

Piden solución definitiva a problemas de movilidad en vía Villavicencio - Bogotá

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, le pidió al Gobierno una solución definitiva a los problemas que se presentan por el cierre de la vía entre Bogotá y Villavicencio, debido al impacto negativo que tienen en la economía y costos operativos de los transportadores de carga y su Logística.

El dirigente gremial señaló que el nuevo cierre por los derrumbes que se han presentado en la vía, afectan el transporte, en su mayoría alimentos, que se movilizan diariamente entre los llanos orientales y la capital del país.

Vea pág. 14



Occiauto0 Productivos

Indicadores

ACPM en Bogotá	
ACPM - Mayo 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)	113,26
variación ICT año corrido	2,14%
variación ICT últimos 12 meses	5,41%

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

CONCEPTO	INCREM. (%)	INCID. %	POND. %
Salarios, prestaciones y comisiones	3,95	0,68	16,91
Combustibles	2,30	0,86	35,25
Llantas y neumáticos	2,58	0,20	7,90
Costo de capital	-2,04	-0,26	14,37
Filtros	1,58	0,01	0,80
Lubricantes	0,87	0,01	1,64
Mantenimiento y reparación	2,07	0,14	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	2,35	0,03	1,36
TOTAL MES		2,14	100,00

Pág. 4

Editorial: Desajustes en la contratación estatal

Pág. 18

Gremios del transporte rechazan anuncio de paro camionero

Pág. 34

Se atiende pedido de simplificar la decisión 399

EL CAMBIO LO HACEMOS NOSOTROS:

"Asumiendo obligaciones contractuales que no le corresponden, como: Operaciones de cargues y descargues. La empresa de transporte esta obligada solamente a recibir en origen y a entregar en destino las mercancías. Cargues y descargues se deben pactar y asumir el remitente/destinatario".

A partir del 4 de septiembre uso obligatorio de cintas retrorreflectivas

El Ministerio de Transporte publicó Resolución No. 0001572 del 3 de mayo de 2019, mediante la cual reglamenta la instalación y uso de cintas retrorreflectivas de carácter obligatorio o voluntario, para la circulación de vehículos que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas en que internamente circulen vehículos.

Vea pág. 6

Restricciones ambientales, nuevo reto para el transporte de carga y su logística

Limitar el tránsito del transporte de carga no solo no es la solución para disminuir los problemas en la calidad del aire, sino que estas medidas afectan la provisión de bienes y generan otros inconvenientes para la economía como el incremento en

los costos de transporte.

La población del país ha venido en ascenso en los últimos años, en efecto, según las proyecciones del DANE en 2019 la población del país registró un incremento del 4,5% respecto a 2015.

Vea pág. 8

Impacto del Plan de Desarrollo en el transporte de carga y su logística

El Plan de Desarrollo del gobierno nacional, aprobado por el Congreso de la República, contiene varios aspectos que impactan de diferentes formas al sector del transporte de carga y su logística. El documento contempla el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional.

Vea pág. 22

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



Occiauto0 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

PAGA LO QUE
RUEDAS

POR ESOS MENSAJES
QUE NO QUIERES
RECIBIR



CONOZCA
EL NUEVO PROGRAMA
QUE LE DA SOLUCIÓN
A **TODAS** SUS NECESIDADES
CON LLANTAS

Ahorra pagando solo el kilómetro rodado.

www.automundial.co



Desajustes en la contratación estatal

Resulta inaudito por decir lo menos que en los contratos estatales, y en especial los de obra y de concesión para la infraestructura que por excelencia deben asegurar la continua y eficiente prestación de los servicios públicos, y el acceso a todas las personas y carga, se pretermita la condición de ser ellos: *ambientalmente sostenibles, adaptados al cambio climático y a la vulnerabilidad*, tal y como lo dispone la regulación de infraestructura; más aun que a cuenta de nuestra condición geográfica y geológica se excluyan en los contratos que se celebran factores como la inestabilidad del terreno en los que se construyen las vías y que provocan graves deslizamientos, siendo por tanto variables que por ser notorias deben considerarse esenciales a él.

Lo que trae como consecuencia que luego de celebrados, las entidades estatales deban buscar recursos de donde no los hay para enmendar la previsible imprevisión. Es evidente que nos referimos a la vía Bogotá- Villavicencio que lleva más de 25 años en construcción transcurso durante el cual se le han invertido más de 8 billones de pesos, sin que pareciera existir punto final en su terminación, a contrario, y precisamente por lo expresado antes, registra en lo que va corrido del 2019 más de 236 cierres por afectación, mantenimiento y restricciones de movilidad.

Las pérdidas también son notorias y exorbitantes, más aún cuando la alternativa para el tránsito terrestre se duplican en términos de tiempos y recorrido, pues la única vía posible Bogotá-Tunja-Paipa-Duitama-Tibasosa-Sogamoso-Pajarito-Aguazul-Tauramena-Monterrey-Barranca de Upía-Parate bueno-Cumaral-Restrepo-Villavicencio, se incrementa en 464 los kilómetros y 13,6 horas, recorrido que normalmente se hace en promedio de 4,8 horas.

Esto impone una reflexión correctiva por ser el sector del transporte de carga y su logística y el país quienes están asumiendo los efectos de las restricciones “previsibles” que detiene la circulación de los vehículos en 89 días, tiempo equivalente al 24,4 % del tiempo total anual, lo que por efectos de cambio climático tiende a incrementar con *afectos en la productividad del transporte carretero que se mide como la reducción de la disponibilidad de la vía*, de acuerdo con estudio reciente de impacto económico.

En estos términos, la deficiente estructuración del contrato de obra pública tiene efectos en la producción de los servicios de transporte comercializados cuya participación y aporte a la producción nacional en solo el renglón del modo carretero representa el 40,4%.



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

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.



VIPAL®

CAUCHOS

La carretera
enseña
a vencer

www.vipal-col.com | sales@vipal-col.com | +571.656.0470

MEMBER OF
RETREAD MANUFACTURERS' ASSOCIATION



OUTRO S.A.

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

A partir del 4 de septiembre uso obligatorio de cintas retrorreflectivas

El Ministerio de Transporte publicó Resolución No. 0001572 del 3 de mayo de 2019, mediante la cual reglamenta la instalación y uso de cintas retrorreflectivas de carácter obligatorio o voluntario, para la circulación de vehículos que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas en que internamente circulan vehículos.

La Resolución expedida por el Mintransporte determina que el plazo máximo para instalación y uso de cintas retrorre-

flectivas para vehículos destinados al transporte de carga, será el 4 de septiembre de 2019.

La medida comprendería la instalación para los vehículos remolques y semirremolques destinados al transporte de carga con un peso bruto vehicular superior a 0,75 toneladas, vehículos automotores, públicos y particulares, destinados al transporte terrestre de carga conforme a lo establecido en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya.

De esta forma, los vehículos

determinados en el numeral primero del artículo tercero de la Resolución No. 0001572 instalar y usar las cintas retrorreflectivas conforme a los plazos: (ver tabla)

Los centros de diagnóstico automotor serán los encargados

en el procedimiento de la revisión tecnomecánica de confirmar que los vehículos tengan instaladas las cintas retrorreflectivas conforme a las especificaciones técnicas.

Así mismo, las autoridades de tránsito deberán verificar

que los automotores tengan instaladas las mismas.

La Resolución No. 0001572 rige a partir de su publicación y deroga las Resoluciones 3246 de 2018 y 4919 de 2018 del Ministerio de Transporte relacionadas con el mismo tema.



Los centros de diagnóstico automotor serán los encargados en el procedimiento de la revisión tecnomecánica de confirmar que los vehículos tengan instaladas las cintas retrorreflectivas conforme a las especificaciones técnicas.



Colegio de Abogados del Transporte



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

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

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

Colegio de Abogados del Transporte

COLEGIO DE ABOGADOS DEL TRANSPORTE

Teléfono: (1) 5 271551 Celular: 310 2500 74 24
Calle 24 No. 95 A 80 Oficina 406 • Bogotá
www.colabogadosdeltransporte.org

Vehículos	Plazo máximo de instalación y uso
Vehículos automotores, públicos y particulares, destinados al transporte terrestre de carga, conforme a lo establecido en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público o en las vías privadas que internamente circulan vehículos.	4 de septiembre de 2019
Vehículos remolques y semirremolques destinados al transporte de carga, con un peso bruto vehicular superior a 0,75 toneladas. Maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada que transite por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulan vehículos.	
Vehículos automotores públicos y particulares, destinados al transporte de pasajeros con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, conforme a lo establecido en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulan vehículos.	4 de enero de 2020
Vehículos automotores destinados al transporte Mixto de cualquier clase homologada para este servicio y con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, conforme a lo establecido en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulan vehículos.	4 de mayo de 2020

Restricciones ambientales, nuevo

Limitar el tránsito del transporte de carga no solo no es la solución para disminuir los problemas en la calidad del aire, sino que estas medidas afectan la provisión de bienes y generan otros inconvenientes para la economía como el incremento en los costos de transporte.

La población del país ha venido en ascenso en los últimos años, en efecto, según las proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE en 2019 la población del país registró un incremento del 4,5% respecto a 2015, pues para 2020 se estima que esta cifra ascienda a 50 millones de colombianos (Ilustración 1), hecho que afectará directamente los niveles de demanda de productos y la calidad de vida de la población.

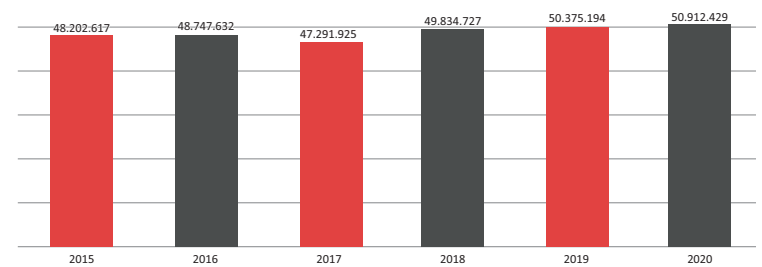
El desarrollo de un país y el medio ambiente son conceptos que deben mirarse en conjunto al momento de contextualizar una economía; sin embargo, el medio ambiente es vulnerable a

impactos negativos asociados a la actividad del hombre debido al crecimiento y desarrollo de los países.

En el caso colombiano como en cualquier otro país del mundo, los modelos de desarrollo determinan cómo los sectores productivos tienen una relación directa sobre el medio ambiente, tal y como lo argumenta, German Sánchez Pérez, director del Centro de Investigaciones de la Facultad de Estudios Estratégicos y Seguridad de la Universidad Militar Nueva Granada en el documento “Desarrollo y medio ambiente: una mirada a Colombia”.

La industria colombiana bajo el marco regulatorio del proteccionismo ha buscado durante varias décadas abastecer el mercado nacional, de tal manera que la economía interna logre desarrollarse aun más, lo cual ha generado que los centros urbanos nacionales tengan altos índices de contaminación relacionados con actividades como el consumo, abasteci-

Ilustración 1: Proyección población Colombia (2016-2020)



Fuente: Colfecar con datos del DANE

miento y producción, de esta manera se afecta la salubridad de las personas.

Causas

Diversos factores causan el deterioro ambiental entre los que se destaca la contaminación del aire, en donde según el Conpes 3943/18, que expone la Política para el mejoramiento de la calidad del aire del Departamento Nacional de Planeación-DNP, dicha contaminación se da por diversas fuentes como lo son naturales y antrópicas, entre las cuales se encuentran las emisiones que

generan los vehículos y las industrias que buscan satisfacer las demandas de la población urbana creciente.

En el caso del material particulado que contamina el aire, la participación de las fuentes varía de ciudad en ciudad, por ejemplo, en 2015 según el DNP el transporte de carga en Bogotá sólo aportaba el 22%, al igual que la industria y 10 puntos porcentuales menos que los buses y las busetas que aportaron el 32% (Ilustración 2).

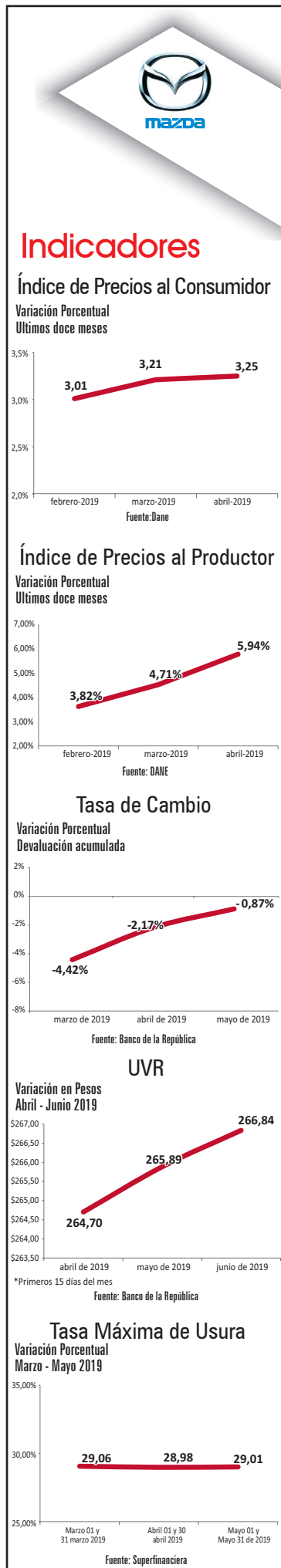
En el caso de Cali las proporciones son similares, pues según las mediciones los buses y

Ilustración 2: Fuentes de emisiones de PM2.5 (2015)

	Industria	Taxi	Autos	Motos	Buses y busetas	Camiones	SITP Transmilenio MIO
BOGOTÁ	22%	1%	11%	10%	32%	22%	3%
MEDELIN	18%	2%	6%	14%	8%	52%	
CALI			9%	12%	31%	25%	23%

Fuente: DNP

El Estado viene promoviendo una política de prevención y control de la contaminación del aire desde hace varios años.



reto para el transporte de carga y su logística

las busetas aportaban el 31% de las emisiones de PM2.5 mientras que el transporte de carga el 25%.

