presidente de Colfecar, fue a partir de esta medida que se alteró completamente la naturaleza del SICE-TAC pasando de ser un sistema de costos de referencia, como lo definió la norma inicial del esquema, a un sistema indicador de los valores mínimos que deben ser pagados entre los distintos actores de la cadena de transporte.

“Así las cosas, vemos que el entendimiento que tuvo el Ministerio en ese momento consistió en que ningún actor debe pagar por debajo de los costos publicados en el SICE-TAC” indicó Rodríguez Muñoz.

Posición que comparte la Superintendencia de Puertos y Transporte, que advirtió a los actores del sector de transporte de carga que constituía una infracción regulatoria el hecho de “realizar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, publicados en el SICE-TAC”.

Buen balance del XIV Foro del Transporte de Carga, Aduanas y Servicios Postales

Con éxito se cumplió el XIV Foro del Transporte de Carga, Aduanas y Servicios Postales, organizado por Colfecar entre el 3 y 4 de abril en su sede nacional.

En el marco de este evento, se trataron varios temas relacionados iniciando con la participación de la asesora del Ministerio de Transporte, Isabel Cristina Agudelo, el Superintendente delegado de Tránsito y Transporte, Camilo Pabón, y el director de infraestructura del Departamento Nacional de Planeación DNP, Luis Lota, quienes coincidieron en señalar que el Gobierno trabaja en la modernización tecnológica de entidades del transporte, con el fin de reducir trámites y hacer más efectiva la información que generan los diferentes entes estatales en torno a este sector.

A su vez, la consultora especialista, Greta López Alban, dijo que hay que aclarar reglas de causación del impuesto de industria y comercio para el servicio de transporte de carga por carretera.

Por su parte, la Gerente General de Avanti Colombia, María del Pilar Longo, dijo que el Estado es el dueño del dinero que se recauda de seguridad social.

Mario Fontalvo, director Iniciativa Cluster Logística y Transporte de la Cámara de Comercio de Bogotá CCB, dijo que hay una baja cultura para medir la calidad en logística y que sólo 21,5% de las empresas tienen indicadores.

Así mismo, Sonia Cristina Uribe Vásquez, subdirectora de Comercio Exterior de la Dian,



expresó que los dispositivos electrónicos contribuyen a optimizar la seguridad de la carga.

En ese mismo sentido se manifestaron, Edgar Higuera, Gerente de Logística y Transporte de la ANDI, Miguel Espinosa, Presidente de FITAC, Juan Diego Cano, de Asuntos Legales de ANALDEX y José Moreno, de la Zona Franca ZF, quienes señalaron que los dispositivos electrónicos son claves para la trazabilidad del transporte de carga.

A su vez, el Coronel Óscar Cortés, de la Policía Fiscal y Aduanera POLFA, dijo que

este organismo implementa criterios para la inspección de mercancía en concordancia con las nuevas políticas de seguridad

y así combatir con mayor efectividad el contrabando.



El Coordinador Nacional del PIDEP, del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Santiago Peláez, manifestó que el sector postal afronta los desafíos de la economía digital aprovechando las oportunidades que se presentan en el mercado.

Por su parte, el Director Ejecutivo Comisión de Re-

gulación de Comunicaciones, Carlos Lugo Silva, señaló que la simplificación regulatoria en sector postal impacta positivamente prestación de este servicio.

La Directora Protección a Usuarios de Servicios de Comunicaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio SIC, Sandra Milena Urrutia Pérez, dijo que las em-

presas postales han dado pasos importantes para la protección de sus usuarios.

Finalmente, el Director Jurídico Unidad de Trabajo Legislativo Comisión Séptima Cámara de Representantes, Sergio León Santaella, dijo que con la Ley de pago a plazos justos mejorarán condiciones económicas de las empresas.



HINO CONNECT, la herramienta que revolucionará la operación de buses y camiones en Colombia

HINO lanza al mercado el revolucionario software HINO Connect, una avanzada y potente herramienta que actúa como Copiloto Virtual 24/7 y recopila toda la información importante sobre el rendimiento del vehículo y los hábitos de conducción que tiene el conductor del bus o camión en el momento de la operación.

Esta innovación tecnológica, una de las más completas en ser ofrecida directamente por una marca de camiones en Colombia, fue desarrollada por HINO para brindar información a los clientes y que estos a su vez puedan tomar decisiones preventivas y así mejorar los procesos en: la eficiencia de la operación, la optimización de los tiempos en los talleres o centros de servicio de la marca; tener asistencia profesional 24 horas en caso de presentarse una situación de riesgo, soporte técnico en línea, localización en tiempo real, seguimiento de rutas entre otros servicios.

“Con esta nueva tecnología queremos brindar una solución integral al concepto de información en el segmento de carga y pasajeros que le permita tener el control total, detallado y en tiempo real para optimizar el rendimiento del automotor, y aumentando la rentabilidad de los usuarios y/o Flotas. Es una herramienta que se convertirá en la mano derecha del transportador”, comenta Juan Patiño Gerente de posventa

Hino Colombia.

Hino Connect, por medio de una conexión aplicativo que va instalada en el corazón del automotor, entrega al cliente HINO un informe detallado donde se evidencia la distancia recorrida en kilómetros, RPM y torque, temperatura, aceleración, frenado, así como la geolocalización del vehículo; inclusive, puede registrar el consumo del motor cuando se encuentra en ralentí (mínimo de revoluciones por minuto).

En caso de ser detectada algún tipo de falla, la asistencia de HINO Connect vía telefónica, se pondrán en contacto con el conductor para determinar el tipo de acción que se debe implementar: informativa, de prevención o de asistencia inmediata.

**HINO CONNECT
y Eco Safe & Drive,
otra alternativa de
mejoramiento en la
productividad del
bus o camión**

El HINO Connect también informará a los transportadores sobre las capacitaciones Eco Safe & Drive que se dictan a nivel nacional en los concesionarios de HINO. Junto con el reporte periódico de rendimiento, también se in-

cluirán las fechas de las capacitaciones, gratuitas para usuarios HINO, y de esta forma complementar los dos servicios para aumentar aún más la productividad en la operación.

Los cursos Eco Safe & Drive se enfocan en capacitar a los conductores para que conozcan las buenas prácticas de manejo que ayudan a incrementar la economía en el consumo

combustible, tiempos de mantenimiento, así como la eléctrica y mecánica de los buses y camiones.

Los vehículos de la Serie 300, 500 y Chasis para buses modelo 2020 de HINO, tendrán el Copiloto Virtual HINO Connect de fábrica. Además, el hardware en la primera fase es instalado en dichos modelos sin alterar de ninguna manera la garantía del vehículo.



Sobre Distribuidora HINO de Colombia

Representamos HINO, la marca de buses y camiones del Grupo Toyota. En Colombia, HINO cuenta con una planta especializada y exclusiva de ensamble para chasis de camiones y buses. Actualmente cuenta con 25 vitrinas a nivel nacional que se encuentran ubicadas en las principales ciudades del país (Bogotá, Chía, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Pereira, Manizales, Pasto, Ibagué, Yopal, Villavicencio, Cúcuta, Montería y Tunja). Su portafolio de productos se conforma por 16 referencias de camiones y 4 de buses.

Visite www.hino.com.co y conozca más sobre HINO Connect y los modelos de la marca.

En redes: [f](#) [i](#)



**CUANDO SE REQUIERE
PRODUCTIVIDAD
MÁS ES MÁS**

INCLUYE 3 AÑOS DE HINO CONNECT PARA VEHÍCULOS MODELO 2020*

**NUEVO
FC9J LIGHT**

**MÁS
EFICIENTE
PRODUCTIVO
POTENTE**

PODER Y TECNOLOGÍA JAPONESA

PBV: 9.500 Kg
Potencia y Torque: 207 HP - 65 Kg.m
Distancia entre ejes: 3.850 mm

INGRESE A: www.hino.com.co Síguenos en: @hinocolombia @HinoColombia @hino.colombia

*Hino connect incluido en todos los vehículos año modelo 2020 con plan por 3 años a partir de la fecha de registro.

RED HINO A NIVEL NACIONAL: BARRANQUILLA: Praco Didacol: Tel.: 3160300, BOGOTÁ: Praco Didacol Morato: Tel.: 3077068 – PracoDidacol Américas: Tel.: 3808910 – PracoDidacol Calle 80: Tel.: 3808920 – PracoDidacol Titán: Tel.: 3808933 – Yokomotor Fontibón: Tel.: 4184393, BUCARAMANGA: Praco Didacol: Tel.: 6910200, CALI: Praco Didacol: Tel.: 3692100, CHÍA: Novamotors: Tel.: 8796262, IBAGUÉ: Praco Didacol: Tel.: 2771862 – 2772002, ITAGUÍ: Praco Didacol: Tel.: 2040200, MANIZALES: Vehicaldas Tel.: 3104694333, MEDELLÍN: Autoamérica: Tel.: 4441121 - Praco Didacol: Tel.: 2040200, MONTERÍA: Autoroble: Tel.: 7823800 - 7890083, NEIVA: Automotores del Surcolombiano: Tel.: 8701708, PASTO: Praco Didacol: Tel.: 7374500 – 7374007, PEREIRA: Praco Didacol: Tel.: 3470200, TUNJA: Carrazos Ltda: Tel.: 7405060, VALLEDUPAR: Megacomercial: Tel.: 2875765, VILLAVICENCIO: Praco Didacol: Tel.: 6818820.



SISTEMA ANTIBLOQUEO
DE FRENOS ABS UN
R13/10



CONTROL ELECTRÓNICO DE
ESTABILIDAD (ESP)
"NO INCLUIDO"



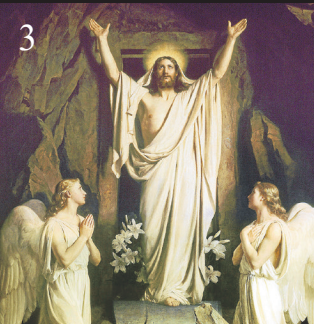
ALERTA DE
COLISIÓN FRONTAL
"NO INCLUIDO"



SISTEMA DE SUJECIÓN
INFANTIL (ISOFIX)
"NO INCLUIDO"



SISTEMA DE BOLSA
DE AIRE -AIRBAG O SRS- SRP
"NO INCLUIDO"