Por su parte, en Medellín y los municipios del Valle de Aburrá la carga tiene un 52% de participación, mientras que la industria aporta el 18% y las motos y automóviles el 20%.

Efectos

La exposición de la población a la contaminación del aire tiene efectos negativos en la salud, generando altos costos sociales y económicos como enfermedades y disminución en el desarrollo de las actividades productivas del país, aumentando tanto el número de atenciones en el sistema de salud, como los costos nacionales en

12,3 billones de pesos, equivalentes al 1,5 % del PIB del año 2015, según las cifras del Departamento Nacional de Planeación-DNP para 2018.

La Organización Mundial de la Salud-OMS presentó en el 2005 unas guías de las diferentes emisiones de material particulado, dióxido de nitrógeno y dióxido de azufre, en las que recomienda valores para la concentración de contaminantes en el aire, esto con el fin de orientar a los gobiernos para la fijación de metas en este sentido y de acuerdo con las condiciones locales en aras de

proteger la salud de la población.

Los valores guía para material particulado inferior a 2,5 micras (PM2.5) es de 10 microgramos por metro cúbico para un tiempo de exposición anual y de 25

microgramos por metro cúbico para 24 horas; en cuanto al material particulado inferior a 10 micras (PM10) el valor anual es de 20 microgramos por metro cúbico y el de 24 horas es de 50 microgramos por metro cúbico, para lo cual la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos-OC-

DE, recomendó a Colombia adoptar de manera progresiva estas guías de calidad del aire.

Medidas

El Estado viene promoviendo una política de prevención y control de la contaminación del aire desde hace varios años.

En ésta ha abordado temas estratégicos como la modernización del transporte, la gestión del riesgo por contaminación del aire, la investigación, la participación ciudadana, entre otros, logrando el cumplimiento de los estándares de emisión en fuentes fijas y el mejoramiento en la calidad de los combustibles.

Sin embargo, todavía persisten diferentes retos para implementar una política de este

tipo ya que no existen incentivos suficientes para la renovación del parque automotor, la calidad en los combustibles requiere de mayores esfuerzos para la mitigación de su impacto sobre el medio ambiente.

Variables como el uso de combustibles fósiles, la tecnología en los motores, la edad de los equipos y el tiempo de uso de los vehículos ocasiona mayores emisiones contaminantes, debido a que por el diseño del motor la combustión es menos eficiente, además, carecen de sistemas de control de emisiones, tales como filtros de partículas según explicó el Banco Mundial en su documento “Contaminación atmosférica por vehículos automotores”.



LO QUE NOS HACE DIFERENTES ES LA CALIDAD DEL HIERRO!

¿POR QUÉ COMPRAR PRODUCTO SICOLSA?

- » Producto 100% Colombiano.
- » Únicos fabricantes en Colombia con certificación ISO 9001/2015.
- » Fabricación bajo Estándares de Calidad de Equipo Original.
- » Productos con mayor rendimiento por kilometro.
- » Precisión Confiable.
- » Respaldo y Garantía Sicolsa.

ENCUÉNTRALOS EN LOS PUNTOS DE VENTA AUTORIZADOS.

PARA MAYOR INFORMACIÓN

TEL: (+57) 8982779 Ext: 3102 • 3113088148 • 3168775960
comercial@sicolsa.com • www.sicolsa.com



SICOLSA

Restricción no han contribuido a mejorar

“Limitar el tránsito del transporte de carga no solo no es la solución para disminuir los problemas en la calidad del aire, sino que estas medidas afectan la provisión de bienes y generan otros inconvenientes para la economía como el incremento en los costos de transporte”.

Así lo indicó el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, al hacer referencia al incremento de restricciones que se ha venido dando en varias ciudades y que está afectando la competitividad del transporte de carga.

Cabe recordar que a partir de noviembre de 2018 la Administración Distrital de la ciudad de Bogotá implementó la restricción para los vehículos de carga de más de dos (2) ejes a través del Decreto 593 de 2018, en los dos sentidos de la avenida calle 13, entre el río Bogotá y la avenida Boyacá entre las 6 a.m. y 8 a.m., con una vigencia hasta el pasado 17 de mayo de 2019.

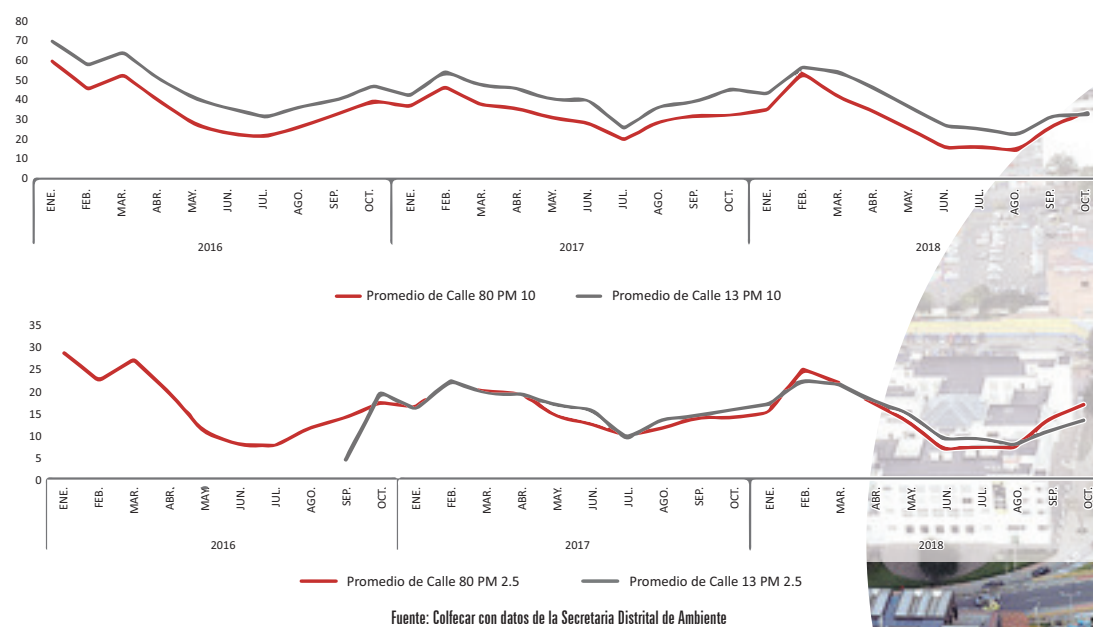
Sin embargo, la administración distrital determinó extender hasta septiembre próximo dicha medida, cuyo levantamiento ha sido solicitado en diversas oportunidades por Colfecar (Ver recuadro).

Los objetivos de dicha restricción acogen tanto la reducción de emisiones generadas por los vehículos de carga como la mejora en el tránsito de dicho corredor.

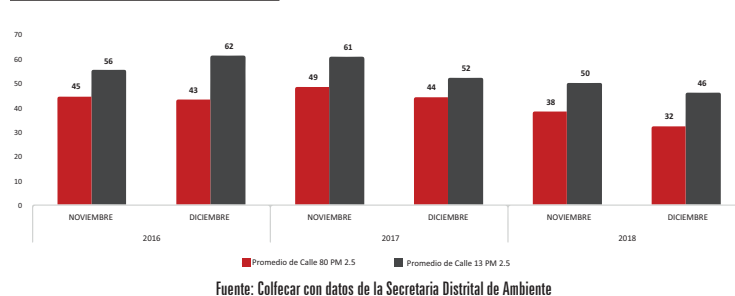
Al respecto, Rodríguez Muñoz, manifestó que pese a las medidas implementadas por el gobierno de Bogotá, un análisis realizado por Colfecar, con datos extraídos de la Secretaría Distrital de Ambiente, entidad que facilita el acceso a las estaciones de control de emisiones de la ciudad, no se encontraron mejoras sustanciales en la situación de calidad del aire.

Adicionalmente, según expertos como el investigador y profesor de la Facultad de Medicina de la Universidad de los Andes, Luis Jorge Hernández,

Gráfica 1: Emisiones promedio de PM 10 y PM2.5 (Enero-Octubre)



Gráfica 2: Emisiones promedio de PM10 estaciones Puente Aranda y Ferias



restringir “Ayuda a mitigar, pero es una solución temporal. El Pico y placa no es una solución a mediano y largo plazo”.

Resultados

Colfecar tomó datos de las estaciones de Puente Aranda y Las Ferias, las cuales corresponden a la calle 13 y calle 80, respectivamente, con la finalidad de evaluar el impacto de la restricción y conocer si dicha problemática ha migrado hacia el otro corredor de acceso a la ciudad por la zona noroccidental, debido a la restricción de camiones por la primera de estas vías.

Para la elaboración del análisis se tuvieron presentes las emisiones de material particulado de 2,5 Y 10 micrómetros, los cuales están incluidos dentro de la restricción.

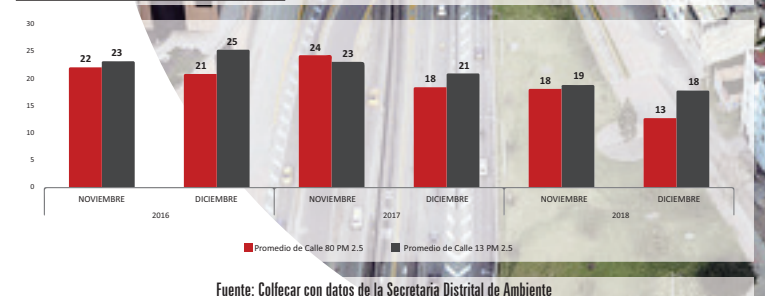
En la Gráfica 1 se muestra que los meses en los que no estuvo activa la restricción para el 2018, tienen una tendencia similar en el promedio mensual de material particulado desde el 2016, con picos en las emisiones en los meses de febrero, agosto, septiembre y octubre para PM10.

En el caso de las emisiones de PM2.5, se observan los mismos picos y un comportamiento más uniforme entre las dos estaciones de control de los dos corredores en cuestión.

Por otro lado, en la Gráfica 2 se evidencia que la tendencia durante los últimos tres años para los meses que estuvieron restringidos en 2018 (noviembre y diciembre), registran disminución respecto al año inmediatamente anterior.

En la Gráfica 3 se observa una

Gráfica 3: Emisiones promedio de PM2.5 estaciones Puente Aranda y Ferias



Pese a las medidas implementadas por el gobierno de Bogotá, un análisis realizado por Colfecar, con datos extraídos de la Secretaría Distrital de Ambiente, entidad que facilita el acceso a las estaciones de control de emisiones de la ciudad, no se encontraron mejoras sustanciales en la situación de calidad del aire.

disminución notable en las emisiones de PM2.5 en el mes de diciembre de 2018 para la calle 80 respecto a 2016 y 2017, sin embargo, en el caso de la calle 13, no se observan cambios sustanciales, pues respecto a 2017 las emisiones solamente han disminuido un 17%.

Los hallazgos muestran que la medida no fue suficientemente efectiva, pues el Distrito tenía previsto disminuir con la restricción los niveles de emisiones en el corredor en un 29%, sin embargo, durante los meses que han tenido res-

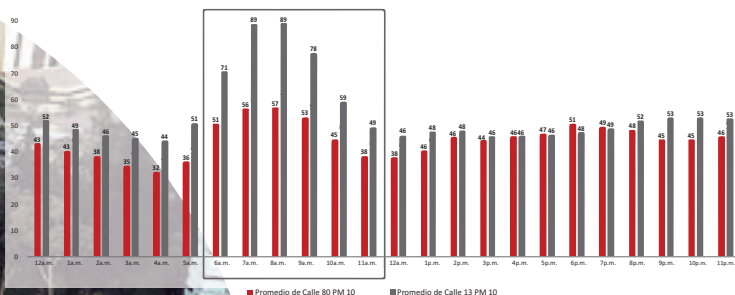
tricción el promedio diario de niveles de PM10 registra una reducción de tan solo 8,25% la Gráfica 4 y Gráfica 5.

Allí se puede evidenciar que si bien los niveles de emisiones se redujeron en las horas de 6 y 7 de la mañana, estas aumentaron a las 9 y 10 de la mañana y a las 8 de las mañana no registró variación.