1																
	GOLPE DEL BOXEO QUE VA CON DIRECCIÓN AL MENTÓN.													NÚMERO DE MONEDAS DE PLATA QUE RECIBIÓ JUDAS ISCARIOTE POR TRAICIONAR A JESÚS.		
	CIUDAD A LA QUE ESTE MESÍAS HIZO SU ENTRADA TRIUNFAL MONTADO EN UN POLLINO.													CONJUNTO DE CUALIDADES QUE HACEN QUE UNA PERSONA DESTAQUE DE LAS DEMÁS.		
	ALICIA DE JUANCHO POLO VALENCIA.													INICIALES DEL PROTAGONISTA DE "LICENCIA PARA MATAR".		
	RESPUESTA TELEFÓNICA.													ASEGURADORA DE RIESGOS.		
	ANTIGUO NOMBRE DEL MONTE SINAI.													INICIALES DEL AUTOR DEL TEMA MUSICAL "AY, MI LLANURA".		
	VOZ ÁRABE QUE SIGNIFICA PADRE _____. TIPO DE TRANSMISIÓN DE TELEVISIÓN SATELITAL.													SÍLABA REPETIDA EN UNA CHARLA INFRUCTUOSA.		
	SIGLAS DEL COLESTEROL QUE PROTEGE EL CORAZÓN.													EL RIVAL DE POPEYE.		
	TOMAR LA ÚLTIMA MERIENDA.													MUSULMÁN QUE PRESIDE LA ORACIÓN.		
	TELA DE TEJIDO ACORDONADO PARA HACER VESTIDOS DE MUJER.													QUE ESTÁ EN EDAD DE CASARSE.		
														PIEDRA, EN INGLÉS.		
	INICIALES DEL CAMPEÓN DE LA PRIMERA VUELTA A COLOMBIA EN BICICLETA.													INTERPRETE DE NIÑA BONITA _____. DÍA DE LA UNIÓN DE JESÚS EN CASA DE LAZARO.		
	SÍMBOLO DE LA CARGA DEL ELECTRÓN.													TIERRA SONADA POR AGUSTÍN LARA.		
	ASIENTO PARA TRASEROS REALES.													PASIÓN DEL FÚTBOL.		
	CONSECUENCIA DE UN PECADO.															
	VINONATURAL QUE CONTIENE UNA PROPORCIÓN DE AZÚCARES INFERIOR A 15 g/L.													LARGO EN ITALIANO.		
														SOMBREIRO PLEGABLE.		
	NOMBRE DEL PROTAGONISTA DE "LA ENEIDA".													FAMILIA ROMANA, RIVAL DE LA GIBELINA.		
	TECLA QUE BORRA INFORMACIÓN.													EL RÍO MÁS LARGO DE ITALIA.		
	NOVIA DEL PATO DONALD.													GRUPO GUERRILLERO DE LOS PELUSOS.		
														LÍQUIDO PARA PELAR EL MAÍZ.		
	ABREVIATURA DE ETCETERA													ADEMÁS, EN INGLÉS.		
														SACAR PROVECHO DE UNA COSA		
	CARGA, EN INGLÉS.															
3														BASTÓN DEL ALFABETO.		
	MUJER DE LOT CONVERTIDA EN ESTATUA DE SAL POR HABER DESOBEDECIDO LAS ÓRDENES DE DIOS.													SIGLO QUE COMPRENDE LOS AÑOS 1001-1100.		
	DÍA DE LA SEMANA EN QUE SE CELEBRA ESTA FIESTA CENTRAL DEL CRISTIANISMO															
	CANCIÓN CON LA QUE METALICA GANÓ SU PRIMER GRAMMY EN 1990													VOZ QUE USAN LOS CARRETEROS PARA GUIAR LAS CABALLERÍAS HACIA LA IZQUIERDA.		
	ENTREGA DE LA PELOTA ENTRE JUGADORES DE UN MISMO EQUIPO															
	CIUDAD FRANCESA A ORILLAS DEL RODANO _____. INICIALES DEL "BURRO MOCHO".															
	CORTE DE CAMINOS.													VEHÍCULO AMARILLO DEL SERVICIO PÚBLICO.		
	SOMBREIRO DEL EJERCITO ESPAÑOL.															
	MÁXIMA CALIFICACIÓN DEL RIESGO.															
	MUJER QUE FINJE SER ADIVINA															
	PRINCESA QUE VIVÍA ENCERRADA EN UNA TORRE _____. EL FLACO AGUDELO.													GRUPO GUERRILLERO DE LOS PELUSOS.		
														LÍQUIDO PARA PELAR EL MAÍZ.		
	ÓRGANOS DEL SENTIDO DE LA VISTA.													ADEMÁS, EN INGLÉS.		
	ÓRGANO QUE SE METER EN LA LLAGA.													SACAR PROVECHO DE UNA COSA		
	OREJAS DE LA VASIJA.															
	BIEN NATURAL RECIBIDO DE DIOS.															

SEMANA COLFECAR

SOLUCIÓN F



CUANDO SE REQUIERE

PRODUCTIVIDAD

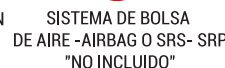
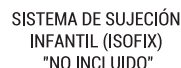
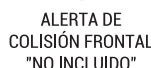
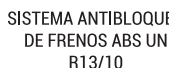
MÁS ES MÁS

✦Eficiencia, ✦Rentabilidad, ✦Respaldo, ✦Productividad

INCLUYE 3 AÑOS DE HINO CONNECT PARA VEHÍCULOS MODELO 2020*

PRÓXIMA EDICIÓN

2

This detail from Raphael's 'The School of Athens' fresco depicts a group of philosophers seated at a banquet table. On the left, Plato, dressed in a red robe, holds a glass of wine. Next to him, Aristotle, in a green robe, gestures with his hand. To the right, another figure in a red robe is visible, also holding a glass. The table is laden with various items, including a bowl of fruit, a glass of red wine, and a basket of bread. The background shows architectural elements like columns and a doorway.

Presentan programa de reposición para vehículos de carga

El Presidente, Iván Duque, destacó el fortalecimiento del programa de reposición de los vehículos de carga que llevan más de 20 años y hasta 10 toneladas de peso.

Durante el lanzamiento del Cuerpo Especial de la Policía de Tránsito para el Control de la Ilegalidad y Siniestralidad Vial, evento que se realizó en la Plaza de Armas de la Casa de Nariño, el jefe del Estado afirmó que “le estamos mostrando a Colombia que cumplimos, que les cumplimos a los transportadores”, al explicar las medidas que ha tomado el Gobierno para proteger al pequeño transportador.

El Presidente aseguró que desde su posesión ha existido una mesa técnica permanente para dialogar sobre las dificultades, retos y acciones que se deben emprender para proteger al pequeño transportador.

“No solo se ha puesto en marcha un programa muy importante para permitir el total descuento del IVA para la reposición de ese parque vehicular a los vehículos que llevan más de 20 años y hasta 10 toneladas de peso, para esos pequeños transportadores que tienen hasta dos camiones”, anotó.

En segunda instancia, indicó que se han abierto “unas líneas de crédito blandas, para incentivar esa transformación del parque vehicular y también promover el transporte limpio, el transporte con menos impacto ambiental”, que se constituye en una defensa del interés del pequeño transportador, “de la mano con mejores prácticas ambientales”.

Recordó que en el Plan Na-



El Presidente, Iván Duque, destacó el fortalecimiento del programa de reposición de los vehículos de carga que llevan más de 20 años y hasta 10 toneladas de peso.

CORTESÍA WWW.MINTRANSPORTE.GOV.CO



cional de Desarrollo se introdujo “un artículo para tener ese Fondo de Compensación para financiar, para acompañar esos ejercicios de reposición, mecanismos que también resuelven muchas necesidades de los pequeños transportadores”.

“Desde luego, también hay otros avances que son muy importantes, y tienen que ver con el trabajo que viene desarrollando la Superintendencia de Transporte, porque la Superintendente (Carmen Ligia Valderrama), se ha dedicado a fortalecer la entidad y a tener instrumentos para hacer presencia en el territorio y sancionar a aquellas empresas que abusan de los transportadores del país”, dijo.

Señaló que la labor que ha hecho la Superintendencia, también ha consistido en “exigirles a las secretarías locales de transporte que tomen las medidas necesarias para enfrentar la ilegalidad, y que también tomen las acciones para evitar que se emitan licencias exprés, sin todos los requisitos, poniendo en riesgo la vida de tantos colombianos”.

El Presidente Duque resaltó que estos esfuerzos son el

resultado del trabajo con el Ministerio de Transporte, la Dirección de Tránsito de la Policía (Ditra), la SuperTransporte y la Agencia Nacional de Infraestructura, así como de los gremios de transporte.

Finalmente, anunció que “seguirán muchas más medidas en los próximos días, para hacer del transporte en Colombia un sector donde hay protección y donde hay cero tolerancia con la ilegalidad”.

Transportadores recibieron con beneplácito plan de renovación de vehículos

Empresarios del transporte de carga y camioneros, respaldaron el nuevo programa de chatarrización en el país, que será conocido ahora como de ‘Renovación del Parque Automotor’ y que fue presentado por el presidente Iván Duque. Ahora esperan que se establezca una vida útil para los automotores.

Dirigentes gremiales de Colfecar y la Asociación de Transporte de Carga, ATC, calificaron de positiva la renovación del Parque Automotor, que permitirá con incentivos y el total del descuento del IVA, para la reposición del parque automotor y en especial para los pequeños transportadores que tienen hasta dos camiones.

El presidente de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez, dijo que se honra al Gobierno porque programa ha sido construido

con los gremios desde el inicio de este Gobierno.

“Es una propuesta que se va evaluar en la medida en que los transportadores y empresarios requieren también estímulos a efectos de renovar el parque automotor, se está pensando en la posibilidad de la venta de vehículos usados en el mercado de automotores de 7 a 10 años, que pueden ser objeto de compra venta en el sector y de esa manera también lograr una renovación del parque”, manifestó el dirigente gremial.

La Renovación del Parque Automotor que fue presentado por el Gobierno Nacional, es para el director ejecutivo de la Asociación del Transporte de Carga, ATC, Felipe Muñoz, un complemento de acciones que ha tomado el Ministerio

de Transporte, desde la Ley de Financiamiento.

“Habrá que revisar que observaciones podemos hacer porque hasta el día viernes recibimos el borrador, pero insistió en que todo lo que sea sociablemente con el sector hay que trabajarlo, perfeccionarlo y llevarlo la realidad”, manifestó Muñoz.

Los dirigentes gremiales afirmaron que insistirán para que en Colombia, teniendo en cuenta la geografía y las extensas horas de movimiento de carga, se establezca una vida útil para estos automotores.

Hay que señalar que en Colombia, hay más de 103.000 vehículos de carga, y 4 de cada 10 tiene más de 20 años de antigüedad.

Publicado en Caracol.com.co 13-04-2019

Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga

En el marco del primer debate del Plan Nacional de Desarrollo, quedó planteada una estrategia que busca promover, de manera estructural, la modernización del parque automotor de carga, mediante la desintegración vehicular y la renovación del parque automotor.

Por esta razón, el Gobierno Nacional implementó una serie de medidas que buscan ser eficaces y de fácil acceso para los propietarios de vehículos de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) igual o superior a las 10,5 toneladas y cuyos modelos tengan una antigüedad igual o superior a 20 años.

Según el Viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, con tal objetivo en los próximos meses serán asignados recursos por el orden de \$260.000 millones de pesos para el 2019.

“Con la creación de este fondo garantizaremos la destinación específica de los recursos, ampliando la posibilidad de conseguir nuevas fuentes que garanticen la continuidad del programa de modernización” sostuvo el funcionario.

Esta medida, incluida en el artículo 221 del Plan Nacional de Desarrollo, se suma al beneficio de exención total de IVA para propietarios de entre 1 y 2 vehículos de más de 20 años que deseen renovar previa desintegración de sus vehículos, el cual fue aprobado en la Ley de Financiamiento.

Por su parte, la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco señaló que “el Ministerio está avanzando en la construcción de un nuevo pro-

grama de modernización del transporte de carga, que busca principalmente promover la renovación de vehículos viejos a nuevos vehículos con tecnologías más limpias y eficientes, que brinden una mayor productividad y menores emisiones”.

Mediante la creación del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, el Gobierno Nacional garantizará la efectividad y la transparencia en la ejecución de los recursos asociados al nuevo programa de modernización del parque automotor de carga, así como la continuidad de la polí-

tica de modernización de vehículos de carga pesada.

El Viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos aclaró que “el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se integrará con los recursos provenientes del saldo de los recursos pendientes por ejecutar del programa de renovación establecido en el CONPES 3759 de 2013; los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización y otras fuentes de financiamiento definidas por el Ministerio de Transporte”.

“La creación de este Fondo es una muestra clara del compromiso del Gobierno Nacional por mantener y mejorar el programa de modernización que mejore la productividad de los

transportadores y reduzca la contaminación producida por el sector transporte” concluyó Ostos.



Habría \$500.000 millones para plan de chatarrización

Luego de diez años de ejecución del programa de renovación del transporte de carga en el país, se calcula que se han desintegrado alrededor de 30.800 vehículos y que hacen falta más de 60.000 camiones con más de 20 años de uso.

En este panorama, en el que restan menos de tres meses para que se finalice el programa ‘uno a uno’ —en el que se establece que para poder operar un vehículo de carga nuevo primero se debía chatarrizar otro viejo—, el Ministerio de Transporte ha ido mostrando sus cartas de cómo sería el nuevo plan de renovación del parque automotor.

Dentro de las iniciativas publicadas por esta cartera está la creación del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, que, según anunció este diario hace tres semanas, sería administrado por una fiducia.

Los recursos

Contando las diferentes fuentes de financiación, se estima que el presupuesto inicial del nuevo programa de renovación de vehículos de carga sería superior a los \$500.000 millones, según Juan Carlos Rodríguez, presidente

de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar).

Sin embargo, la cifra no es oficial, pues según señaló Rodríguez, no hay claridad sobre la cantidad de dinero que no fue ejecutada en el programa de chatarrización original.

“Nosotros calculamos que fuera de los \$260.000 millones anunciados por el Gobierno que se invertirán en el nuevo plan de renovación, debe haber por lo menos \$300.000 millones más, provenientes de la misma cuenta del sector, por las vigencias expiradas”, indicó el dirigente gremial, en diálogo con Portafolio.

Entre 2008 y 2016, por los pagos de pólizas de seguro incumplidas —que, en su momento, fueron utilizadas para permitir que nuevos vehículos de carga entraran a circular bajo el compromiso de desintegrar un camión viejo al término de 18 meses— se recaudaron \$1,42 billones, según documentos del Ministerio de Transporte a los que tuvo acceso este diario.

Así mismo, se reporta que entre 2008 y 2018, fueron asignados \$1,41 billones, de los cuales fueron usados alrededor de \$968.785 millones. De esta operación, quedaron sin apropiar más de \$172.600 millones.

Por otro lado, por cuenta de los certificados de Cancelación de Matricula (CCM), que fueron una figura que surgió para permitir que los propietarios de vehículos de carga que hubieran desintegrado sus camiones, pero que no buscaban renovar, pudieran ceder el cupo de su carro chatarrizado, hay más recursos.

De acuerdo con los documentos, por los CCM, entre 2017 y 2018 ingresaron a la cuenta del Ministerio cerca de \$18.500 millones.

Además de lo anterior, según destacó Rodríguez, también habría que contemplar el dinero que ha ingresado a las arcas del Estado por cuenta del saneamiento de carros que habían sido mal matriculados.

“Hay un tema de recursos que no está claro. Entonces hay que clarificar esas cifras, de cara a una necesidad tan grande de recursos que tiene el sector para modernizar el parque automotor. Sobre todo cuando el Ministerio de Transporte ha propuesto un esquema de transición del programa ‘uno a uno’ a un nuevo sistema de reposición, en el que se busca estimular la salida de vehículos de carga de más de 20 años de uso”, manifestó.

Adriana Carolina Leal Acosta
adrlea@portafolio.co



Filtros que mejoran la calidad del aire, y así la

MANN+HUMMEL

líder mundial de la industria de Filtración Automotriz e

Industrial, está usando su liderazgo tecnológico, para desarrollar sistemas de filtros que mejoran la calidad del aire ambiente, reteniendo las partículas finas PM10 y PM2.5, y con su nueva tecnología también reducen la contaminación con Dióxido de Nitrógeno (NO2).

Muchas ciudades alrededor del mundo sufren de excesiva contaminación del aire. Fuentes como el tráfico vehicular y las plantas industriales causan altas concentraciones de partículas finas (PM10 y PM2.5) y dióxido de nitrógeno.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, cerca de 7.000.000 de personas mueren cada año debido a enfermedades respiratorias asociadas con las partículas finas. Éstas son peligrosas para la salud humana, especialmente cuando se trata de las partículas más pequeñas

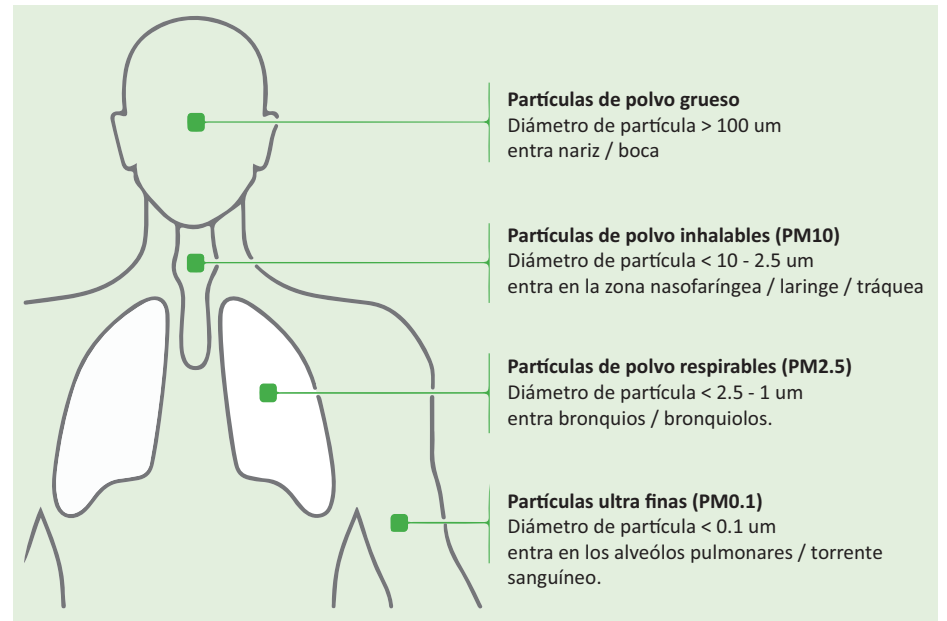
(PM2.5), las cuales pueden penetrar de forma profunda dentro de los pulmones, generando enfermedades respiratorias.

Por su parte, el dióxido de Nitrógeno empeora las alergias, causa daños en el tracto respiratorio y puede contribuir a enfermedades del corazón.

Los especialistas en filtración de MANN+HUMMEL han desarrollado tecnologías con las cuales la contaminación del aire puede ser reducida.

¿Cómo MANN+HUMMEL ayuda en la limpieza del aire ambiente de las ciudades?

MANN+HUMMEL ha sido un líder mundial en filtración por más de 77 años. Durante décadas, MANN+HUMMEL ha sido bien conocida por sus filtros utilizados en vehículos bajo sus marcas MANN-FILTER y WIX-FILTERS. Ahora, estamos transfiriendo nuestra experiencia en filtración para ayudar a reducir la contaminación del aire en puntos de congestión en zonas urbanas.



En lugares con mucho tráfico o grandes emisiones de chimeneas y bajo intercambio de aire, la contaminación del aire es particularmente alta. Las personas que pasan tiempo regular-

mente aquí, como en las intersecciones principales, estaciones de tren o pasos subterráneos, así como en paradas de autobús, tienen un efecto particularmente dañino en su salud.

Sistema de Filtración Estacionario de Partículas de Polvo Fino

Al utilizar sistemas de filtros estacionarios como nuestro Cubo de Filtro, podemos reducir los niveles de contaminación en la ubicación respectiva y hacer una contribución para proteger la salud.

Los filtros instalados en las columnas de filtro reducen la concentración local de partículas finas y dióxido de nitrógeno. Nuestra tecnología también se puede integrar en paradas de auto-

bús o estaciones de trenes.

El Cubo de Filtro de MANN + HUMMEL puede atrapar más del 80 por ciento del NO2 y las partículas finas contenidas en el aire ambiente que se absorbe.

El núcleo de esta tecnología es un filtro combinado de última tecnología. Esto incluye una capa filtrante que retiene partículas y capas adicionales de carbón activado para adsorber NO2.

En este proceso, estos medios de carbón activado altamente porosos absorben el NO2 de manera muy efectiva debido a su gran área superficial.

La tecnología se caracteriza por una caída de presión particularmente baja. Como resultado, es capaz de limpiar eficientemente el aire mientras utiliza una cantidad baja de energía.

Dependiendo de los requisitos, usar un sistema modular significa que se pueden instalar varios Cubos de Filtro

uno encima del otro para formar una columna de filtro. Una columna de filtro con tres cubos de filtro más desarrollados puede limpiar 14,500 m³ de aire cada hora.

El módulo de control electrónico permite al usuario ajustar el funcionamiento de los filtros para adaptarse a las condiciones de calidad del aire actual. Los sensores integrados registran datos del aire y del clima que se transfieren a una nube y se analizan.

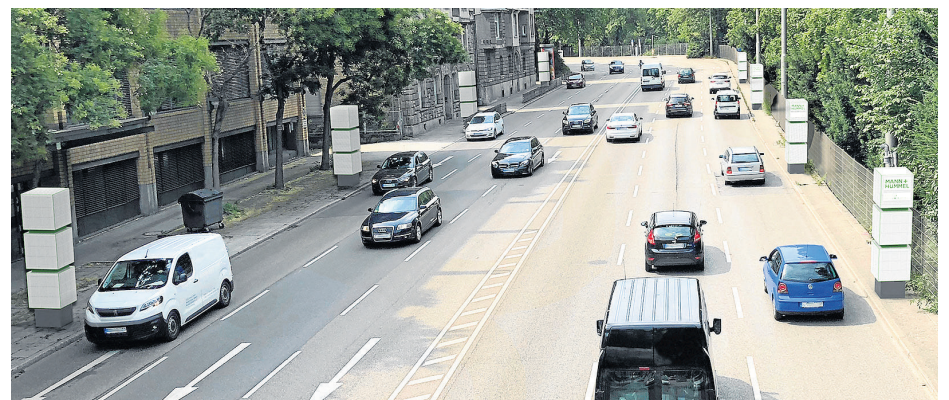


Foto: Av. NECKARTOR – Ciudad: Stuttgart (Alemania)
70.000 carros por día están pasando por los Cubos MANN+HUMMEL.

calidad de vida, en las ciudades por MANN+HUMMEL

Sistema de Filtración Móvil de Partículas de Polvo Fino

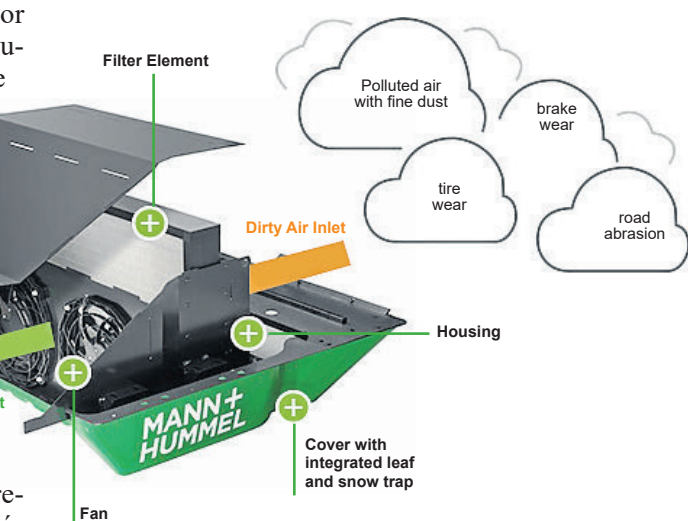
En el debate público, la mayor parte de las emisiones de partículas finas (PM10 y PM2.5) que se encuentran en las ciudades se atribuyen al tráfico vehicular, en particular a aquellas unidades equipadas con motor Diesel, y por tal motivo medidas como la prohibición de conducir son continuamente consideradas. Los operadores de flotas se ven cada vez más obligados a reducir y compensar su huella ecológica. En este proceso, el punto focal es principalmente las emisiones de escape.