Sin embargo en el caso del PM2,5 el promedio diario de emisiones durante el periodo de restricción se redujo en tan sólo el 1,2% respecto al año inmediatamente anterior, sin embar-

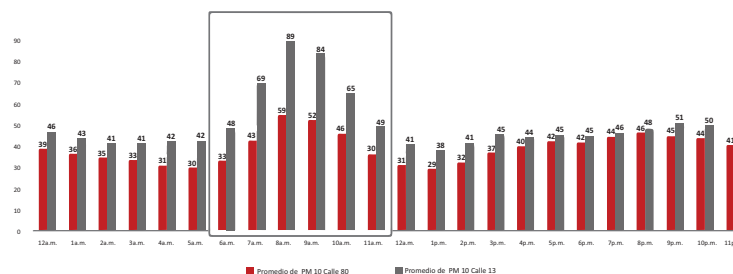
calidad del aire en Bogotá: Colfecar

Gráfica 4: Emisiones promedio de PM10 por hora sin restricción (Noviembre 2017-Abril 2018)



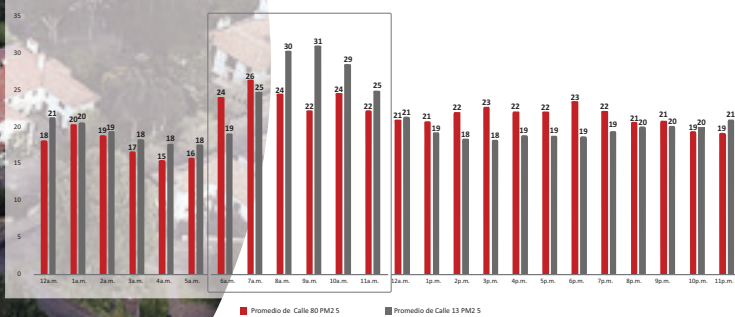
Fuente: Colfecar con datos de la Secretaría Distrital de Ambiente

Gráfica 5: Emisiones promedio de PM10 por hora con restricción (Noviembre 2018 – Abril 2019)



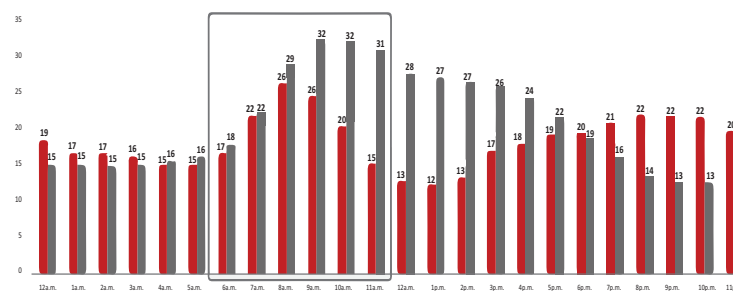
Fuente: Colfecar con datos de la Secretaría Distrital de Ambiente

Gráfica 6: Emisiones promedio de PM2.5 por hora sin restricción (Enero-October 2018)



Fuente: Colfecar con datos de la Secretaría Distrital de Ambiente

Gráfica 7: Emisiones promedio de PM2.5 por hora con restricción (Noviembre 2018 – Abril 2019)



Fuente: Colfecar con datos de la Secretaría Distrital de Ambiente

en épocas en las que se presentan nubes de baja altura los gases quedan atrapados.

Por lo anterior, es importante destacar que se viene trabajando en un proceso de eco-etiquetado para eximir del pico y placa a ciertos vehículos, así pues el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible que coordina la Mesa de Calidad del Aire Nacional ha dado prioridad a este tema.

Así las cosas, el sector transportador ha manifestado que para mitigar el impacto de las restricciones ambientales en la zona es determinante que todos los municipios que conforman el Área Metropolitana apliquen las mismas restricciones, exenciones y horarios, de manera que el impacto sobre el empresario del sector sea minimizado.

Del mismo modo, se ha venido discutiendo la importancia de permitir el tránsito de los vehículos que vienen de otros departamentos con destino Antioquia por la Autopista norte o sur, con el objetivo de disminuir la congestión, ya que con el modelo actual se detienen los equipos durante aproximadamente 3 o 4 horas para posteriormente dejarlos transitar.

go al realizar un análisis por horas se observa que a pesar de que los niveles de emisiones disminuyen entre las 6 y las 8 de la mañana, estos

registran aumentos entre las 9 y 11 de la misma jornada, por lo que se evidencia que el problema de contaminación no desapareció sino que se trasladó de horario.

Propuestas

Con lo anterior es indispensable implementar integrales me-

didias preventivas, de control y mitigación de la contaminación en el aire, en donde no solo se castigue al transporte de carga sino que también se involucren a otros sectores.

Así los expertos de los Andes han venido proponiendo entrar a controlar industrias como aquellas que utilizan combustibles como carbón y fueloil (combustibles líquidos), y pavimentar el 100% de las vías, disponer de programas permanentes de limpieza y mantenimiento del anillo vial, mitigar el polvo en las construcciones

y arborizar y revegetalizar más la ciudad, pues la resuspensión del polvo de las vías incrementa las concentraciones de PM.

Lo anterior teniendo en cuenta que cada día más empresarios del transporte asumen el tema de la contaminación como propio, ya que el sector viene adhiriéndose al Programa de Autorregulación Ambiental-PAA diseñado por el Distrito mediante el Decreto 174/06, en donde se vienen reduciendo los niveles de opacidad de los automotores y por lo tanto disminuyendo el impacto ambiental del

transporte de carga.

Valle de Aburrá

Medellín y su región aledaña se distinguen por estar situada en un valle estrecho rodeado de montañas que afectan la circulación del viento y por lo tanto

Referencias

- CADAVID, Y. P. (2018). EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA PROTECCIÓN AMBIENTAL. DNP. (2018). Conpes 3943.
 Jiménez, C. I. (s.f.). Conflictos ambientales y sus efectos en la calidad de vida de una región.
 Marcos, F. V. (s.f.). LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL COMO FACTOR DETERMINANTE DE LA SALUD. Madrid, España.
 PÉREZ, G. S. (s.f.). Desarrollo y medio ambiente: una mirada a Colombia.
 Segura, L. M. (2005). Principios Básicos de Contaminación Ambiental.
 UN. (s.f.). UN. Obtenido de UN: <https://www.un.org/ruleoflaw/es/un-and-the-rule-of-law/united-nations-environment-programme/>
 Universidad de los Andes de Colombia (2019). 10 puntos para entender la crisis ambiental en Bogotá. Disponible en: [HYPERLINK "https://uniandes.edu.co/es/noticias/ingenieria/10-pasos-para-entender-la-actual-crisis-ambiental-en-bogota"](https://uniandes.edu.co/es/noticias/ingenieria/10-pasos-para-entender-la-actual-crisis-ambiental-en-bogota)



Acompañamiento profesional
en la operación de seguros
para su empresa

OLGA LUCÍA
RUÍZ RIVEROS
Intermediaria certificada
en seguros

☎ 323 2392714

provisión

Agencia de seguros desde 1.993

Todas las compañías

Publican tercer listado de vehículos de carga presuntamente mal matriculados

De conformidad con el Decreto 1079 de 2015, el Ministerio de Transporte hizo público el tercer listado de vehículos matriculados entre los años 2009 y 2010, que presuntamente no cuentan con el Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR) o con el Certificado de Aprobación de Caucción (CC) exigido en el momento de su matrícula. Con este, se reafirma el compromiso del Gobierno para combatir la ilegalidad en el servicio de transporte de carga.

Por medio de una circular

informativa, el Ministerio concede el término de un (1) mes, a partir de la publicación de la misma, para que los propietarios, poseedores y/o tenedores verifiquen la situación presentada con su vehículo y de ser pertinente remitan al correo saneamiento@mintransporte.gov.co el CCR o el CC respectivo que demuestre que cumplieron con la normatividad vigente en la fecha de su matrícula con el fin de que el Ministerio de Transporte lo verifique y de ser procedente lo convalide.

Vencido el término señalado y una vez realizadas las respectivas validaciones, los vehículos sobre los que no se aclare su situación serán incluidos en el listado definitivo de vehículos de carga con omisión en su registro inicial y quedarán sujetos a las acciones que el Ministerio de Transporte determine.

El Ministerio de Transporte señaló que para cualquier inquietud que tenga el interesado sobre los documentos utilizados para el registro inicial de su vehículo, deberá acudir al Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado; además se recuerda que, en ningún caso, se requiere utilizar inter-

mediarios para adelantar las actividades antes señaladas.

La información con las matrículas reportadas se puede consultar en el siguiente link del Ministerio de Transporte.

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7392/ministerio-de-transporte-publica-tercer-listado-de-vehiculos-de-carga-presuntamente-mal-matriculados/>



Plazo para soportes de vehículos “posiblemente” mal matriculados

El Ministerio de Transporte emitió la circular No. 20194000163071 de 2019 mediante la cual da a conocer el listado de vehículos de carga que presuntamente no cuentan con el certificado de cumplimiento de requisitos – CC, o con el certificado de aprobación de caucción – CC exigido en el momento de su matrícula para año 2011.

La cartera indicó que los propietarios, poseedores o tenedores de vehículo automotor de carga que cuentan con los soportes respectivos para desvirtuar la actual calificación, cuentan con un término de un mes, a partir de la publicación de la circular en mención, es decir hasta finales de mayo para remitir los mismos al correo electrónico: saneamiento@mintransporte.gov.co.

Hay que señalar que los vehículos incluidos en los listados con presunta omisión en su registro inicial no serán obje-

to de las restricciones señaladas en los artículos 2.2.1.7.7.1.13, 2.2.1.7.7.1.14, 2.2.1.7.7.1.15 del Decreto 1079 de 2015.

Los vehículos que están sujetos a esta restricción son aquellos que tengan la anotación como vehículos con omisión en su registro inicial en el sistema RUNT.

Cuando se venza el término señalado, y una vez realizada las respectivas validaciones, los vehículos a los que no se les pudo aclarar su situación, serán incluidos en el listado definitivo de automotores de carga con omisión en su registro inicial y estarán sujetos a las acciones que determine el Ministerio de Transporte.

Los vehículos relacionados en la medida del Ministerio se pueden consultar a través del siguiente enlace: https://www.colfecar.org.co/anexos_circulares_2019/listado.pdf



Mintransporte intervendrá más de 20 mil camiones con matrículas irregulares

La ministra de Transporte, Angela María Orozco, anunció que la cartera a su cargo intervendrá más de 20 mil matrículas de vehículos de carga registradas de manera irregular.

En declaraciones al noticiero CM8, la funcionaria señaló que esta medida cobijará aquellos automotores cuyas matrículas fueron mal hechas o que tienen algún tipo de inconsistencia. Para tal efecto, el nuevo programa de chatarrización, anunciado hace varios días, servirá para detectar los vehículos que están operando de manera informal o ilegal.

“Esto se hará teniendo en cuenta el decreto de normalización,

que permitirá que la gente tenga que pagar con indexación lo que debió pagar en su momento si quiere legalizar su situación en el mercado público de servicio de carga” sostuvo Orozco.

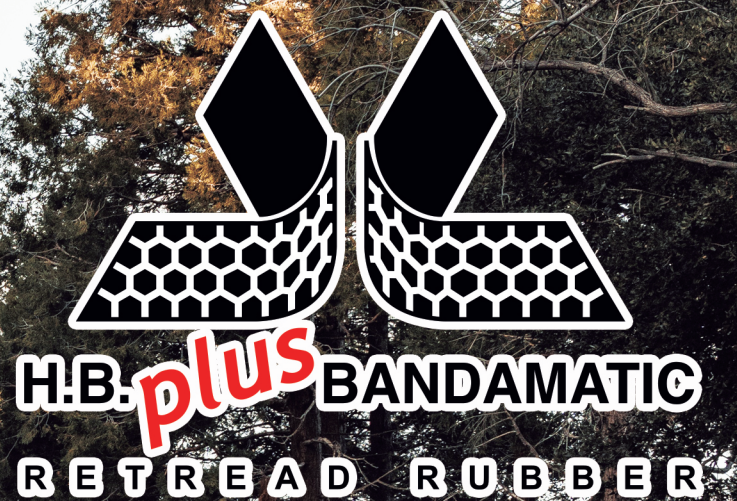
Al señalar que más de 5 empresas de transporte de carga están siendo investigadas, la Ministra señaló que está prohibido contratar un servicio público de transporte de carga con un vehículo mal matriculado.

El proceso de identificación de los automotores con matrículas irregulares comenzará con el levante de la información del Registro Único Nacional de Transporte RUNT.

SA1

UNA TODO TERRENO
DISEÑO SIN LIMITES

Toda posición



- **Tracción leve.**
- **Minimiza el arrastre.**
- **No retiene piedras y objetos.**
- **Protege la carcasa.**
- **Degaste regular y uniforme.**



www.hbplusbandamatic.com

Piden solución definitiva a problemas de movilidad en vía Villavicencio - Bogotá

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, le pidió al Gobierno una solución definitiva a los problemas que se presentan por el cierre de la vía entre Bogotá y Villavicencio, debido al impacto negativo que tienen en la economía y costos operativos de los transportadores de carga y su Logística.

El dirigente gremial señaló que el nuevo cierre por los derrumbes que se han presentado en la vía, afectan el transporte, en su mayoría alimentos, que se movilizan diariamente entre los llanos orientales y la capital del país.

“Esta es situación es un atentado contra la productividad del sector, debido a que los sobrecostos que debemos afrontar por los recurrentes cierres de la vía Bogotá-Villavicencio llegan al 150% pues las rutas alternas de los transportadores suman unos 437 kilómetros, al tener que tomar la vía antigua” manifestó el dirigente gremial.

Frente a lo anterior, Rodríguez Muñoz, dijo que es necesario que se le busque una solución definitiva a estos derrumbes que se registran todos los años en época invernal, a los que se suman los mantenimientos por afectación de la vía, afectando todos los sectores económicos.

Agregó que en lo corrido del año se han presentado más de 200 eventos que han afectado la normal movilidad por esta vía, en su gran mayoría a la altura del kilómetro 64, por lo que se requiere la adopción de medidas que terminen de una vez con este problema que se origina por fenómenos naturales, en especial en época de invierno.

Rodríguez Muñoz, advirtió que lo peor podría estar por venir, debido a que mayo no es el mes más afectado por los derrumbes que origina el invierno

A raíz de los derrumbes registrados en los kilómetros 58 y 64 + 200, Colfecar ha reportado pérdidas superiores a los \$4000 millones, debido al cierre de la vía Bogotá - Villavicencio que se registra desde hace varios días por deslizamientos y caída de piedras.