Pero las emisiones de partículas finas de un vehículo no se limitan a las emisiones de escape. El desgaste de los discos de freno y las pastillas en el proceso de frenado genera partículas finas, y este es un volumen de partículas significativamente mayor que el generado por los gases de escape.

Así mismo, el desgaste de las llantas y la misma abrasión de las vías generan partículas de polvo fino. Por lo tanto, el problema es más amplio que el tipo de combustible en los vehículos, y también se aplica a los vehículos eléctricos.

El filtro de partículas de polvo fino MANN + HUMMEL permite a los vehículos compensar las emisiones que emiten al aire ambiente. Cuando se instala, por ejemplo, en el techo o la parte inferior de un vehículo, el filtro puede retener partículas presentes en el aire.

Para este propósito, los ventiladores transportan aire ambiental al sistema montado en el vehículo. Esto significa que los vehículos pueden filtrar las partículas del aire circundante incluso cuando el vehículo está parado. Los especialistas en filtración utilizan sensores y se ponen en contacto con una nube de la red para registrar y evaluar el rendimiento de la filtración y también



para recopilar datos del aire y del clima.

Las primeras pruebas indican que el filtro retiene tantas partículas finas (PM10 y PM2.5) del aire ambiente como un vehículo con un moderno motor de gasolina o diesel emite en el proceso de combustión.

Tiene sentido colocar filtros de polvo fino en vehículos que se mueven con frecuencia por la ciudad.

El filtro apenas se nota en el techo o en la parte inferior de los vehí-

los de transporte, autobuses o trenes suburbanos.

Con nuestros filtros de partículas finas para vehículos, en MANN+HUMMEL estamos cada vez más cerca de la conducción con emisión neutra. Ya sean con motor Diesel o Eléctrico, MANN+HUMMEL desea mejorar el balance de emisiones de los vehículos, y así la calidad del aire y calidad de vida en las ciudades.



Alianzas Logísticas Regionales, claves para impulsar competitividad del país

El Viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, destacó que el trabajo que desde el Ministerio de Transporte se han venido impulsando las Alianzas Logísticas Regionales como una gran apuesta por la competitividad y conectividad en Colombia.

El funcionario, afirmó que Colombia afronta el reto de ser un país cada vez más competitivo.

Por esto, dijo, en “El Pacto por el Transporte” contenido en

el Plan Nacional de Desarrollo se plantea la hoja de ruta de una política integral y de largo plazo construida entre el Estado, el sector privado y la academia en conjunto con las Alianzas Logísticas Regionales ALR.

“El Gobierno está ofreciendo soluciones reales y materializables para mejorar la competitividad en el país de la mano de todos los actores de la cadena logística”, dijo Ostos.

Además, mencionó que en el

Plan Nacional de Desarrollo – PND – quedaron consignados dos artículos que le apuntan a la competitividad de las áreas metropolitanas.

Por un lado, el artículo 69 busca que haya armonía entre los planes de desarrollo y los planes de movilidad para garantizar una coordinación entre los miembros de las áreas metropolitanas y que pretende que las decisiones y la orientación vayan encaminadas al enfoque de desarrollo y ordenamiento territorial de cada uno de los municipios.

Por otra parte, el artículo 70 que habla sobre transporte de características urbanas, busca que aquellas conurbaciones tengan una autoridad de transporte que reglamente la modalidad de transporte de características distintas, debido a que no se puede aplicar la misma normativa nacional a ciertas conurbaciones que necesitan unas medidas específicas para garantizar el buen y eficiente servicio de transporte.

De igual forma, el Viceministro Ostos, aseguró que hay otras medidas que benefician a las áreas metropolitanas en cuanto a Sistemas de Transporte Masivo.

“Hay 5 artículos dentro del PND que buscan darles nuevas herramientas a los sistemas de transporte masivo para corregir los errores que han cometido históricamente, nuevas fuentes de financiación, lograr una mayor cobertura aumentando la seguridad vial, reducción de las emisiones de contaminación y los tiempos de desplazamiento, lo que aumentará la productividad de las ciudades”.

Protección ambiental

Con respecto al tema ambiental, el funcionario aseguró que es un reto en conjunto y un compromiso del gobierno nacional la reducción de emisiones móviles.

“Está para último debate el proyecto de ley sobre movilidad eléctrica que garantiza que en los próximos años las ciu-

dades deben tener una infraestructura de abastecimiento y provisión de electrolineras y la provisión eléctrica para los vehículos que entren al mercado”, dijo Ostos.

Asimismo, el Viceministro recordó que, a través de NAMA (Nationally Adequate Mitigation Action) y Findeiter, se estructuró un proyecto que compitió con 76 propuestas de todas partes del mundo, con el que se espera que en el 2030 haya una circulación de, aproximadamente, 600.000 vehículos eléctricos en todo el país con lo cual se mejoraría la movilidad, la calidad de vida en las ciudades y se protegería la salud de los ciudadanos.

Finalmente, Ostos resaltó que con el lanzamiento del Programa de Modernización de Vehículos de Carga, entre otros, se busca reducir el impacto negativo de las emisiones de CO2 sobre el medio ambiente, mejorar la productividad de los pequeños transportadores, contener la siniestralidad vial por fallas mecánicas y reducir las congestiones viales en los corredores más importantes del país.



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.

Actualmente 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

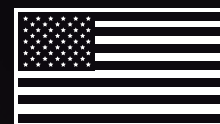
Teléfono: (1) 5 271551 Celular: 310 2500 74 24

Calle 24 No. 95 A 80 Oficina 406 • Bogotá

www.colabogadosdeltransporte.org



**MARCA #1
EN USA**



**WE
LOVE
ENGINES!**

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

WIX FILTERS es una marca del grupo MANN+HUMMEL

Distribuidores: Agro-Costa: (5) 3869999 | EXA Auto Parts: (4) 262 18 83 | Swisslub: (1) 7427233 Ext 220 | UrviCosta: (5) 3405199

Costos de operación para el transporte de carga continúan incrementándose

En marzo de 2019 los costos de transporte de carga presentaron un incremento de 1,79% frente a diciembre de 2018. El componente que tuvo mayor incidencia en el alza de los costos fue combustibles pues registró un alza de 2,30% pero pesa el 35,25% sobre el total de la canasta de costos operativos mensuales.

El rubro salarios, prestaciones y comisiones tienen una

participación del 16,91% dentro de la canasta de costos de Colfecar, y registraron un alza de 3,92% debido al ajuste del salario mínimo y al incremento en el valor de las comisiones, que se calculan a partir del valor producido en cada viaje, en este sentido, el valor de este depende del comportamiento registrado en las demás variables de la canasta de costos.

Los peajes por otro lado au-



Tabla 1. Costos de Transporte a marzo de 2019

CONCEPTO	MARZO		
	INCREMENTO	INCIDENCIA	PONDERACIÓN (2016)
	%	%	%
SALARIOS, PRESTACIONES Y COMISIONES	3.92	0.68	16.91
COMBUSTIBLES	2.30	0.86	35.25
LLANTAS Y NEUMÁTICOS	2.51	0.19	7.90
COSTO DE CAPITAL	-4.63	-0.59	14.37
FILTROS	1.92	0.01	0.80
LUBRICANTES	0.83	0.01	1.64
MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN	1.98	0.13	7.08
PEAJES	2.52	0.29	11.57
IMPUESTOS AL VEHÍCULO	4.85	0.02	0.37
SEGUROS	5.14	0.10	2.01
GARAJES Y LAVADO	6.00	0.05	0.75
OTROS	2.29	0.03	1.36
TOTAL MES		1.79	100.00

Fuente: Colfecar

mentaron un 2,52%, de los cuales, aquellos bajo jurisdicción del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) aumentaron con base al Índice de Precios al Consumidor (IPC) y en el caso de las estaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

En cuanto al costo de capital, este rubro registró una reducción de 4,63% debido a que durante lo corrido del año el dólar ha venido reduciendo su valor en cerca de 3,8%, del mismo modo que el Banco de la República continúa reduciendo las tasas de interés.

Así mismo, es necesario recordar que otros conceptos diferentes a los mencionados como los seguros, garajes y lavados, y los impuestos al vehículo registraron variaciones

importantes para el año 2019, en este sentido a continuación se observa el comportamiento desagregado de los diferentes ítems de la canasta de costos (Tabla 1).

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

*Estimativo de un estudio global del Banco Mundial / 2006

Pacto Intersectorial por la Madera Legal en Colombia

Mas información:
www.minambiente.gov.co
www.bosquesflegt.gov.co
www.wwf.org.co
www.fedemaderas.org.co
www.carder.gov.co

Colfecar
 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

Solución al Colfeagrama de marzo de 2019

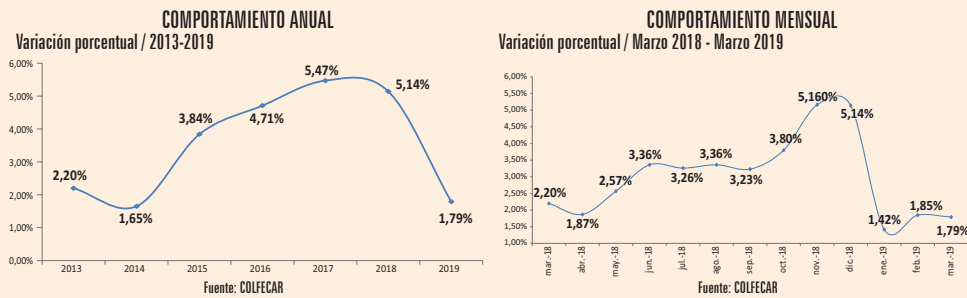
COLFEGRAMA

1. MINCOMERCIO B
 PANDORA RACE
 MTVILAPSO LR
 ANAAREATUNDAMA PARSE
 XPERUSTOPERASMO ESCUSON
 IIRFRENARLTDA CAPOT ILO
 LABRADOACERA PORREBOTAR
 ASIAATAJALMA FRENO UTERINO
 SUNIESBICHEANFION PERSON
 RUNTCINTURON ELISA PATOS
 MABACABOS PICO SELLO
 GRAOUREA BAILA CHASIS
 TORRLLANTAS RONMONOSER
 MINVIVIENDAC MINAMBIENTE
 SA ALEODISEO NA PURO AMLO

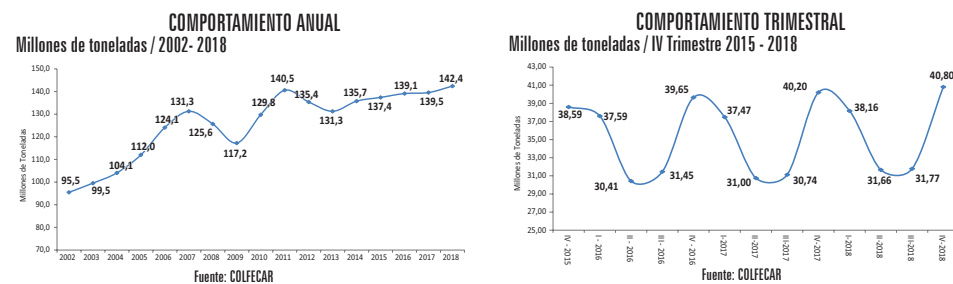
2. MEMORAR AC PM
 ICE OCEANO
 ANALACCLIPER M
 SECA CEITE UTOPIA
 ESCUSON LAISLA ONE
 ILO ESE DIANA MD
 POMAR OSMIO
 ELLLEON
 TANA ORAR
 DOLA JEESO
 ALBA J
 RESTAURO
 C

3.

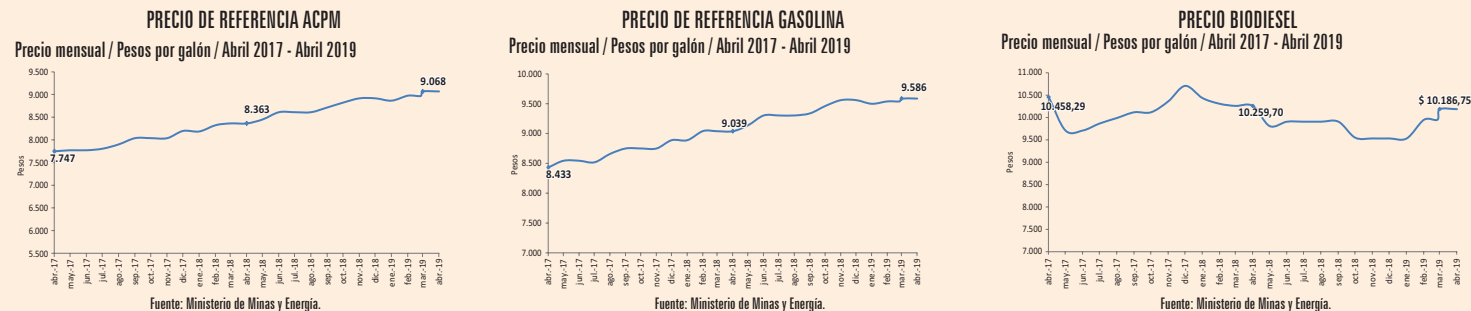
Índice de Costos del Transporte



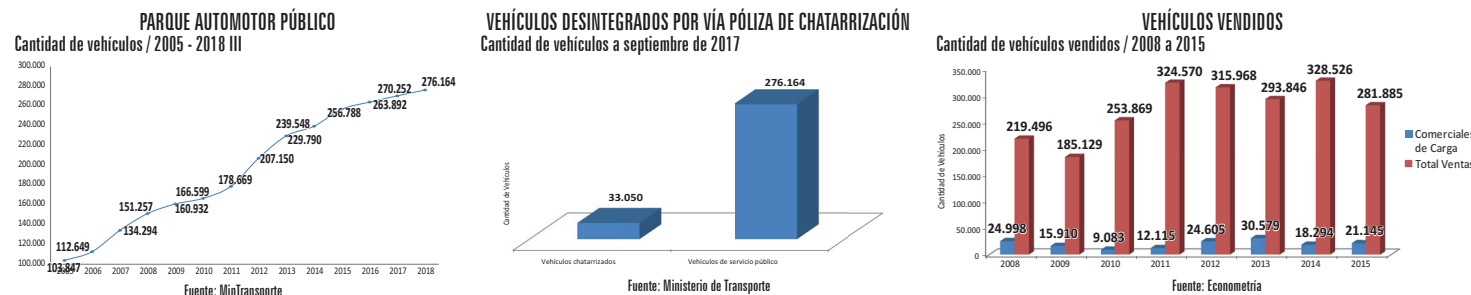
Toneladas movilizadas



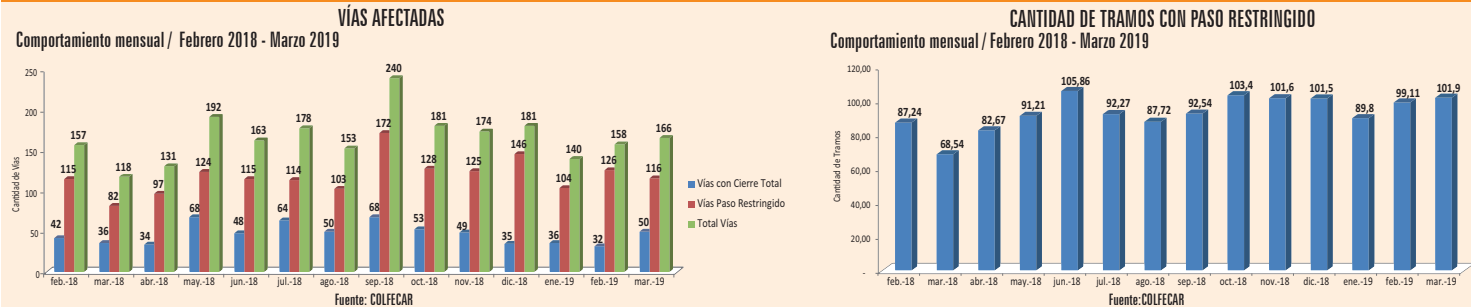
Combustibles



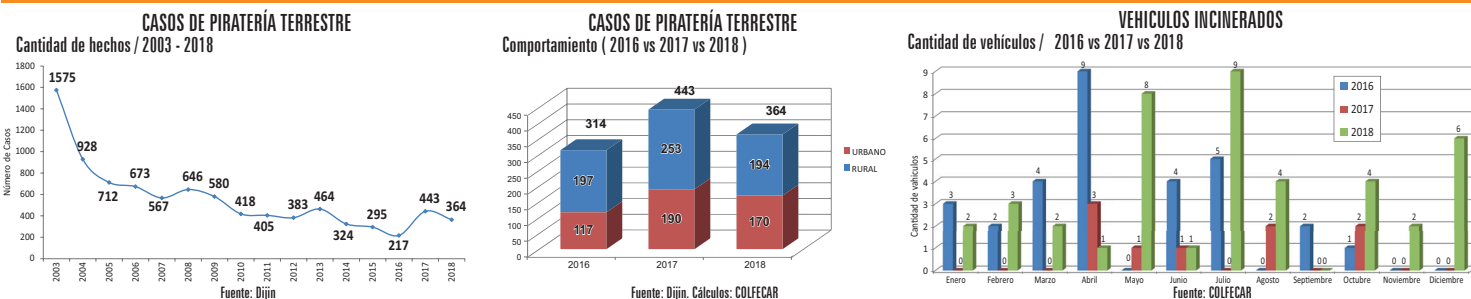
Parque automotor



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



GOODYEAR

Alzas en precios de la gasolina, disminuye el consumo

Los precios del crudo siguen al alza lo que incide de manera directa sobre los precios de la gasolina y el Acpm que son sus derivados. Por ello gremios, empresarios y líderes del sector piden al Gobierno Nacional replantear la fórmula para calcularlos.

El precio de los combustibles como la gasolina y el Acpm impactan directamente en la canasta familiar, así como en los costos logísticos del sector del transporte terrestre de pasajeros y carga.

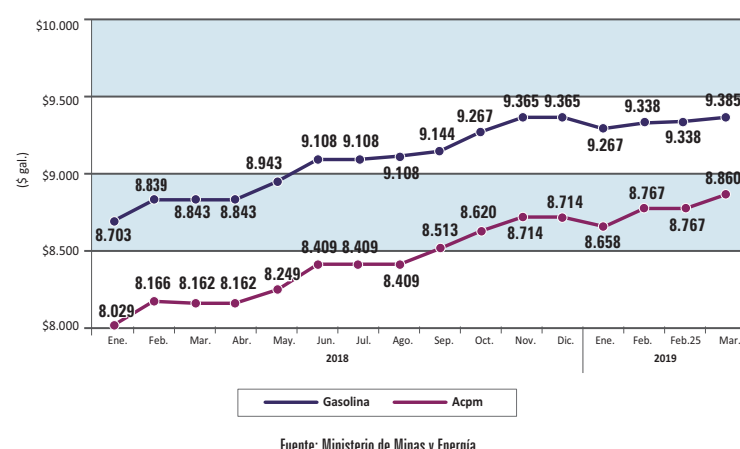
En Bucaramanga, actualmente el galón de gasolina cuesta \$9.385 y el Acpm \$8.860, lo que representa un aumento de \$47 para la gasolina, y \$93 en el Acpm con respecto al mes anterior.

Y en el comparativo de marzo 2018 a marzo de 2019, el precio de la gasolina ha aumentado 512 pesos por galón y del Acpm (diésel) 654 pesos.

Dicho comportamiento, de acuerdo con Farid Jones Zárate, director Ejecutivo de Fendipetróleo en Santander y sur del Cesar, ha afectado las ventas de combustibles en la región, con una caída cercana al 2% en los últimos cuatro meses, porque quienes tienen vehículo han optado por dejarlo en la casa y utilizar medios de transporte público.

“Uno de los aspectos que se deben revisar es el comportamiento del precio del crudo en el exterior, porque es un referente para las alzas nacionales. Pero si comparamos marzo del año anterior que estuvo en 62 dólares por barril de Brent y marzo de este año que ha estado en 68 dólares, el aumento ha sido solo de 6 dólares por barril, mientras que el incremento nacional ha estado muy por

Evolución precio de combustibles. 2018-2019
Bucaramanga



internacionales que incrementan el precio interno. Sumado a esto, el sistema de la mezcla del biodiésel junto con el ingreso al productor incide en un 59% en el valor final del galón de Acpm”, afirmó el presidente de Colfecar.

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.

Suben y suben los precios

De acuerdo con el vocero de Fendipetróleo, la mayor influencia de las alzas en los precios de referencia de los combustibles en Colombia se debe a la carga de impuestos que representan más del 30% sobre los costos de la gasolina y el Acpm.

“Aunque Colombia tiene unos de los precios más económicos de Sudamérica, consideramos que al ser productor de crudo deberíamos tener precios mucho más económicos a los que se manejan en la actuali-

dad”, dijo el director de Fendipetróleo.

Para el vocero de los transportadores es urgente revisar la fórmula de los precios lo que implicaría analizar cada uno de los 17 factores que ponderan la fórmula.

“Le hemos propuesto al MinMinas que revisemos los valores para que el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, Fepc, realmente sea un instrumento que permita equilibrar los precios”, asegura Rodríguez Muñoz.

Superar dependencia

Para el líder de los transportadores, Colombia no puede seguir dependiendo de los hidrocarburos.

“Las alzas también están ligadas al tema tributario y a la financiación del presupuesto nacional, porque aún dependemos mucho de las regalías y lo que pague al país Ecopetrol por impuestos. Por eso, en la medida en que siga existiendo la dependencia del petróleo como el más importante generador de ingresos fiscales seguiremos con la problemática de los altos precios. Insistimos al Gobierno Nacional sentarnos y revisar la fórmula para poder tener precios racionalmente asequibles y no las alzas con las que contamos hoy”, anotó Juan Carlos Rodríguez Muñoz, presidente ejecutivo de Colfecar.

Libertad vigilada

En Santander hay 156 estaciones de servicio de gasolina y Acpm que rigen sus precios a partir de la base del Ingreso al Productor que determina cada mes el Ministerio de Minas y Energía, sumado al Ingreso al

Productor del Biocombustible.