TOMADA DE EL TIEMPO.COM

sino que los meses siguientes.

En promedio durante 2018 dichos cierres sumaron 462, la mayoría de ellos en la temporada invernal; junio (73), julio (85) y agosto (70), es decir alrededor del 49,35% de los cierres al año.

Impactos

A raíz de los derrumbes registrados en los kilómetros 58 y 64 + 200, Colfecar ha reportado pérdidas superiores a los \$4000 millones, debido al cierre de la vía Bogotá - Villavicencio que se registra desde hace varios días por deslizamientos y caída de piedras.

De acuerdo con, Rodríguez Muñoz, a raíz de esta situación el sector del transporte ha tenido serias afectaciones por concepto de facturación y sobrecostos originados en el stand by de los vehículos represados de lado y lado de la vía, tanto de los que viajan desde los llanos como los que van desde la capital de la República.

“De igual manera, hay que tener en cuenta los sobrecostos que debemos afrontar a raíz

del uso obligatorio que se debe hacer de la ruta antigua - alterna, que suma unos 464 kilómetros más de la actual, y que ascienden al 40% afectando significativamente la productividad y competitividad de los transportadores” afirmó el dirigente.

El dirigente llamó la atención sobre el hecho de que por la ruta alterna Bogotá-Tunja-Paipa-Duitama-Tibasosa-Sogamoso-Pajarito-Aguazul-Tauramena-Monterrey-Barranca de Upiá-Parate bueno-Cumarál-Restrepo-Villavicencio, solo pueden transitar vehículos con un peso máximo de 50 toneladas dejando por fuera un alto número de vehículos que superan esta medida, ya que con la mercancía más el peso del vehículo llegan a 52 toneladas, por lo que deben permanecer inmóviles hasta que se da paso por la vía normal.

Frente a lo anterior, el dirigente explicó que el costo habitual de operación vehicular por la vía normal de Bogotá a Villavicencio corresponde a \$ 1.609.854 mientras que por la

ruta alterna es de \$3.358.338.

De esta forma, las pérdidas diarias del transporte de carga por facturación de mercancía son de \$85.924.335 millones, stand by o lucro cesante de 183 vehículos entre categorías 2 y 5, es decir de 6 ejes que movilizan mercancías hasta por 34 toneladas, que transitan por la vía en ambos sentidos, son de \$363.662.254 millones, y sobrecostos por el uso de la ruta alterna \$319.972.572 millones, respectivamente.

“Lo anterior arroja un resultado cercano a \$770 millones, por lo que se hace aún más necesario darle solución definitiva a este problema” indicó, Rodríguez Muñoz.

Carga movilizada

De acuerdo con Colfecar, el nuevo cierre afecta especialmente el transporte de alimentos que se movilizan diariamente entre los llanos orientales y la capital del país.

Hay que tener en cuenta que la carga movilizada diariamente entre los llanos orientales y Bogotá ronda las 876,8 tonela-

das en productos como arroz, carnes de animales e hidrocarburos, lo cual quiere decir que por los tres días que van de cierre las pérdidas ascienden a los 257,7 millones de pesos.

Las principales mercancías movilizadas desde Bogotá hacia Villavicencio anualmente corresponden a 187 mil toneladas es decir 514 toneladas diarias, entre las cuales se encuentran agua (27%), productos varios (15,2%), paqueteo (10,7%) y carnes (5,3%), dichas mercancías se movilizan en alrededor de 26.828 viajes al año, es decir cerca de 74 viajes diarios, lo cual implica una pérdida cercana a los 50,4 millones de pesos diarios.

Por otro lado, las mercancías que se movilizan de Villavicencio a Bogotá se concentran en arroz (36,6%), grava (30,9%), carne de animales (6,5%) y productos varios (5,4%), moviéndose en 9 mil viajes al año, es decir 25 viajes diarios con un total de 362 toneladas por día, lo cual representa una pérdida en facturación de 35,5 millones de pesos cada día.

Si quieres comenzar
tu propio negocio,

5 AÑOS de garantía
sin límite de km*

¡HAZLO!



\$ 99.990.000

Prueba el camión **Hyundai HD78** y decídete por él para iniciar tu nuevo camino.

- **Capacidad de carga: 5.14 Ton.**
- **Largo carrozable a borde de chasis: 5.119 mm.**

 **HYUNDAI**
Camiones & Buses

*Esta garantía solo aplica para el tren motriz. Aplican términos y condiciones 1. Las características que aparecen en esta pauta son ilustrativas y no constituyen oferta comercial. 2. Sus especificaciones pueden estar sujetas a cambios dependiendo de su efectiva disponibilidad. 3. Las características definidas del vehículo serán las que conozca y acepte el comprador en la correspondiente orden del pedido. 4. Algunos accesorios son parte de la ambientación fotográfica. Foto de referencia. Largo carrozable a borde de chasis y varía según configuración del vehículo.



**SISTEMA
ANTIBLOQUEO
DE FRENOS
UN R13H**



**CONTROL
ELECTRÓNICO
DE ESTABILIDAD
UN R140
*NO INCLUIDO**



**ALERTA DE
COLISIÓN
FRONTAL
ISO 15623
*NO INCLUIDO**



**SISTEMA DE
SUJECIÓN
INFANTIL
ISOFIX
*NO INCLUIDO**



**SISTEMAS DE
RETENCIÓN
BOLSA DE
AIRE O AIRBAG
*NO INCLUIDO**

Simplifican trámites y permisología para transporte internacional en la CAN

Como resultado de la participación de Colfecar en el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre CAATT, se logró aprobar por la Comisión del Proyecto de decisión 399 sustitutoria de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera o Decisión 837.

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, explicó que el CAATT es una instancia de concertación del sistema de Integración que reúne al sector público y privado,

De esta forma, el texto sustitutivo facilita los procedimientos para la emisión de los permisos o título habilitante para la prestación del servicio internacional. Así mismo, permite, especializar la norma despojándola de los elementos aduaneros que se encuentran dispuestos en instrumentos como las Decisiones 617 y 636 que reglamentan el régimen de tránsito aduanero internacional, y las Decisiones 670 y 671, que respectivamente desarrollan el Documento único Aduanero y el Régimen de Armonización Aduanera.

“Cabe recordar que en lo que se refiere al primer argumento, el sector privado de Colombia, desde el 2006, planteó la necesidad de superar uno de los aspectos que contribuye al desestímulo del transporte internacional terrestre como es la amplia cantidad de trámites y duplicidad de procedimientos que contradicen el carácter que se le ha dado a éste como un “servicio liberalizado” y de exportación” explicó Rodríguez Muñoz.



Como resultado de la participación de Colfecar en el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre CAATT, se logró aprobar por la Comisión del Proyecto de decisión 399 sustitutoria de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera o Decisión 837.

Así las cosas, se estableció un procedimiento unificado que permita simplificar el trámite de los permisos de transporte internacional con la expedición del “permiso único” que sustituya a los que actualmente deben obtenerse en cada uno de los países donde se requiere prestar el servicio.

“En consecuencia, el acto jurídico administrativo (Certificado de Idoneidad y Permiso de Prestación de Servicios) como Acto administrativo

Complejo, preparatorio o accesorio, por requerir de varias actuaciones jurídicas para su expedición y varios trámites nacionales e internacionales, se transformara en un Acto Administrativo Simple y definitivo o principal, denominado Certificado o Permiso Único de Idoneidad otorgado por el Organismo Nacional Competente del país de origen y aceptado por los restantes países miembros” señaló el presidente Ejecutivo de Colfecar.

Información

El dirigente agregó que el nuevo mecanismo impone la creación por los Organismos

Nacionales Competentes de transporte terrestre de un sistema de información o base de datos comunitaria en línea compartida en la que se inscribirán los transportistas autorizados, así como los vehículos habilitados y unidades de carga registradas para el transporte internacional de mercancías por carretera, lo que exige esfuerzos para su administración que permita inscribir y validar en tiempo real el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la prestación del servicio internacional.

El texto de modificación de la Decisión 399 o Decisión 837 ha sido publicada en la

Gaceta Oficial del Acuerdo, y considera la existencia de un único permiso, el Permiso Originario que acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen para realizar transporte internacional de mercancías por carretera en los Países Miembros.

“Así mismo se seguirán realizando por Colfecar las gestiones que permitan la implementación de las normas andinas y la facilitación de las operaciones de transporte internacional en especial en los cruces de frontera” concluyó Rodríguez Muñoz.

Colfecar en reunión de Cluster de Logística y Transporte con la CCB

Colfecar participó en una reunión con la Cámara de Comercio de Bogotá CCB, con el propósito de avanzar en la validación de segmentación estratégica de la Iniciativa Cluster de Logística y Transporte que busca ser un escenario que busca hacer más competitivo este importante sector de la economía local.

En dicho encuentro, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, analizó los avances de dicho proyecto con representantes de la firma catalana Cluster development.

La Iniciativa de Cluster Logística busca complementar el esfuerzo que se viene realizando con la Alianza Logística Regional, un acuerdo firmado en junio pasado entre la Alcaldía de Bogotá, la Gobernación

Actualmente, los sectores logístico y de transporte de Bogotá Región reúnen a 10.535 empresas, que corresponde a un 35% del total nacional, genera alrededor de 149.000 empleos directos y sus ventas ascienden a cerca de \$14 billones de pesos cada año.



de Cundinamarca, el Gobierno Nacional, Fenalco y la Cámara, el cual busca alinear las perspectivas de empresarios y gobierno en favor de temas como seguridad, normatividad local, infraestructura, información y monitoreo de indicadores; para así mismo incidir en el mejo-

ramiento del entorno regional para este sector.

Actualmente, los sectores logístico y de transporte de Bogotá Región reúnen a 10.535 empresas, que corresponde a un 35% del total nacional, genera alrededor de 149.000 empleos directos y sus ventas ascienden

a cerca de \$14 billones de pesos cada año.

Cabe recordar que dada la importancia de este cluster para el desarrollo económico de la ciudad, la CCB adelanta diversos acercamientos y sesiones a más de 50 actores entre empresas, gobierno, gremios y entida-

des de formación, en las que se ha definido la visión a futuro de la iniciativa en la que se busca convertir a Bogotá Región en el principal hub logístico innovador de América Latina, así como en un referente internacional en uso de buenas prácticas de logística sostenible y colaborativa, basado en tecnología e innovación.

Para alcanzar esta meta, la Iniciativa de Cluster de Logística y Transporte busca impulsar el desarrollo de una logística inteligente, bajo la integración y consolidación de negocios con soluciones integrales, eficientes y diversificadas que agreguen valor a la cadena, en especial en sectores intensivos en carga para distribución urbana y en aquellos de mayor vocación exportadora del país.

Colfecar se vincula a mesa de facilitación del Ministerio de Comercio

Con el fin de participar en el análisis y posibles soluciones a la problemática de diferentes sectores que se registran en los puertos del país, Colfecar se integró a la Mesa de Facilitación de comercio exterior promovida por el Ministerio de Industria Comercio y Turismo.

Es así como en un reciente encuentro, en el que se dio la participación de Colfecar, estuvieron presentes el Director de Comercio Exterior de dicha cartera, Luis Fernando Fuentes, al igual que representantes de la Superintendencia de Transporte, policía antinarcóticos y otros gremios con FITAC, la ANDI, Consejo Nacional Gremial, y Procolombia.

En dicha reunión Colfecar dio a conocer aspectos relacionados con el manejo de los puertos y que tienen incidencia sobre los transportadores como, contaminación de la carga y demoras de inspecciones.

Cabe señalar que dichos puntos hacen parte de la temática que maneja Colfecar y que son manejados a través del Capítulo



de Seguridad del gremio, para cuyo lanzamiento oficial invitó a la policía antinarcóticos en aras de contribuir a las buenas prácticas de inspección de la carga.

Asimismo, en la reunión de la Mesa de Facilitación el director de comercio exterior destacó la participación de Colfecar en este escenario puesto que en un corto plazo el sector transporte de carga podrá certificarse como operador económico autorizado OEA.

Buscan solución a restricciones de movilidad de empresas paqueteras



Colfecar participó en un encuentro de representantes de empresas paqueteras de Medellín en el que se analizaron los pro y contras de un proyecto de transporte colaborativo para mitigar el impacto de las restricciones que se registran contra la movilidad de los vehículos dedicados a esta actividad.

En desarrollo del encuentro, que se cumplió en la sede de Servientrega, se discutió la necesidad de buscar fórmulas que permitan una mayor integración por parte de las empresas dedicadas al transporte postal y de paquetería, con el propósito de mejorar tiempos de entrega y evitar los traumatismos que deben afrontar por las restricciones de movilidad que definen las autoridades ya que esto va en contravía de la productividad y competitividad de dichas organizaciones.

Gremios del transporte rechazan anuncio de paro camionero

Colfecar, Fedetranscol y Defencarga, manifiestan a la opinión pública que no apoyan la jornada de inmovilización, programada por el Sindicato Nacional de Conductores y Pequeños Propietarios de Camiones.

Los gremios consideran que la problemática que aqueja al sector, impone la concertación con el gobierno, Ministerio de Transporte, a fin de dar solución a la misma.

“Los problemas del sector del transporte de carga y su logística son: de mercado, de excesivos costos operativos, y de restricciones inocuas que lo hacen in-competitivo, todo lo cual requie-

re de las soluciones concertadas que se están dando en las mesas técnicas permanentes con los gremios que coordina el Mintransporte”, dijo el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

Agregaron que en la actualidad se trabaja en la mesa técnica creada por el gobierno, y con los gremios del transporte de carga e integrantes de la cadena de la logística en temas como:

- Equipamiento
- Costos operativos
- Relaciones económicas y buenas prácticas comerciales
- Control y vigilancia de la informalidad
- Fórmula de los combustibles



Los gremios consideran que la problemática que aqueja al sector, impone la concertación con el gobierno, Ministerio de Transporte, a fin de dar solución a la misma.