“Dichos costos son regulados por el Fepc que hace parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Así como el precio de referencia está vigilado por la Dian y el margen de plan de continuidad está a cargo de Ecopetrol y el margen de distribución mayorista y minorista lo maneja el MinMinas”, informó Rodríguez Muñoz, quien añadió que es por ello, que aunque los propietarios de las estaciones de servicio le ponen el precio al combustible que venden, están vigilados por varias entidades para que no sobrepasen los rubros máximos autorizados.

En busca de la regulación de precios

Gremios, empresarios y líderes del sector esperan reunirse con el Ministerio de Minas, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Transporte, dirección de Hidrocarburos, entre otras entidades para revisar la fórmula de los precios con el fin de lograr la regulación.

Entre las propuestas, los gremios sugieren que las alzas se realicen de manera trimestral y no mensual.

“Estamos esperando la respuesta del Ministerio en ese sentido y lograr reducir las alzas que se han presentado en los últimos meses. Creemos que se debe desarrollar la política de los combustibles limpios, la revisión del precio frente al costo, con respecto a la importación de crudo revisando cómo se está comportando el mercado a nivel internacional para que sea más equitativo y revisar la carga impositiva”, anotó el director Ejecutivo de Fendipetróleo.

Publicado en Vanguardia Liberal - 20-03-2018.



Precios de combustibles siguen estables

En abril los precios de combustibles no registraron ajuste frente a marzo, situación similar al mismo periodo del año pasado, en este sentido la gasolina se ubicó en 9.586 pesos, al observar la variación acumulada del 2019 se observa que la gasolina ha aumentado 152 pesos, un 8,43% menos que en el mismo periodo para 2017.

Por el lado del ACPM se ha presentado un aumento acumulado de 26 pesos, es decir, un crecimiento del 1,70% respecto a diciembre 2018; así, el precio del ACPM para el mes de abril se ubicó nuevamente en 9.068 pesos por galón (Ilustración 1).

En términos de relación de precios ACPM/gasolina para abril de 2018 la relación era de 0,925, equivalente a 676 pesos de diferencia; no obstante, para abril del presente año la relación se ubicó en 0,946 es decir una diferencia de 518 pesos.

Así las cosas, la brecha ha disminuido en 158 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

Ilustración 1. Precio mensual del ACPM. Pesos por Barril/
Abril 2018- Abril 2019



Fuente: Ministerio de Minas y Energía. Cálculos: COLFECAR

tendrían los siguientes precios para el mes de Abril recordando que éstos pueden variar ya que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado (Tabla 1 y Tabla 2).

En cuanto a los precios del

petróleo, se observa tanto del WTI como el BRENT han registrado aumentos desde diciembre del 2018, ubicándolos en un promedio cercano a los 63,23 dólares y 70,22 dólares por barril respectivamente para el mes de abril.

Tabla 1. Resumen comportamiento mensual

Efectos Incremento	abril de 2018	abril de 2019
ACPM	8.363	9.068
Incremento mes \$	0.00	0.00
Incremento mes %	0.00%	0.00%
Incremento Acumulado %	2.03%	1.70%
Relación de Precios	0.925	0.946
Diferencia respecto a la Gasolina	676.00	518.00

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	9.261	8.773	10%
Barranquilla	9.296	8.802	10%
Montería	9.511	9.023	10%
Villavicencio	9.686	9.168	10%
Pasto	7.229	7.091	10%
Bucaramanga	9.385	8.860	10%
Medellín	9.525	9.075	10%
Cali	9.600	9.173	10%
Pereira	9.550	9.125	10%
Manizales	9.569	9.115	10%
Ibagué	9.526	9.050	10%
Cúcuta	7.257	6.435	10%

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

**Siempre
en tiempo
real**



Siempre evolucionando
en tecnología
para el transporte.



¿Qué nos convierte en
una excelente compañía
para la administración
de tus vehículos?

- Contamos con una plataforma amigable y fácil de usar.
- Formamos y capacitamos nuestros clientes en tendencias tecnológicas y de transporte.
- Brindamos acompañamiento de expertos en prevención y atención de hurtos

satrack | Guía tu camino

Más que monitoreo satelital, somos tecnología para el transporte.

Revisarán más de 60 mil multas

El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte anunciaron que revisarán aproximadamente 60.000 expedientes, que representan más de \$171.000 millones en multas a los ciudadanos, para de-

terminar si se impusieron de forma irregular o no.

En ese sentido, la Superintendencia de Transporte está

conformando grupos especiales para realizar la revisión de esos expedientes afectados, incluyendo las investigaciones en curso, los casos que se encuentran en cobro coactivo y la atención de acciones judiciales iniciadas contra la entidad.

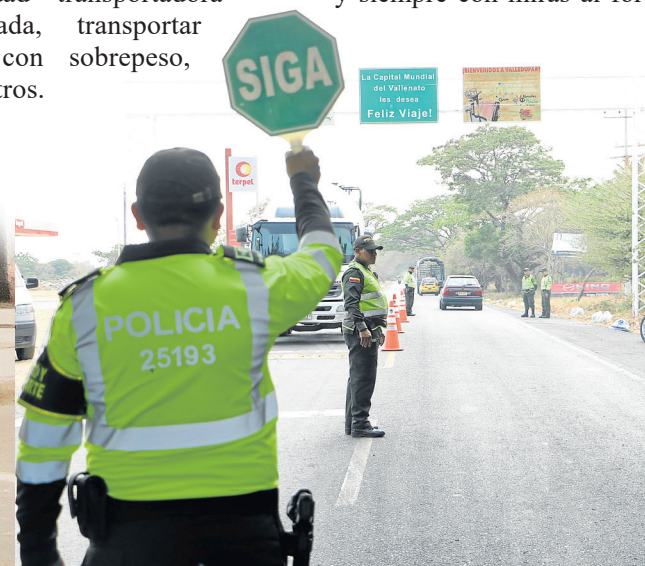
De esta

manera, serían objeto de revisión las multas impuestas a transportadores de carga y de pasajeros, incluidos los escolares, intermunicipales, y mixto de todo el país, por conductas como mantenimiento preventivo de los vehículos, capacitaciones a conductores y operadores, jornadas de trabajo de conductores y operadores, condiciones técnico mecánicas de los vehículos, exceder la capacidad transportadora autorizada, transportar carga con sobrepeso, entre otros.

Para la Superintendente de Transporte, Carmen Ligia Valderrama Rojas, es importante resaltar que esta decisión se tomó con el firme propósito de garantizar transparencia y legalidad en el sector transporte: “Queremos enviar un mensaje de calma a los vigilados que fueron afectados con la imposición de estas multas inconstitucionales; estamos demostrando que trabajamos con rigurosidad y siempre con miras al for-



La Superintendencia de Transporte está conformando grupos especiales para realizar la revisión de esos expedientes afectados, incluyendo las investigaciones en curso, los casos que se encuentran en cobro coactivo y la atención de acciones judiciales iniciadas contra la entidad.



Habría más de 350.000 sanciones acumuladas para transportadores

Publicado en Portafolio

Las empresas señalan que las multas obedecen a un problema estructural. Mintransporte está evaluando la devolución de dinero.

En el país hay 1.600 empresas transportadoras de carga registradas que se encuentran activas, y se calcula que todas, al menos una vez, han sido sancionadas económicamente por la Superintendencia de Transporte.

Por esa razón, se estima que hay miles de investigaciones a transportadores de carga en el país que están represadas, las cuales, según la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su logística (Colfecar), ascenderían a las 350.000.

Por un lado, las sanciones son causadas al considerar que las empresas transportadoras están pagando menos de lo regulado a los propietarios de los automotores por sus servicios.

Y por el otro lado, porque el peso de la carga que se transporta, excede el notificado a las autoridades.

Sin embargo, desde el punto de vista de esta agremiación, dichas investigaciones serían cau-

sadas por problemas estructurales que han impactado la operación de los transportadores.

“El esquema de libertad vigilada no está funcionando, porque es imposible que de 1.600 empresas que reportan sus actividades en el país, todas están sancionadas por relaciones económicas”, señaló Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar.

Y explicó: “Este esquema determina que hay un sistema de costos de referencia a partir del cual las partes pueden pactar la tarifa, y si al conductor del equipo se le paga menos de lo que dice ese Sistema de Información de Costos Eficientes (Sice-Tac), se sanciona a la empresa. Pero lo que las autoridades no tienen en cuenta es que el mercado ve esa tabla como una tarifa, y no como un sistema de costos”.

En ese orden de ideas, según manifiesta el dirigente gremial, los generadores de carga ofrecen pagar a las empresas transportadoras lo que dice el sistema de costos –no por encima de eso–, y estas empresas, a su vez, les estarían pagando menos dinero a los propietarios de los vehículos.

Esta situación, según exponen las compañías transportadoras, se perpetua por la presión del

mercado, pues muchas empresas aceptan dichas condiciones para continuar trabajando.

“Eso hay que recomponerlo, volver a lo que fue originalmente: un costo de referencia. Pero lo que pasa hoy es que se sanciona a las empresas y este es un problema estructural. Por eso proponemos que se revise la estrategia y se amoneste a las firmas”, indicó Rodríguez.

En cuanto a las sanciones por el sobrepeso de la carga, Colfecar señaló que existe un problema en las básculas, que, de hecho, ya fue aceptado por la Superintendencia de Transporte.

Ante estas situaciones, el Ministerio de Transporte señaló que actualmente se encuentra revisando más de 60.000 multas, impuestas de manera injustificada a transportadores de carga y de pasajeros, incluidos los escolares, intermunicipales y de transporte mixto de todo el país.

Lo anterior, podría significar la devolución de unos \$171.000 millones a los afectados. Entre las conductas que serán revisadas están las capacitaciones a conductores y la carga con sobrepeso.

Adriana Carolina Leal Acosta.
adrlea@portafolio.co

de transporte que serían irregulares

talecimiento del sector transporte, del emprendimiento y de la protección a los empresarios que cumplen la ley”, enfatizó la Superintendente.

Frente a lo anterior, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte hicieron un llamado a los vigilados y a los ciudadanos para que no utilicen tramitadores en el proceso de solicitud de devolución de sus dineros, pues el Gobierno Nacional es el único garante en este procedimiento.

Lo anterior, en la medida que se realizará la revisión de cada uno de los 60.000 casos afectados, lo cual podrá tomar un tiempo razonable pero que, en todo caso, hará de oficio la misma administración.

Antecedentes de la medida

La Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, indicó que conscientes de la necesidad de que el sector transporte se rija por el principio de legalidad, las dos entidades han trabajado conjuntamente en los últimos meses en revisar de manera exhaustiva las actuaciones sancionatorias adelantadas contra los vigilados.

En dicha revisión se encontró que una serie de normas que habían sido declaradas nulas desde 2016, seguían siendo utilizadas por la entidad como norma sancionatoria para miles de casos en la Superintendencia de Transporte.

Por esta razón, el pasado 23

de octubre de 2018 la entidad solicitó un concepto al Consejo de Estado (Sala de Consulta y Servicio Civil) respecto de la aplicación de sanciones al amparo de normas anuladas, particularmente las que corresponden al Decreto 3366 de 2003.

De acuerdo con la Ministra, Orozco Gómez, esta decisión se tomó con el objetivo principal de proteger a los vigilados, ya que se debe garantizar la transparencia y la legalidad en todos los procesos en el sector:

“acudimos al Consejo de Estado para poder actuar con total contundencia frente a hechos irregulares que afectan el emprendimiento y la legalidad”, puntualizó la Ministra Orozco Gómez.