- Irregularidad en las matrículas
- Control de peso de vehículos C2
- Aspectos de control por la UGPP
- Transporte Internacional con

Ecuador

“Esta mesa amplia de concertación está permitiendo soluciones a la recurrente problemática del sector en un diálogo

permanente y al que todos los actores tenemos que seguir sumando para superarla” concluye la posición de Colfecar, Fedetranscol y Defencarga.

“Nuestro mayor reto será hacer realidad el multimodalismo”: Mintransporte

En el marco del panel “Transportation Solutions: Keeping Economies Moving” en el Concordia Americas Summit 2019, que se desarrolla en la capital del país, la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, manifestó que el principal reto del actual Gobierno es hacer realidad el multimodalismo en el país.

Durante su intervención, la ministra Orozco sostuvo que el multimodalismo permite aumentar su efectividad en la movilización de grandes volúmenes de carga lo cual se traduce en regiones más competitivas y emprendedoras.

“Tenemos que hacer realidad el multimodalismo en Colom-



bia. Este es un propósito del Presidente Iván Duque, con el fin de conectar los distintos mo-

dos y medios de transporte. Vamos a recuperar la vía férrea de La Dorada a Santa Martha para

la carga general y así mismo la navegabilidad del Río Magdalena ya que es de los mecanismos de transporte más sostenibles”, manifestó la funcionaria.

En el caso del aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento de este modo, se tienen previstas inversiones en la nueva APP del Río Magdalena y en la recuperación del canal del Dique. A su vez, la política portuaria será determinante en lo que tiene que ver con accesos marítimos y modos portuarios seguros, adaptados a los retos de comercio exterior. Esto, junto a un transporte carretero estratégico será determinante para la integración nacional, territorial y la competitividad.

La Ministra Orozco también resaltó la reactivación de las vías de cuarta generación, que tienen como objetivo conectar a todo el país y mantener una red de transporte moderna y eficiente.

“Reactivar las vías de cuarta generación ha sido nuestro trabajo para recuperar la confianza de los financiadores e inversionistas. Queremos que la inversión privada en los proyectos, que sea sostenible y se ajuste a las necesidades de las regiones. Por eso nos hemos sentados con las regiones para comunicar mejor los proyectos y que la ejecución de los proyectos no fracase”, sostuvo la Ministra Orozco.



CUANDO SE REQUIERE PRODUCTIVIDAD EN CARGAS LIVIANAS

INCLUYE 3 AÑOS DE HINO CONNECT PARA VEHÍCULOS MODELO 2020*

DUTRO TURBO

PBV 7,5 Ton
Distancia entre ejes:
3870 mm

NUEVO FC9J LIGHT

PBV 9,5 Ton
Distancia entre ejes:
3850 mm

NUEVO DUTRO CITY

PBV 7,5 Ton
Distancia entre ejes:
3430 mm



Paqueteo y
encomiendas



Alimentos y
bebidas



Transporte de
refrigerados



Transporte de
mercancía

PODER Y TECNOLOGÍA JAPONESA

INGRESE A: www.hino.com.co Síguenos en: [@hinocolombia](https://www.facebook.com/hinocolombia) [@HinoColombia](https://twitter.com/HinoColombia) [@hino.colombia](https://www.instagram.com/hino.colombia)

*Hino connect incluido en todos los vehiculos 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"



	TAMAL CENTRO-AMERICANO, RELLENO DE CARNE DE CERDO O POLLO.	RUIDO DE UNA COSA AL CAER.			SÍMBOLO QUÍMICO DEL IRIDIO.	APODO DE ESAÚ, DEBIDO AL COLOR DE SU PIEL Y DE SU CABELLO, SEGÚN EL GÉNESIS.	MUNICIPIO TOLIMENSE DONDE SE REFUGIARON LOS ARMERITAS	PRIMERA LETRA DEL ESPAÑOL.	APELLIDO DE LA NIPONA QUE EMBRUJÓ A JOHN LENNON.	PERSONA QUE SE DEDICA AL ESTUDIO DE LA LUNA.	INICIALES DEL REY VENEZOLANO DE LA CUMBIA.	RÍO QUE BAÑA LA CIUDAD DE MUNICH.	QUE NO EXISTE EN REALIDAD SINO QUE SOLO TIENE EL NOMBRE.	PERSONA QUE VIVE EN LUGAR SOLITARIO.
	COLOR QUE DA PASO AL TRÁFICO.							NOMBRE DE MANDELA.						
	BORRACHERA COSTEÑA.				MÚSICO DE APELLIDO RANGEL. OXIDO DE CINCO, MEZCLADO CON SALES METÁLICAS.						CRÍAIDA PRINCIPAL DE UNA CASA.			
											NOVIA DEL MAGO MANDRAKE.			
PERSONAJE BÍBLICO QUE SE DETUVO EN EL MONTE ARARAT.				LENGUA MAS ANTIGUA DEL MUNDO.					NOMBRE DE CARUSO.					
				CEDAZO PARA PURIFICAR EL AGUA.					RECTORA DEL FÚTBOL GAUCHO.					
APELLIDO DEL PALESTINO QUE FUNDÓ EL PARTIDO AL FATAH.						NOMBRE DE LA PRINCESA DEL PUEBLO.						MÁQUINA PARA SACAR AGUA.		
						DE LOS SENTIDOS CORPORALES						AFEITAR LAS BARBAS.		
SÍLABA QUE DUPLICADA ES EL FRUTO DE LA PALMERA.				PERSONA QUE SUENA DESPIERTA. FUNDADOR DE LA COMUNIDAD JUDÍA.				PONER UNA CUBIERTA PROTECTORA.					HÁBITO QUE NO ESTÁ BIEN VISTO POR LOS DEMÁS.	
								APELLIDO DEL "BARBARO DEL RITMO".					MASAS DE VAPOR.	
VITAMINA QUE AYUDA A LA FORMACIÓN DE DIENTES SANOS.		MINORÍA SELECTA DE UN ÁMBITO SOCIAL. PRIMERA ESPOSA DE PARÍS.					EL RÍO MÁS IMPORTANTE DE COLOMBIA.							HIERRO DE PRIMERA FUSIÓN.
							MÁQUINA PARA TEJER.							CONSTRUCTOR DEL CABALLO DE TROYA.
PRUEBA PARA EVALUAR EL GRADO DE INTELIGENCIA Y LA CAPACIDAD DE ATENCIÓN.					DENTRO, EN INGLÉS.				EL RITMO DE EMINEM.			PASO SUBTERRÁNEO QUE AVANZA POR LA LÍNEA.		
					ADJETIVO FEMENINO SINGULAR.				AMIGO NERD, DE BETTY LA FEA.			EL DIARIO QUE LEE CONDORITO		
MAMACITA DEL CUADRO NÚMERO 5.											CAPITÁN DEL BARCO PEQUÑO, EN "MOBY DICK".			TENER UNO EN SU PODER UNA COSA.
											SOY EL ANIMAL QUE LOS HACE QUEDAR MAL.			1100, EN NÚMEROS ROMANOS.
NATURALES DEL NORTE DE ÁFRICA.					PLANTA QUE CONTIENE ACEITE.								PERSONA QUE GOZA DE UN PREMIO.	
					APELLIDO DEL CHINCHE								CLOACA DEL CUERPO HUMANO.	
PRIMER NOMBRE DE LA MUJER DE CÉSAR GAVIRÍA TRUJILLO.				ELLA O LAS VIOLETAS.				ÓXIDO DE CALCIO.				COPA DEL SOMBRERO.		
				APELLIDO DEL TURCO YAMID.				PREFIJO DE HUELLA.				LA SANTA DE LO IMPOSIBLE.		
PERSONA LASTIMADA U OFENDIDA.					FLOR DE MAYO.					ÓXIDO DE LOS METALES CORROIDOS.				
					UNIDAD DE DENUNCIA DE LA FISCALÍA					MANIJA DE UN OBJETO.				



ANIMAL QUE ACOMPAÑA AL BUEY EN EL PESEBRE NAVIDEÑO.							AUTOMÓVIL QUE HA CUMPLIDO 50 AÑOS. INICIALES DE LA MECENAS DE COLÓN.							
														SÍMBOLO DE LA UNIDAD ANGSTRÖM.
MUJER A LA QUE EL DIABLO LE DA SOBRINOS.						TÍO MECHUDO DE LA FAMILIA ADDAMS.				HERMANA DEL PRINCE CARLOS DE INGLATERRA.				



MADRES COLFE

SOLUCIÓN F



CUANDO SE REQUIERE
PRODUCTIVIDAD
EN CARGAS LIVIANAS

INCLUYE 3 AÑOS DE HINO CONNECT PARA VEHÍCULOS MODELO 2020*



FAMOSAS

GRAMA

PRÓXIMA EDICIÓN

POR: ALCIDES OLARTE CASALLAS

			ASIDERO QUE SOBRESALE DEL CUERPO DE UNA VASIJA.	LUGAR PARA ALMACENAR PÓLVORA Y OTROS EXPLOSIVOS.	NOMBRE DE LA LETRA LL.	CINCUENTA EN NÚMEROS ROMANOS.	ARTERIA QUE NACE DEL VENTRÍCULO IZQUIERDO DEL CORAZÓN.	INICIALES DEL COSTEÑO QUE ESCRIBIÓ "PERO SIGO SIENDO EL REY".	COMPUTADOR MADE IN TAIWÁN.		PIEDRA SUPERIOR DEL ALTAR.	100, EN NÚMEROS ROMANOS.	CARRETERA PARA TRAYECTOS DE LARGA DISTANCIA Y TRANSPORTE DE CARGA.	DURO, EN INGLÉS.	2 		
			SENTENCIA QUE SE PIDE REVISAR.							HORMONA HIPOFISIARIA. QUE TIENE ALAS.							
			ASTRO PARA GENERALES.			NOMBRE DEL AUTOR DE "EL RELATO DE DORIAN GRAY".	SER QUE TIENE EXISTENCIA.					SILABA PARA ARENGAR.	ESTACIÓN RUSA QUE SE SALIÓ DE ÓRBITA.				
VOCAL LLAMADA BUEY POR LOS FENICIOS.	VERBO QUE AHUYENTA LA TRISTEZA	ESTUDIO DEL ESCULTOR.	PLAZA REDONDA EN LA QUE DESEMBOCAN VARIAS CALLES.					EL VECINO DEL ODOIO SOY.	MAYOR UNIVERSIDAD MEXICANA.						HIELO, EN INGLÉS.		ROPA INFORMAL.
				TUBO DISEÑADO PARA MEDIR LA VELOCIDAD DE UN FLUIDO.							ORIGINARIAS DE LA INDIA.	ESCLAVO DE LAS DROGAS.					
PRIMERO NACÍ, PERO SOY EL MENOR.				CULTIVO DE NABOS.		ECO DE GOLPEAR EL TAMBOR — ANTIGUA MEDIDA FRANCESA DE LONGITUD			GUERRILLA QUE FUNDÓ TIROFIJO.	BARRAS GRUESAS DE LA REJA				TAZA, EN INGLÉS.	PERDIDO, EN INGLÉS.		
ENERGÍA QUE DILATA LOS CUERPOS.								NOMBRE HEBREO DE AZARIAS.	SIGLAS DE LA ASPIRINA.			PARTE SALIENTE DEL TEJADO.	EMPLEO IRREGULAR DE LA Y LAS.				
			FORMA DE IMITAR LA VIDA.	BAJAR DEL CABALLO.				COLOR DE LA YEMA DEL HUEVO.	REVISTA DE JOSÉ CLOPATOFSKY.					INICIALES DEL HÉROE DE SAN MATEO.	PONER LAS AVES SUS HUEVOS.		
	LA PLAYA DE LAS GAROTAS							PERSONA MUY DURA INCAPACIDAD DE EXPRESIÓN MEDIANTE GESTOS.				SEGURO OBLIGATORIO.	PALO USADO EN LA LABRANZA.				
	TARJETA INTELIGENTE DEL CELULAR				TERRENO EN QUE ABUNDA LA SOSA.	COMENZAR A TENER CANAS UNA PERSONA.				RUIDO ACOMPAÑADO DEL RELOJ.	CASA RÚSTICA Y POBRE.						INICIALES DEL PRESIDENTE DEL BANCO INTER-AMERICANO DE DESARROLLO
				GATO, EN INGLÉS.	OCHO, EN INGLÉS.		DEUDOR QUE NO PAGO A TIEMPO.	NOMBRE DEL PRIMERO PAPA.						INVERTIDO. CAMIONETA CHEVROLET.	MONARCA INDIO.		
MOVIMIENTO DE ASCENSO Y DESCENSO DE LAS AGUAS DEL MAR.						GENTILICIO DE LOS NACIDOS EN HUILA.	CARBÓN REFINADO.			ENREDO DE LOS HILOS O DEL CABELLO	CARRERA FRANCESA DE CICLISMO			PADRE DEL RICO BOOZ	TRATADO DE LIBRE COMERCIO CON EE.UU.		
			AUMENTO DEL TAÑAMO, CANTIDAD O IMPORTANCIA DE ALGO.				CÍRCULO EN EL QUE VIENE MÚSICA IMPRESA.	EN, EN INGLÉS.				TERESA JIMÉNEZ	FORMA DEL VERBO TO BE.		5 		
			PREFIJO QUE SIGNIFICA TIERRA.														
									LA TIERRA DE LAS ACHIRAS.								
			CADA UNA DE LAS LAMENTACIONES DEL PROFETA JEREMÍAS.					CREMA RUSA DE REMOLACHA.									