En marzo de 2019, el Consejo de Estado señaló que la nulidad declarada por el mismo Alto Tribunal (Sección Primera) en 2016, generó que las sanciones previstas en el Decreto 3366 de 2003 desaparecieran.

Así mismo, resaltó en su concepto que la resolución 10800 de 2003, que codificaba las conductas del Decreto 3366 de 2003, había perdido su fuerza ejecutoria y por ello no podría ser aplicada contra los ciudadanos.

Por último, precisó el Con-

sejo de Estado que, además de violar el principio de legalidad, (...) “pretender recono-

cer efectos a la Resolución 10800 para deducir de ella infracciones administrativas que materialmente son idénticas a las del de-

creto 3366, haría nugatoria la decisión judicial adoptada por la sección primera del Consejo de Estado y abriría las puertas a maniobras fraudulentas de la Administración, en detrimento de los derechos de los ciudadanos”.



**KENWORTH
DE LA MONTAÑA**

Para todas las
marcas de vehículos
de carga y pasajeros

Contribuye a reducir la contaminación Con nuestros servicios especializados



[/KenworthdeLaMontaña.Oficial](#) [/kenworthdelamontana](#) [/KenworthDeLaMontaña](#) Encuentra nuestras líneas de atención en www.kenworthcolombia.com

***Aplica condiciones y restricciones. Válido a nivel nacional.**

Aumentan cierres viales en 4,60% para marzo

Durante el mes de marzo, se observaron notables cambios en el estado de las vías del país, pues respecto al mes anterior se evidenciaron aumentos significativos en cuanto a la cantidad de vías afectadas por cierres totales.

Respecto al mes anterior, se observa que en marzo el promedio diario de vías afectadas aumentó aproximadamente un 5,06%, este aumento se debe principalmente a las vías con paso restringido con una participación del 70% sobre el total de vías afectadas en promedio los cuales fueron de 9,22, es decir que de paso restringido se presentaron cerca de 6,44 eventos y el restante corresponde a vías con cierre total. Por otro lado, se encuentra que los cierres totales aumentaron un 56,25% respecto al mes de febrero y los pasos restringidos disminuyeron un 7,94% respecto al mes anterior (Tabla 1).

Los departamentos que más vías afectadas presentaron fueron Cundinamarca, Antioquia, Cauca y Tolima.

Además, cabe aclarar que los departamentos agrupados en “Otros” tuvieron una participación menor al 5% dentro del total de vías afectadas en el territorio nacional y que el aumento de la participación del departamento del Cauca se debe principalmente a los bloqueos ocasionados por

Gráfico 1. Departamentos con mayor cantidad de vías afectadas

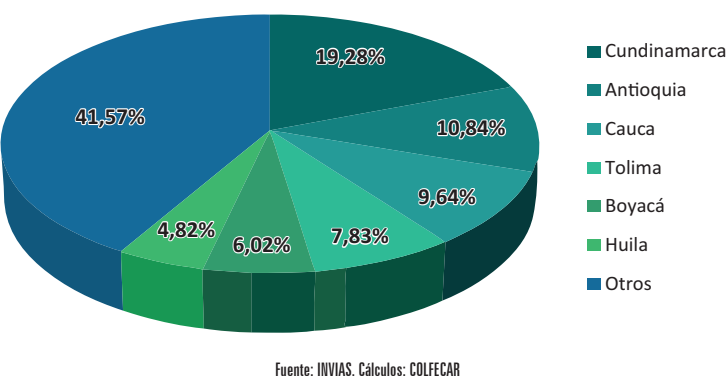


Gráfico 2. Departamentos más afectados

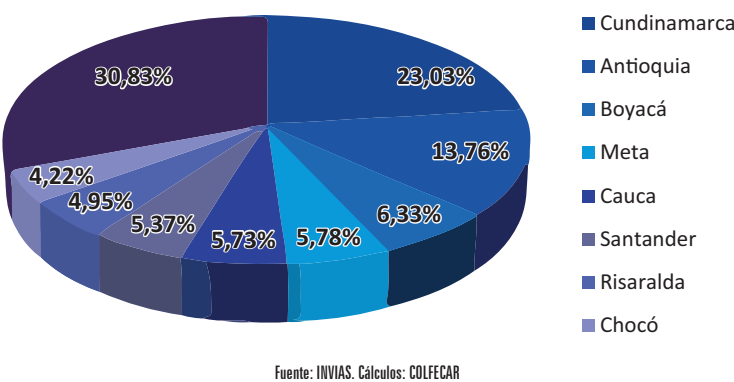


Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas
Febrero- marzo 2019

Vías afectadas diario	Febrero	Marzo
Cierre total	1,78	2,78
Paso restringido	7,00	6,44
Total	8,78	9,22

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 2. Promedio diario de cierres
Febrero- marzo 2019

Cierres Promedio diarios	Febrero	Marzo	Variación
Cierre Total diario	16,89	19,39	14,80%
Paso Restringido diario	99,11	101,94	2,86%
Total	116,00	121,33	4,60%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Tipo de cierres

Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
672	774	659	70

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

la Minga indígena llevados a cabo principalmente en este departamento durante el mes de marzo (Gráfico 1).

Respecto al mes anterior los cierres viales presentaron aumentos pasando en un promedio diario de 116 a 121 eventos en el mes de marzo, es decir un 4,60% más que en febrero.

Dicho comportamiento se debe principalmente a la cantidad de cierres totales diarios los cuales pasaron de 16,89 a 19,39, es decir un 14,80% más que en el mes inmediatamente anterior.

Finalmente, el promedio de pasos restringidos presento

2,83 eventos adicionales para el mes de marzo ubicándose así en 101,94 eventos promedios diarios (Tabla 2).

Las zonas más afectadas

Es preciso reconocer que para el sector de transporte de carga, los cierres y restricciones que se presentan en las vías del país impactan de forma directa los costos de operación, lo cual se traduce en mayores gastos, mayor tiempo, variabilidad negativa en cuanto a la distancia a recorrer, etc.

Es por esto por lo cual resulta

importante identificar las zonas más afectadas en Colombia.

Durante el mes de marzo, cerca de 28 departamentos se vieron afectados por los cierres viales (Gráfico 2), siendo Cundinamarca aquel quien encabeza la lista con cerca de 502, es decir un 23% de participación sobre el total de afectaciones.

Seguidamente se encuentra Antioquia con aproximadamente el 13,76%, luego Boyacá (6,33%) y Meta (5,78), los cuales presentaron 138 y 126 eventos al mes respectivamente.

Finalmente, se revisaron las causas de los cierres presen-

tados durante el mes, 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). Se obtuvo la distribución que muestra la Tabla 3.

La conclusión para el mes de marzo es poco alentadora, puesto la mayoría de los eventos han aumentado pasando de 2.088 en febrero a 2.184 correspondientes a marzo.

La mayoría de los cierres son debido a obras de mantenimiento siendo estos aproximadamente el 35,44%.

Para el mes de marzo los cierres por afectaciones representan el 30,77%, los cierres asociados a restricciones por movilidad equivalen al 30,17% y los cierres por otras causas el 3,62%; cabe aclarar que históricamente se ha presentado más afectaciones en la red vial, en lugar de mantenimiento, lo cual hace aún más importante este resultado.



Nos movemos por toda Colombia



¡Nadie más haría eso por ti!

El servicio
de **envíos**
de Colombia



Porque tu correo llega hasta
cualquier rincón del país.



En burro



En chalupa



En bicicleta



En moto



En camión



En avión

www.4-72.com.co



Contratos de transporte de carga a largo plazo¹



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

Los contratos de transporte de carga celebrados a largo plazo fueron enunciados en el transporte automotor de carga en la Resolución 003175 de agosto de 2008, aunque con anterioridad el ministerio de transporte había regulado los denominados contratos por volúmenes de carga, en tiempos determinados, que permitían acordar libremente por fuera de lo establecido en la entonces denominada “tabla de fletes” que regulaba las relaciones económicas, y con la condición de trasladar los beneficios derivados de las eficiencias en los procesos de recibo y entrega de la mercancía al propietario y/o poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga, esta regulación sin embargo estuvo condicionada a una reglamentación que nunca se expidió, desapareciendo del ámbito jurídico al ser

derogada con posterioridad la norma que la sustentaba².

La citada resolución 3175 dispuso que si los contratos de transporte a largo plazo se habían celebrado con anterioridad a la vigencia de la misma, continuarán rigiéndose hasta su terminación en los términos y condiciones pactados en el respectivo contrato, y sin permitirse su adición o prórroga.

Esta norma fue sustituida por la resolución 3382 del 17 de agosto del mismo año, la cual determinó suspender la celebración de este tipo de contratos hasta tanto no se estipularan las condiciones que debían cumplir mediante reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte, restringiendo su celebración con empresas de transporte de carga legalmente constituidas y debidamente habilitadas.

Largo plazo

El 5 de agosto se expide la resolución 003570 mediante la cual se determina que los contratos de transporte de carga a largo plazo que se encuentren vigentes a la fecha de expedición de ella o que se celebren, se regirán hasta su terminación en los términos y condi-

ciones pactados en el respectivo contrato.

No obstante, el denominado “contrato de transporte de largo plazo” es atípico al no poseer una estructura jurídica propia, no estar especialmente regulado por el ordenamiento civil ni comercial y carecer de reglas jurídicas que lo disciplinen³.

Esta indefinición legal exige adecuar la figura a una de las características propias del contrato de transporte como “contrato de tracto sucesivo”, cuya ejecución o cumplimiento se prolonga en el tiempo, en oposición a los de ejecución instantánea.

Lo que a su vez debe considerar la ejecución continuada o periódica (suministro de transporte), o diferida (prestación del servicio de transporte cada vez que se requiera) del servi-

cio de transporte, en función de la satisfacción de las necesidades e intereses del cliente o usuario del servicio.

En estas condiciones el término “celebrados a largo plazo” hace relación con aquellos contratos de transporte cuya prestación se hace en forma periódica o diferida, con sistemas de operación acordados (sitios de recibo y entrega de la carga, horarios, cantidad, entre otros), y ejecución prolongada en el tiempo con períodos determinados por los contratantes, en oposición al contrato que se agota o finaliza con la entrega de la mercancía.

Sin embargo, hemos insistido que no compete al Ministerio de Transporte entrar a definir, ni establecer el contenido de los contratos de transporte, ni en sus términos ni condiciones

pues ello es privativo de los sujetos contratantes, lo cual no puede admitirse ni aún invocando su facultad interventora pues existen límites constitucionales, ni aún tampoco en consideración amplia a la llamada “administrativización del derecho comercial”.

De la misma forma, debe destacarse que si bien el mismo Ministerio consideró que dichos contratos continuarían rigiéndose hasta su terminación en los términos y condiciones pactados en ellos, no implica el incumplimiento de la norma imperativa vigente al momento de su celebración o tabla de fletes, pues es claro que los sujetos no pueden pactar ilegalidades, y es cierto también que todo contrato es ley para los contratantes, pero a condición de ser legalmente celebrado⁴.

COLFEJURÍDICAS

Ponencia para segundo debate en Cámara a proyecto para reglamentar el uso de vehículos eléctricos en el país

“La presente iniciativa tiene por objeto promover el uso de vehículos eléctricos a través de incentivos y beneficios para propietarios, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Debido a sus efectos adversos para los ecosistemas naturales y sistemas socioeconómicos, la importancia de combatir y mitigar el cambio climático se ha convertido en un componente urgente en las agendas políticas y sociales de los países alrededor del mundo. El cambio climático es un “cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables”⁸. La utilización masiva de combustibles fósiles como fuente de energía causa la liberación de emisiones de gases de efecto invernadero que absorben y remiten radiación infrarroja e incrementan la temperatura promedio a nivel global. Entre las principales actividades causantes de este efecto están: la producción de energía, el transporte, la industria, la deforestación, la agricultura y la ganadería”.