PODER Y TECNOLOGÍA JAPONESA



SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS ABS UN R13/10



CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD (ESP) "NO INCLUIDO"



ALERTA DE COLISIÓN FRONTAL "NO INCLUIDO"



SISTEMA DE SUJECCIÓN INFANTIL (ISOFIX) "NO INCLUIDO"



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

Impacto del Plan de Desarrollo en

El Plan de Desarrollo del gobierno nacional, aprobado por el Congreso de la República, contiene varios aspectos que impactan de diferentes formas al sector del transporte de carga y su logística.

En efecto, el documento denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, contempla el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional como estrategia transversal, con asignación de recursos para la gobernanza e institucionalidad moderna para que este sector de la economía sea más eficiente y seguro.

El Plan de Desarrollo Nacional, que será sancionado en los próximos días por el presidente, Iván Duque, también contempla puntos relacionados con los corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y la eficiencia modal.

De esta forma, entre los puntos de interés para el sector transporte de carga que hacen parte del Plan de Desarrollo están los siguientes:

Artículos 34 a 36. Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles – FEPC: El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, como administrador del FEPC, podrá realizar directamente o a través de entidades especializadas, el diseño, gestión, adquisición y/o celebración de instrumentos y/o contratos de cobertura financiera sobre los precios del petróleo o de los combustibles líquidos en el mercado internacional, o sobre la tasa de cambio del peso colombiano por el dólar estadounidense.

Precio de los combustibles

líquidos a estabilizar: El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Minas y Energía, o la entidad delegada, establecerá la metodología de cálculo del valor del ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles, así como las tarifas y márgenes asociados a la remuneración de toda la cadena de transporte, logística, comercialización y distribución de dichos combustibles que hacen parte del mercado regulado.

El Ministerio de Hacienda podrá determinar el mecanismo de estabilización de los precios de referencia de venta al público de los combustibles regulados, así como los subsidios a los mismos, que se harán a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles – FEPC. El mecanismo de estabilización previsto por el FEPC no afectará los impuestos de carácter territorial.

Parágrafo Primero. Las compensaciones al transporte, los subsidios, los incentivos tributarios y el mecanismo de estabilización de precios, podrán reconocerse y entregarse de manera general, focalizada o directa al consumidor final en la forma que determine el Gobierno nacional mediante el uso de nuevas tecnologías.

Reposición vehicular

Artículo 305°. Fondo Nacional de

Modernización del Parque Automotor de Carga: Créase el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, como un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar el programa de modernización del par-



El Plan de Desarrollo Nacional, que será sancionado en los próximos días por el presidente, Iván Duque, también contempla puntos relacionados con los corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y la eficiencia modal.

que automotor de carga.

El Fondo se financiará con:

- i) el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del “Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga”
- ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial
- iii) los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales
- iv) los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el marco fiscal de mediano plazo.

Infraestructura y vigilancia

Artículo 113°. Celebración de contratos de obra pública.

Parágrafo. La infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, construida a partir de la fecha de expedición de la presente Ley, entendiéndose tanto la concesionada como no concesionada, deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios como: estaciones de combustible, zonas de descanso, servicios sanitarios y de alimentación para los usuarios de las carreteras.

Artículo 36. Contribución especial de vigilancia para la Superintendencia de Transporte: La Superintendencia de Transporte cobrará una contribución especial de vigilancia, la cual, junto con las multas impuestas en ejercicio de sus funciones, tendrán como destino el presu-

puesto de la entidad.

La contribución será cancelada anualmente por todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley o el reglamento.

La contribución especial de vigilancia se fijará por parte de la Superintendencia de Transporte conforme a los siguientes criterios:

1. Con base en los ingresos brutos derivados de la actividad de transporte que perciba el sujeto supervisado durante el período anual anterior, la Superintendencia de Transporte, mediante resolución, establecerá la tarifa de la contribución a cobrar que no podrá ser superior al 0,21% de dichos ingresos brutos.
2. La contribución deberá cancelarse anualmente en el plazo que para tal efecto de-

H.B. plus BANDAMATIC
www.hbplusbandamatic.com

el transporte de carga y su logística



Combustibles

Artículo 295°. Subsidios para combustibles líquidos, biocombustibles y GLP: Los subsidios a nivel nacional para los combustibles líquidos, biocombustibles y gas combustible, se revisarán, con el fin de establecer una metodología eficiente que garantice un precio competitivo y la mejor señal de consumo para los usuarios, sostenibilidad fiscal y la pertinencia de su ajuste gradual, sin que exista concurrencia de subsidios entre estos.

Así mismo, se hará una revisión al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles – FEPC, a fin de establecer una metodología que posibilite una estructura con sostenibilidad fiscal a largo plazo.

El Ministerio de Minas y Energía revisará los subsidios de transporte de combustibles líquidos, gas combustible y crudo, así como los de transporte en zonas especiales y diésel marino.

Los ministerios de Hacienda, Transporte y de Minas y Energía revisarán el esquema de sobretasa que aplican los municipios para considerar los nuevos energéticos que se incorporarán a la matriz para movilidad.

Los subsidios a nivel nacional para los combustibles líquidos, biocombustibles y gas combustible para los departamentos ubicados para la zona de frontera continuarán rigiéndose por el artículo 220 de la Ley 1819 de 2016.

Artículo 339°. Bienes gravados con la tarifa del 5%.

Adiciónese un numeral y dos párrafos transitorios al artículo 468- 1 del Estatuto Tributario, así:

El ingreso al productor en la venta de gasolina y ACPM. Para efectos de este numeral se considera gasolina y ACPM lo definido en el párrafo 1 del artículo 167 de la Ley 1607 de 2012.

A la base gravable determinada de conformidad con el artículo 467 del Estatuto Tributario, se detrae el ingreso al productor y se le aplica la tarifa general del impuesto sobre las ventas IVA.

Parágrafo Transitorio 1. Para efectos del numeral 4 de este artículo, el exceso de impuesto descontable por la diferencia de tarifa será un mayor valor del costo o gasto hasta el 31 de diciembre de 2021. El exceso de impuesto descontable por la diferencia de tarifa, generado a partir del 1 de enero de 2022 por la venta de productos del numeral 4 de este artículo, se regirá por lo establecido en el párrafo del artículo 485 de este Estatuto.

Parágrafo Transitorio 2. Lo dispuesto en el numeral 4 de este artículo inicia su aplicación a partir del bimestre siguiente a la vigencia de la presente Ley”.

Esta medida tiene más un impacto fiscal que un alivio al bolsillo del consumidor final, por lo que Colfecar sigue insistiendo en la necesidad de revisar la fórmula y ajustar los ítems más relevantes de Ingreso al Productor e Ingreso al Productor del biodiésel que impactan en más del 8% el valor al consumidor.

termine la entidad y será diferencial dependiendo de si la supervisión es integral, objetiva o subjetiva.

Parágrafo 1. Se entenderá por ingresos brutos derivados de la actividad de transporte, todos aquellos que recibe el supervisor por las actividades relacionadas con el tránsito, transporte, su infraestructura o sus servicios conexos y complementarios, durante el período anual anterior, sin restarle las contribuciones, gastos, costos, tributos, descuentos y deducciones.

Artículo 127°. permisos especiales y temporales de vehículos Combinados de Carga (VCC): El Instituto Nacional de Vías Inviás, concederá permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no,

con vehículos combinados de carga, de conformidad con los criterios técnicos y jurídicos, determinados por el Ministerio de Transporte y el Inviás, relativos a la seguridad vial, infraestructura, movilidad y logística.

Tales permisos se concederán por el Inviás hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad.

Cuando el permiso se refiera a vías concesionadas se deberá contar con el concepto previo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI.

Artículo 128°. Vehículos con matrícula extranjera en zonas de frontera cuyo modelo no supere el año 2016: Los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo – UEDF, de que trata el artículo 4 de la

Ley 191 de 1995, propietarios o tenedores de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo no supere el año 2016 y que al 19 de agosto de 2015 hubieren ingresado y se encuentren circulando en la jurisdicción de los departamentos al que pertenecen las UEDF, deberán proceder al registro de dichos bienes ante los municipios de la UEDF o ante las autoridades locales que estos deleguen, dentro de los 3 meses siguientes al vencimiento del plazo de que trata el siguiente inciso, con el fin de poder circular de manera legal dentro de la jurisdicción de ese departamento.

Dentro de los 30 días hábiles siguientes a la promulgación de la presente Ley, el municipio de la UEDF informará a los interesados el procedimiento para adelantar el registro de que trata el presente artículo, el cual

deberá contener como mínimo la siguiente información.

Fronteras, mares y ríos

Artículo 129°. Internación temporal de vehículos con matrícula extranjera en zonas de frontera cuyo modelo sea año 2017 y siguientes artículo 130°. Impuesto de vehículos automotores para vehículos de matrícula extranjera en zonas de frontera.

Artículo 267°. Reconocimiento costos de transporte: Durante la vigencia de la presente Ley, la nación, a través del Ministerio de Minas y Energía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, podrá reconocer el costo del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo que se suministre desde las plantas de abastecimiento ubicados en el departamento de Nariño hasta

la capital de dicho departamento y sus demás municipios.

Artículo 340°. Empresa de transporte naviero de Colombia: Créase una Empresa Industrial y Comercial del Estado del nivel nacional, vinculada al Ministerio de Defensa Nacional, denominada Empresa de Transporte Naviero de Colombia, con el objetivo de fomentar el desarrollo de zonas apartadas a través de la prestación del servicio público de transporte de personas y mercancías por medios marítimos y fluviales, facilitando la conexión de estas zonas con el resto del país.

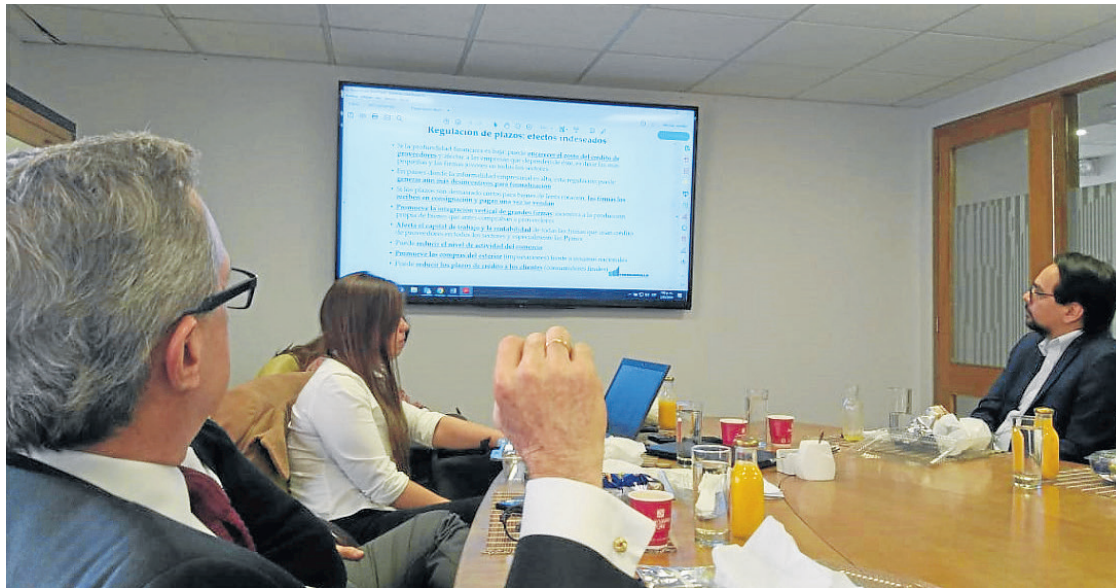
Parágrafo. “Por un término de 5 años la disposición consagrada en el párrafo 2 del artículo 8 de la Ley 185 de 1995 no será aplicable para Empresa de Transporte Naviero de Colombia pudiendo el Gobierno nacional capitalizarla para cubrir el déficit operacional”.

Colfecar en debate de Comisión Tercera de la Cámara sobre “pagos justos”

Colfecar participó en el debate del proyecto de Ley No.181 de 2018 “Pagos Justos” que avanza en la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

La iniciativa legislativa, impulsada por el Representante a la Cámara, Mauricio Toro, tiene como objeto desarrollar el principio de buena fe contractual y promoción de la libre competencia, mediante la adopción de una serie de medidas que protejan a las personas naturales y jurídicas que sean sometidas a condiciones contractuales gravosas en relación con los procedimientos y plazos de pago y facturación de sus operaciones comerciales, incorporando la obligación de “Pago en Plazos Justos”.

De esta forma, de ser aprobado el proyecto todos los comerciantes y quienes realicen operaciones mercantiles deberán pagar sus obligaciones contractuales en un término no mayor a 60 días calendario, a



Colfecar ha venido participando de manera activa en el análisis e impulso del proyecto 181 de 2018, mediante el cual se busca garantizar el pago oportuno de las facturas a las empresas del país.

partir de la fecha de recepción de las mercancías o de la prestación de los servicios contratados.

En la actualidad un buen número de empresas del país se ven afectadas por la demora en los pagos que se les están

haciendo y que en muchas oportunidades superan los 90 y 120 días llegando, en algunos casos, a 180 días.

El proyecto pretende desarrollar el principio de buena fe contractual y promoción de la libre competencia, mediante la

adopción de una serie de medidas que protejan a las personas naturales y jurídicas que sean sometidas a condiciones contractuales gravosas en relación con los procedimientos y plazos de pago y facturación de sus operaciones comerciales,

incorporando la obligación de “Pago en Plazos Justos”.

Relaciones comerciales

En concordancia con lo anterior, Colfecar ha venido participando de manera activa en el análisis e impulso del proyecto 181 de 2018, mediante el cual se busca garantizar el pago oportuno de las facturas a las empresas del país que en la actualidad se ven afectadas por la demora en los pagos que se les están haciendo y que en muchas oportunidades superan los 90 y 120 días llegando, en algunos casos, a 180 días.

En ese propósito, Colfecar participó en una mesa de trabajo del Consejo Gremial Nacional CGN, en la que se concluyó que es necesario realizar en conjunto un estudio de impacto normativo del proyecto.

La idea de los gremios es articular las diferentes relaciones de comercio y así lograr los objetivos de protección de las empresas nacionales.

Desarticulan 39 bandas de piratería terrestre contra transporte de carga

Un balance positivo deja en lo corrido de 2019, las acciones de la policía en la lucha contra la piratería terrestre que afecta a los transportadores de carga y su logística, con un saldo de 39 bandas desarticuladas.

Así lo reveló la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional DITRA, en el marco de una reunión del Comité Gerencial de Seguridad en el Transporte de Carga de dicha institución y del cual hace parte Colfecar.

De acuerdo con las cifras de la DITRA, en lo corrido del año

se han desarticulado 35 bandas dedicadas al hurto a transportadores de carga en la modalidad de piratería terrestre más 4 estructuras delictivas que realizaban los hurtos mediante el uso de inhibidores de señal en varias

vías del país.

Así mismo,

en desarrollo de este encuentro se socializó la capacidad institucional del DITRA para atender las necesidades en materia

de seguridad por parte de los transportadores de carga en el territorio nacional.



Las autoridades recordaron la importancia de denunciar estos eventos que afectan al sector del transporte de carga y su logística y resaltaron que entre los canales con que cuentan para tal fin existe el portal de la institución https://adenunciar.policia.gov.co/adenunciar/frm_salas.aspx que facilita el desarrollo del programa denominado “A Denunciar”.

De otra parte, en la misma reunión se socializó la reglamentación de uso de cintas re-

flectivas para transportadores de carga, cuyo proyecto de Resolución, que aplazaría la medida hasta el 4 de septiembre de 2019, será firmado esta semana.

Frente a restricciones vehiculares para transportadores de carga, Colfecar liderará una solicitud ante el Ministerio de Transporte, con el objetivo de conformar mesas de trabajo de las que salgan propuestas que permitan contrarrestar los efectos negativos frente a esta medida que está próxima a renovarse.

Adjudicarán corredores férreos Bogotá – Belencito y la Dorada – Chiriguaná

Luego de que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) abriera la licitación para contratar el mantenimiento y operación de los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, cuatro consorcios, integrados por empresas de origen español, portugués, chino y colombiano presentaron sus ofertas, dentro del proceso de selección, para ejecutar el contrato de operación.

El contratista seleccionado se encargará de las obras de mantenimiento y conservación de la vía férrea en los 558,3 kilómetros del corredor La Dorada (Caldas) – Chiriguaná (Cesar) y los 308,3 kilómetros del corredor Bogotá – Belencito (Boyacá), así como

la administración, vigilancia, señalización, control de tráfico, operación y demás actividades complementarias necesarias para el funcionamiento de este modo de transporte.

Actualmente los dos corredores férreos se encuentran bajo un contrato de obra pública. El nuevo proceso inició el pasado 6 de marzo con la publicación del aviso de convocatoria y culminará a finales de este mes.

De acuerdo con el trámite legal, lo que sigue es la entrega del informe de verificación de cumplimiento de condiciones establecidas en cada una de las propuestas presentadas, una vez finalizado este proceso se realizará la audiencia de adjudicación.

El contrato de obra pública tendrá una duración de 12 meses y tiene un valor aproximado de \$96.586 millones, de los cuales \$51.625 millones se destinarán al corredor La Dorada – Chiriguaná que incluye el tramo Puerto Berrio – Cabañas y el ramal de Puerto Capulco y \$44.960 millones al Corredor Bogotá – Belencito que incluye el tramo La Caro – Zipaquirá.

Actualmente por el corredor Bogotá – Belencito se registra operación comercial que alcanza las 3.000 toneladas mensuales de carga movilizada de empresas como Argos, Diaco y Postobón.

En el corredor La Dorada – Chiriguaná se han consolidado



operaciones comerciales como la de palanquilla de acero, registrando una movilización en el primer trimestre del año de 7000 toneladas; demostrando

así que la reactivación del modo férreo es una realidad que busca consolidarse para contribuir a la optimización de costos logísticos del país.

HERCULES OFRECE LOS RINES CON LA MAYOR CAPACIDAD DE CARGA DEL MERCADO

Soluciones para todo tipo de camiones, buses, transporte pesado y extra pesado.

RE-FORCE Tech

ÚNICOS EN COLOMBIA CON RINES CON CAPACIDAD DE CARGA DE 11.000 Libras!
Cuida los cascos de las llantas permitiendo hasta 3 reencauches!

Línea para Transporte EXTRA PESADO

Línea para Transporte PESADO
Buses, Transporte Masivo y Tracto camiones

Línea para Camiones

Encuéntrelos en la Red de distribuidores de Resortes HERCULES en todo el País.

www.organizacionhercules.com

Organización
HERCULES

Gobierno impulsará obras de infraestructura en Norte de Santander

El Gobierno nacional se comprometió a darle prioridad a obras como la construcción del nuevo puente sobre río Zulia y avanzar en el mantenimiento de la vía Cúcuta – Ocaña.

Así quedó acordado en una reunión en la que participaron la ministra de Transporte, Ángela Orozco, el Gobernador de Norte de Santander, William Villamizar, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, y el gerente de Pronorco, Leonardo Méndez, con el fin de analizar la situación de las obras de infraestructura que requiere esta sección del país.

A esta reunión también asistieron el Viceministro de Infraestructura, Manuel Felipe Gutiérrez Torres, la directora Nacional de Infraestructura, Olga Lucia Ramírez, y representantes de gremios de la región como, Azucena Vera, de Asocarbón, Oscar Orega, de Asocarbonor, Fredy Rojas de la UPME, y Víctor Méndez, de la Gobernación de Norte de Santander, entre otros.

“El desarrollo de este plan es fundamental para garantizar la movilidad de los transportadores de carga y su logística, y contribuirá al mejoramiento de la productividad y competitividad de Norte de Santander razón por la cual esperamos que se logre garantizar el desarrollo de otras obras de infraestructura que necesita Norte de Santander” sostuvo, Rodríguez Muñoz.

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

Corto Plazo

1. Construcción del Nuevo

El Gobierno nacional se comprometió a darle prioridad a obras como la construcción del nuevo puente sobre río Zulia y avanzar en el mantenimiento de la vía Cúcuta – Ocaña.



2. Inversión en Mantenimiento en la vía Cúcuta – Ocaña (190 km) vía indispensable

3. Inversión en la Red secundaria y terciaria

4. Estudios y Diseños para la vía Cúcuta – Tibú – Convención – La Mata.
5. Construcción Fase II del puente Benito Hernández
6. Seguimiento a la ejecución

trabajos 4G carretera Cúcuta – Pamplona.

Mediano Plazo

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

Encuentro gremial para analizar situación de Norte de Santander

El 24 de abril se llevó a cabo un foro de los gremios económicos de Norte de Santander para analizar el alcance y efectos de las propuestas que se han planteado en las últimas semanas, con el fin de buscar una solución a la difícil situación que se presenta en esta sección del país por el cierre de la frontera con Venezuela.

Dichos puntos, que fueron analizados recientemente entre la clase dirigente de Norte de Santander y la Vicepresidenta, Martha Lucía Ramírez, hacen parte de la agenda que se ha planteado en el marco de la Alianza Fronteriza sobre la que trabajan desde hace varios meses dirigentes gremiales de Colombia y Venezuela, quienes además, han reclamado la creación de una Comisión Binacional, que se encargue de impulsar varios temas de interés para esta sección del país desde el contexto de los derechos humanos, la integración y el desarrollo regional.

“Entre otros puntos, pedimos la reapertura de los cruces de frontera entre

Tachira y Norte de Santander, puesto que el cierre que se presenta por los pasos internacionales de los dos países ha generado una significativa desaceleración de la economía dando lugar a pérdidas millonarias para la industria, el comercio y las empresas transportadoras” indicó el gerente de PRONORCO y director Regional de Colfecar en esta sección del país, Leonardo Méndez.

Así mismo, el dirigente gremial señaló que como medida para avanzar en la solución de este problema se deben impulsar alianzas comerciales entre transportadores de carga del Norte de Santander y Tachira, y definir oportunidades de inversión y negocios para los venezolanos en el marco del proyecto de ley de zona económica especial social para Cúcuta y su zona metropolitana.

A estos puntos se suma el tema del mejoramiento de la infraestructura regional que ha sido analizado por la Mesa de Infraestructura de Norte de Santander a través de la cual se quiere dar un impulso a varias obras consideradas

como vitales para el desarrollo de esta zona del territorio nacional.

Precisamente, por gestión de Colfecar, se tiene programada una reunión para el próximo 7 de mayo con la ministra de Transporte, Ángela María Orozco, el gobernador de Norte de Santander, William Villamizar; la directora Nacional de Infraestructura, Olga Lucia Ramírez; el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, y el gerente de PRONORCO y director Regional de Colfecar, Leonardo Méndez; entre otros, para analizar la situación de la infraestructura vial de la región y fijar una hoja de ruta que permita darle solución a los inconvenientes que presenta la misma y que están frenando el desarrollo de la región.

“El mejoramiento de estas vías es fundamental para garantizar la movilidad de los transportadores de carga y su logística al igual que se convierten en un beneficio para la comunidad contribuyendo al fortalecimiento productivo de la región” sostuvo Méndez.

Seguridad y movilidad, en la agenda de actividades de Colfecar Antioquia



La Regional de Colfecar en Antioquia reportó su participación en varias reuniones en las que se han analizado medidas de seguridad para el sector empresarial de esta sección del país al igual que la adopción de medidas encaminadas a mejorar la movilidad en Medellín.

La Regional de Colfecar en Antioquia reportó su participación en varias reuniones en las que se han analizado medidas de seguridad para el sector empresarial de esta sección del país al igual que la adopción de medidas encaminadas a mejorar la movilidad en Medellín.

El Director Regional de Colfecar en esta sección del país, Fabio Sanín Berguer, dijo que en una reunión realizada con el Gaula Antioquia, el Mayor Juan Carlos Correa Figueroa, y el Capitán Julián Alberto Cañas, le presentaron el portafolio de servicios de la institución en esta región.

En el encuentro se destacó la lucha del Gaula contra el secuestro y la extorsión, y las entregas de folletos con recomendaciones para evitar ser víctima de una extorsión. El Gaula hizo una invitación a Colfecar para que los afiliados al gremio reciban cursos antiextorsión de tipo técnico y práctico, con el fin de evitar que sean víctimas de dicho delito.

De otro lado, Sanín Berguer, resaltó las acciones que se vienen adelantando para mejorar la movilidad en la capital antioqueña las cuales se han analizado en diferentes escenarios.

Es así como la Regional de Colfecar en Antioquia, participó en el Foro de Movilidad Futura, en el cual se trataron los siguientes temas: Movilidad

segura, movilidad eléctrica, movilidad nueva, Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, movilidad pública, movilidad limpia y Ley de Convivencia Vial.

De igual forma, por invitación del Director del Área Metropolitana, Eugenio Prieto Soto y la Presidente de Findeiter, Sandra Gómez Arias, Colfecar asistió al lanzamiento de la línea de crédito para la movilidad sostenible, mediante el cual se busca hacer un aporte al mejoramiento de la calidad del aire del Valle de Aburrá.

El Director Regional de Colfecar, también estuvo presente en una reunión del Grupo Público Privado por el Centro de Medellín, a la que asistieron Colfecar, la ANDI, Fenalco, Asopartes, Cámara de Comercio de Medellín, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Infraestructura, y Corpocentro, se analizaron varias propuestas.

En dicho encuentro el Secretario de Movilidad de Medellín, Humberto Iglesias, informó que debido a la cantidad de carros y motos que hay en la ciudad, y que afectan notoriamente la movilidad en la capital antioqueña, la Secretaría a su cargo está trabajando sobre 3 pilares: Incentivar el transporte público, seguridad vial y posicionar a Medellín como la capital latinoamericana de la movilidad.

En ese sentido, se destacó que el Metro de Medellín, que tiene una extensión de 73.52 kilómetros, y cuenta con 80 trenes y 27 estaciones a través de las cuales se movilizan 770.000 pasajeros al día.

Otro dato relevante es que el sistema del Metroplus mueve 142.000 pasajeros diarios mientras que a través de 3.653 buses se mueven 650.000 pasajeros diarios. Así mismo, hay 64 nuevos buses eléctricos, 1.500 taxis eléctricos y 19 puntos de carga eléctrica; se tiene proyectado contar con un total de 551 puntos.

De otro lado, Colfecar Antioquia asistió al Foro Nacional de Importadores, realizado por Analdex, en el Country Club Ejecutivos de Medellín. A este evento asistieron cerca de 200 empresarios quienes intercambiaron opiniones con el Ministro de Comercio Industria y Turismo, José Manuel Restrepo,

En el marco de este Foro se realizó un Conversatorio con la Dian sobre la Visión y Retos, en el que participaron el Director General DIAN, José Andrés Romero y la Directora de Gestión Aduanas DIAN, Ingrid Díaz.