Consejo de Estado Cooperativas de Trabajo pueden ostentar al mismo tiempo calidad de sociedad sin ánimo de lucro y de comerciantes

“El artículo 3 del Decreto 4588 de 2006, señala que las cooperativas y precooperativas de trabajo asociado “son organizaciones sin ánimo de lucro pertenecientes al sector solidario de la economía, que asocian personas naturales que simultáneamente son gestoras, contribuyen económicamente a la cooperativa y son aportantes directos de su capacidad de trabajo para el desarrollo de actividades económicas, profesionales o intelectuales, con el fin de producir en común bienes, ejecutar obras o prestar servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general”. Estas pertenecen al régimen tributario especial, porque aparecen mencionadas en el numeral 4 del artículo 19 del ET, vigente para la época de los hechos, pero, están obligadas a expedir factura cuando realicen alguna de las operaciones que, por expresa disposición legal, exigen el cumplimiento de esta obligación, porque no están señaladas dentro de las que están relevadas del cumplimiento de este deber formal”.

“Y con lo afirmado por esta Sala en la sentencia de 7 de marzo de 2018, en la que se dijo que esta clase de cooperativas pueden actuar como comerciantes y, por ende, realizar operaciones que son considerados actos mercantiles, “circunstancia que no riñe con la naturaleza de entidad sin ánimo de lucro”. 2.6 De esta manera, la realización de actos por parte de la cooperativa con terceros no afiliados, en este caso, con la sociedad contribuyente, en cumplimiento de su objeto social, constituyen actos de comercio y, por ende, conforme con el artículo 615 del ET, se debía emitir la correspondiente factura, por la operación –prestación de servicios”.



1 Tomado de EL CONTAINER Agosto de 2009
2 Resolución 002051 de 2004 y 0888 de 2006.
3 Corte Suprema de Justicia. Casación civil. Sent. Expediente 5817 de 2001
4 Artículo 1602 del Código Civil.

Habrá Cuerpo Especial de la policía para controlar ilegalidad y siniestralidad

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con el apoyo del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dispuso la formación de un Cuerpo Especial para el Control de la Ilegalidad y Siniestralidad.

El este selecto grupo surgió en consonancia con uno de los tres pilares fundamentales del actual gobierno como es la legalidad. De hecho, este año, gracias al trabajo del sector transporte se ha logrado una disminución de la mortalidad en siniestros viales del 24 % (485 vidas salvadas).

Así las cosas, el Observatorio de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía evidenció una correlación trágica entre ilegalidad y siniestralidad, surgiendo la necesidad de crear un cuerpo especial con características multidisciplinarias que permitiera combatir en el ámbito nacional la ilegalidad y la siniestralidad vial.



El grupo estará conformado por 60 unidades de la Policía de Tránsito que han recibido un proceso especial de preparación que permitirá el desarrollo de estrategias integrales contra mencionados fenómenos.

Los uniformados cuentan con facultades de Policía Judicial que les permitirán desarrollar en coordinación con la Fisc a General del Nación, procesos investigativos para el desmantelamiento de estructuras criminales dedicadas a la ilegalidad en el transporte.

De igual manera, ejecutar procesos de inteligencia operacional y estratégica a través del

tratamiento metodológico de información que efectiviza las estrategias acopl ndolas a las particularidades de cada contexto socio cultural del país.

Los uniformados recibieron también capacitación en procesos pedagógicos y didácticos de enseñanza para desplegar acciones de sensibilización

a los usuarios viales de mayor incidencia en la siniestralidad.

Para tal efecto, el grupo está dotado de aulas virtuales que facilitan el despliegue de las campañas educativas.

El cuerpo especial cuenta con equipos de última generación para la detección de conductas riesgosas en la vía, tales como exceso de velocidad, conducción en estado de embriaguez y movilización de vehículos en malas condiciones técnico – mecánicas.

Dicho cuerpo tendrá jurisdicción nacional y trabajar  en estrecha coordinación con las autoridades locales de cada territorio para garantizar que los resultados sean sostenibles y replicables.

A través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Cuerpo Especial fue dotado con motocicletas, vehículos todo terreno, laboratorios móviles, buses interactivos y drones.

Dragar n de nuevo el canal de acceso a Puerto de Barranquilla

En el marco de la urgencia manifiesta declarada el 8 de abril del presente año Cormagdalena, acept  la oferta de la empresa Van Oord Dredging and Marine Contractors BV sucursal Colombia, para realizar tareas de dragado de mantenimiento del canal navegable en el Río Magdalena en el sector de Bocas de Ceniza.

En el marco de la legalidad estamos dando respuesta inmediata a las necesidades del puerto de Barranquilla, la draga debe estar iniciando tareas entre mañana y el sábado a más tardará, manifestó el Director Ejecutivo de Cormagdalena Pedro Pablo Jurado Dur n.

La draga Lelystad que ejecutará las tareas de dragado cuenta con una capacidad en tolva de aproximadamente 10.000 m3 y estará realizando trabajos en el canal navegable de acceso al puerto de Barranquilla en el sector de Bocas de Ceniza y la curva (km 13 al km 17), zona de giro conocida como Barrio Bajo.

El contrato de obra tiene un valor de \$3.343.646.584 y una duración de un mes, para la remoción de 215.000 m3 de sedimentos.

La interventoría estará a cargo del Consorcio Canal Barranquilla y el costo de este último contrato es de \$92.154.790.

Es de resaltar que la campaña de dragado ejecutada durante la urgencia manifiesta declarada en diciembre de 2018

y realizada en 2019, representó un valor global por metro cúbico dragado de \$36.446 y se dragaron 189.803 metros cúbicos de sedimentos.

En la presente campaña a ejecutar, se pagar  un valor global por metro cúbico dragado de \$15.552 y se dragar n 215 mil metros cúbicos en total.

Entre tanto, el gobierno nacional indicó que en el marco de los pilares de la legalidad y la equidad, seguir  trabajando junto a Asoportuaria, la Alcaldía de Barranquilla, el Ministerio de Transporte y la FDN en el perfeccionamiento de un modelo de contratación de dragado distinto al actual, que, en el



corto plazo, cubra las necesidades del puerto de la capital de Atlántico, garantice niveles de servicio y un uso más eficiente de los recursos públicos.

Medios de comunicación destacan la posición de Colfecar

Diferentes medios de comunicación publicaron la posición de Colfecar frente a temas relacionados con el incremento en el Acpm, los costos del transporte y la minga indígena, 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



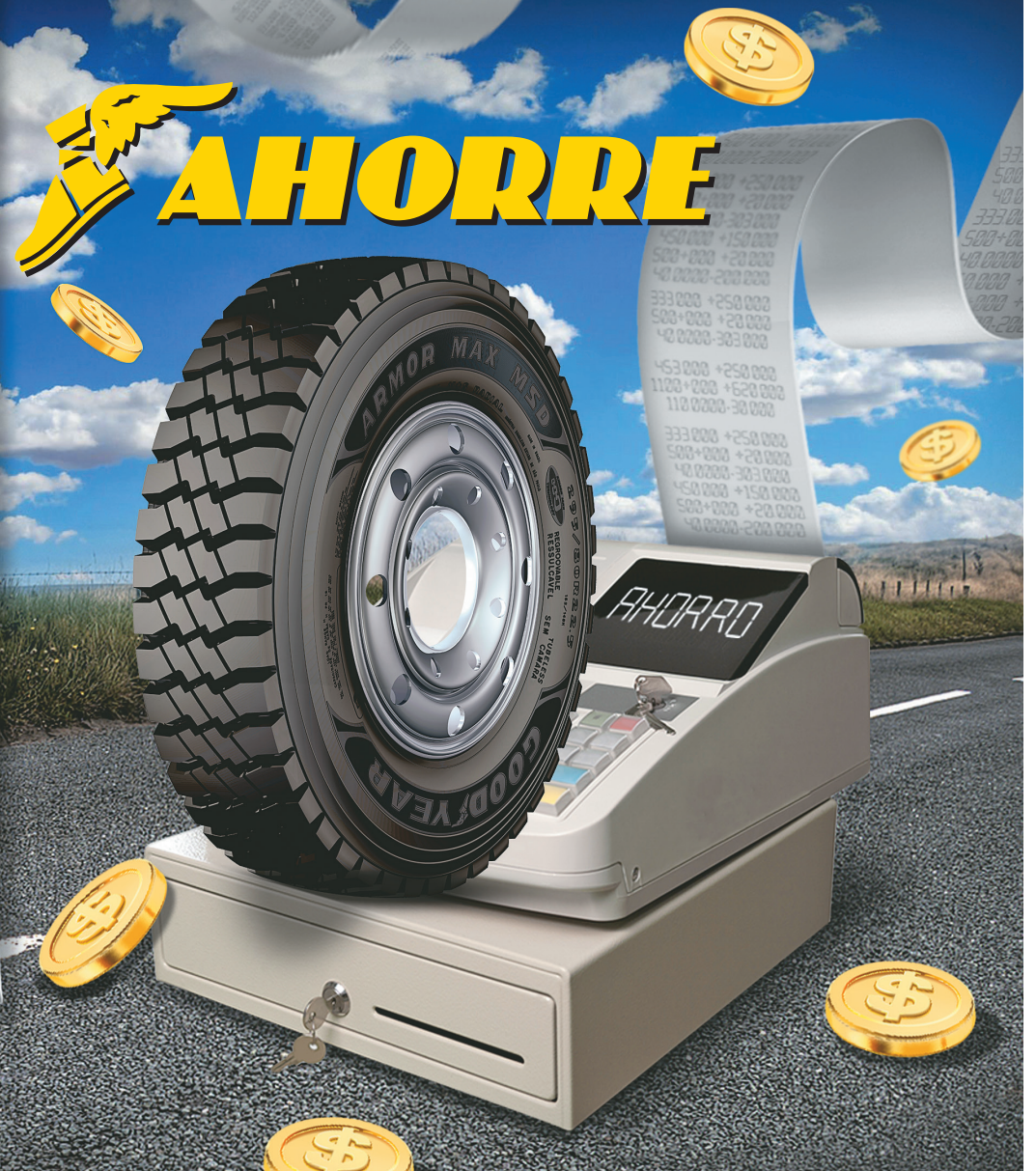
@centracar2017 @centracar @centracar.sas

www.centracar.com.co

450.000 + 150.000
500 + 000 + 20.000
40.000

CALCULE

PRECIO DE
= SU LLANTA
GOODYEAR
÷
KILOMETRAJE



Saque calculadora
y conozca el **costo real**
por **kilómetro.**

- ▶ 295/80R22.5 KMAX S
- ▶ 295/80R22.5 KMAX D
- ▶ 12R22.5 ARMOR MAX MSS
- ▶ 12R22.5 ARMOR MAX MSD

Promoción válida del 1 de abril al 31 de mayo de 2019. Precios de venta sugeridos. Los precios aplican solo para dimensiones seleccionadas. Todos los precios incluyen IVA.



f @GoodyearColombia | t @GoodyearColG | @ @GoodyearColG

Encuétrenos en: www.goodyear.com.co

GOODYEAR