Durante este evento se dictaron las siguientes conferencias: OEA Tendencias Internacionales de Modelo, Fraude y Contrabando, Logística y Aduanas, y Análisis de la coyuntura aduanera.

Colfecar Occidente realizará foro Internacional de Puertos y Transporte

La Regional de Occidente de Colfecar realizará el 13 y 14 de junio próximos el Foro Internacional Puertos y Transporte en el que se hablará de productividad, seguridad y ecología.

En el marco de este evento, que tendrá como sede el 13 de junio el Hotel Cosmos de Buenaventura, y el 14 de junio el Hotel Spiwak de Cali, que analizará las políticas logística y portuarias para impulsar la competitividad regional.

De igual manera, se debatirá sobre el papel de las empresas en el Big Data, la contaminación ambiental y la optimización de recursos y costos.

Otro objetivo de este Foro es promover la adopción de herramientas nacionales e internacionales en favor de la interconexión buque/camión/puerto/transporte y logística verde.

En encuentro que contará con la participación de representantes del Ministerio de Transporte, Cámara de Comercio de Buenaventura, Ministerio de Fomento de España, FNB, Semat, Cencar y Puerto de Buenaventura, está dirigido a entidades públicas y privadas, empresarios, ejecutivos, académicos y estudiantes, sociedad civil, consultoría, pymes, asociaciones y fundaciones.

“FORO INTERNACIONAL PUERTOS Y TRANSPORTE” Productividad, Seguridad y Ecología



13 de Junio
BUENAVENTURA
HOTEL COSMOS

14 de Junio
CALI
HOTEL SPIWAK



INVERSIÓN EVENTO:
TARIFA POR CIUDAD
Cali: \$280.000 (Af.200)
B/ventura: \$200.000 (Af.150)
TARIFA INTEGRAL
\$350.000 (Cali y B/ventura)
Afiliados Colfecar y
Cámara B/ventura: \$350.000

COLFECAR REGIONAL VALLE DEL CAUCA
Dirección Cámara Portuaria y Logística
Cel: 317 877 4623
occidente@colfecar.org.co
colfecar occidente@gmail.com
www.colfecar.org.co

Gobierno anuncian inversiones en infraestructura vial para el Eje Cafetero

El Gobierno nacional, a través Instituto Nacional de Vías INVÍAS, anunció el fortalecimiento del programa de obras de infraestructura en el Eje Cafetero, con el fin de mejorar la movilidad y seguridad de los transportadores de carga y pasajeros por esta región del territorio colombiano.

Este fue uno de los anuncios hechos por el Director General, Juan Esteban Gil Chavarría, en el marco del taller “Construyendo país” que realizó el presidente, Iván Duque, el sábado 27 de abril en la ciudad de Pereira, y al que asistió el Director regional de Colfecar en el Eje Cafetero, Leonardo Camacho, quien le presentó al gobierno nacional una agenda de peticiones enfocadas a mejorar las condiciones de los transportadores de carga que se movilizan por esta sección del país.

“En este espacio dimos a conocer iniciativas que contribuyan en beneficio del sector transporte, así mismo, exponer la problemática que nos está

Entre los puntos que fueron planteados por el vocero regional de Colfecar en el Eje Cafetero Leonardo Camacho estuvieron el mejoramiento de la red vial, desarrollo de nuevas obras de infraestructura y condiciones de seguridad para los transportadores.



afectando” indicó Camacho.

Entre los puntos que fueron planteados por el vocero regional de Colfecar estuvieron el mejoramiento de la red vial, desarrollo de nuevas obras de infraestructura y condiciones de seguridad para los transportadores.

Precisamente, en respuesta

los planteamientos del dirigente y otros voceros gremiales de la región, el Director del INVÍAS indicó que a través de la entidad a su cargo se han destinado al departamento del Risaralda recursos que suman \$33.000 millones, con el fin de agilizar el transporte de carga y de pasajeros, aumentar

la seguridad del desplazamiento a través de las vías nacionales, beneficiar el desarrollo del sector agrícola y la inversión social, en aquellos lugares que no pueden ser atendidos satisfactoriamente por el conflicto.

El funcionario agregó que la entidad lleva a cabo intervenciones, a través de microempresarios y administradores viales, obras prioritarias para la transitabilidad y el mantenimiento de los corredores viales del departamento, con inversiones por \$5.000 millones.

Igualmente, Gil Chavarría mencionó que el Invías viene ejecutando proyectos que permitirán una mejor conexión del departamento con el Eje Cafetero, Antioquia y Chocó.

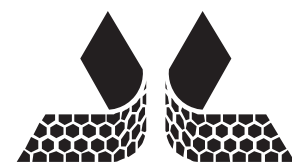
Tal es el caso del proyecto El Tabor- Guarato, que hace parte de la conexión Risaralda – Chocó, donde actualmente se pavimentan 13 kilómetros con

los que se favorece la comunicación entre los municipios de La Virginia, Apía, Pueblo Rico y Tadó, al tiempo que genera conectividad con las Autopistas de la Prosperidad, que comunican a los centros de producción y consumo de la costa norte colombiana con el centro orien-

te del país, dinamizando las economías locales y generando empleo, desarrollo y bienestar.

Así mismo, el Instituto mejora el paso urbano por el municipio de Pueblo Rico. Además, en la zona contrató los estudios y diseños para la construcción de la Variante de Pueblo Rico en la vía Santa Cecilia- Asia, que tiene como objetivo complementar la interconexión vial entre la región central y la pacífica.

De igual forma, se finalizaron los estudios y diseños para la pavimentación de las vías Apía – Viterbo y Cartago – Nóvita; el valor de las obras se estiman por cerca de 1,1 billones de pesos.



H.B. plus BANDAMATIC
www.hbplusbandamatic.com

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

Única planta automatizada



¡Nadie más haría eso por ti!

El servicio
de **envíos**
de Colombia



Porque tu correo hace uso de
avanzadas tecnologías y optimiza
la logística en todos los envíos.



Bandas de
Clasificación



Monitoreo
y rastreo
de los envíos



Dispositivos
para rastreo
de entregas



Automatizado
en clasificación



Sr. Pack
Locker para
distribución

www.4-72.com.co



Los costos operativos del transporte de carga siguen aumentando

En abril los costos de transporte de carga presentaron un incremento de 2,14% frente a diciembre de 2018. Este aumento se debió principalmente al crecimiento en rubros como combustibles y salarios.

En la canasta de costos de COLFECAR, los combustibles tienen una participación de 35,25%, y presentaron un aumento de 2,30%, registran-

do una incidencia mayor en el incremento del Índice de Precios al Transportador.

Adicionalmente, los salarios quienes tienen una ponderación del 16,91%, incrementaron un 3,95% debido al alza en su componente fijo y variable.

De otro lado, el aumento en el valor de los peajes se debe al ajuste del Índice de Precios al Consumidor (IPC). En este



sentido, el incremento de las tarifas se calculó teniendo en cuenta los aumentos que realizaron el INVIAS y la ANI, lo que arrojó una variación del 2,52%, con una participación del 11,57% en la canasta de costos.

Otros rubros como llantas, filtros, repuestos y lubricantes presentaron incrementos en el mes, sin embargo, el costo de capital fue el único componente de la canasta de costos que registró una caída. En este sentido, es importante observar el comportamiento desagregado

Tabla 1. Costos de Transporte a abril de 2019

CONCEPTO	ABRIL		
	INCREMENTO	INCIDENCIA	PONDERACIÓN (2016)
	%	%	%
SALARIOS, PRESTACIONES Y COMISIONES	3,95	0,68	16,91
COMBUSTIBLES	2,30	0,86	35,25
LLANTAS Y NEUMATICOS	2,58	0,20	7,90
COSTO DE CAPITAL	-2,04	-0,26	14,37
FILTROS	1,58	0,01	0,80
LUBRICANTES	0,87	0,01	1,64
MANTENIMIENTO Y REPARACION	2,07	0,14	7,08
PEAJES	2,52	0,29	11,57
IMPUESTOS AL VEHICULO	4,85	0,02	0,37
SEGUROS	5,14	0,10	2,01
GARAJES Y LAVADO	6,00	0,05	0,75
OTROS	2,35	0,03	1,36

Fuente: Colfecar

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 abril de 2019

SEMANA SANTA

COLFEGRAMA

POD ACCEDER CUARTAS CERRILLAS

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

Peajes y gasolina, lo que más pesa en costos de transporte en Colombia

El sector transporte es tal vez uno de los más golpeados en la economía nacional. Factores externos como los paros o manifestaciones, derrumbes o desastres naturales y la falta de una infraestructura sólida hace que para la industria alrededor de este sector le sea más difícil operar.

En Colombia se puede hablar de dos tipos de transporte, el de pasajeros y el de carga, ambos con dificultades, pero también con grandes oportunidades. En el transporte de pasajeros se habla de las personas movilizadas por cualquier medio de transporte, mientras que el de carga está más relacionado con el comercio exterior.

En el sector, hay un punto que debe ser revisado a profundidad: los costos del transporte. Si bien una reducción en los costos acarrearía beneficios para los transportadores, ese panorama dista un poco de la realidad colombiana.

De acuerdo con Juan Carlos Rodríguez, presidente de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga (Colfecar),

el tema de los costos en el país actualmente supera los cinco dígitos, “son unos costos operativos muy elevados, los cuales determinan cuánto le cuesta a un vehículo de carga realizar una operación de origen a destino”.

Esto se refiere a que los costos fijos suelen ser muy altos y tiene el mayor peso en el monto a pagar. Por costos fijos se

entiende los repuestos del vehículo, mantenimiento, peajes e impuestos, mientras que en los costos variables se pueden incluir los combustibles, que mes a mes cambian.

Según el más reciente informe del Departamento Adminis-

trativo Nacional de Estadística (Dane), la mayor variación de precios en transporte de pasajeros la tuvo el rubro de costos fijos con un alza de 4,03%, le sigue peajes y uso de terminales, con aumento de 3,24% en su valor; y en tercer lugar está combustibles, que subió 1,12%.

En el transporte de carga, aunque las variaciones son menores no dejan de estar en aumento. El rubro con mayor alza fue combustibles (0,63%), seguido de Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación, que subió 0,23% en el primer trimestre del año.

Aquí es importante tener en cuenta que en los dos modelos los rubros que más pesan son combustibles y costos fijos con participación mayor a 32% en ambos casos.

“En Colombia hemos confundido el costo de transporte

Transporte de carga por carretera

Grupo de costos	Peso %	2019 Variación %	2018 Variación %
Combustibles	40,20%	7,98%	6,39%
Insumos	9,79%	1,69%	2,11%
Costos fijos y Peajes	45,19%	3,45%	1,07%
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,81%	1,72%	1,02%
Total	100%	5,08%	3,28%

con la tarifa, lo cual es perverso desde el punto de vista comercial. No estoy obteniendo una ganancia por mi actividad y eso trae daños colaterales”, dijo Rodríguez.

Para el líder gremial esto lleva a que sea un sector ‘sobrecostado’ y el transportador “se convirtió en un financiador de la actividad”. Esta problemática no ha sido ignorada por el Gobierno, de hecho, se ha tratado de mantener políticas que contrarresten los altos costos.

Uno de los aspectos a tener en cuenta es la competitivi-

dad que está relacionada con el transporte. Según el exviceministro de Transporte, Andrés Chaves, la contribución a la competitividad para el país es fundamental. El transporte de carga es parte de la cadena logística compuesta por: generador de carga, luego está la empresa de transporte logística (transporte), transportador camionero (300.000 camiones). Chaves dijo que esa es la cadena que hay que cuidar para ser más competitivos con la región.

Según las cifras del Dane, en 2018 se transportaron 953,8 millones de personas en Colombia una cifra que cayó 2,08% frente a los 974,7 millones registrados en 2017. El parque automotor en servicio también presentó una caída al pasar de 34.227 unidades a 33.836 en 2018.

Por: María Paula Aristizábal Bedoya
<https://www.larepublica.co/especiales/especial-transporte-abril-2019/peajes-y-gasolina-lo-que-mas-pesa-en-costos-de-transporte-en-colombia-2856840>

LOS CONTRASTES



JUAN CARLOS RODRÍGUEZ
PRESIDENTE EJECUTIVO
DE COLFECAR

“Se ha confundido el costo de transporte con la tarifa, lo cual es perverso desde lo comercial”.



ANDRÉS CHAVES
EXVICEMINISTRO
DE TRANSPORTE

“Las empresas deben pagar fletes que no estén por debajo de los costos de operación”.



Precio de los combustibles continua sin registrar variación

En lo corrido del año el precio del WTI ha experimentado una recuperación mayor al 20%, pasando de un promedio de 49 dólares el barril en diciembre de 2018 a 62 dólares para mayo de 2019.

Pese a que los precios del combustible en Colombia se ven impactados por el comportamiento internacional del petróleo, en mayo los precios tanto del ACPM como de la gasolina no sufrieron cambios.

El precio de la gasolina se mantuvo en 9.586 pesos, sin registrar variación alguna respecto a los meses de marzo y abril. La variación acumulada en lo corrido del año es de 26 pesos, correspondientes a un crecimiento del 0,27%.

Por el lado del ACPM se ha presentado un aumento acumulado de 152 pesos, es decir, un crecimiento del 1,70%; así, el precio de este combustible para el mes de mayo se mantuvo en 9.068 pesos por galón (Ilustración 2).

En términos de relación de precios ACPM/gasolina para mayo de 2018 la relación era de 0,925, equivalente a 688 pesos de diferencia; no obstante, para mayo del presente año la relación se ubicó en 0,946 es decir una diferencia de 518 pesos. Así las cosas, la brecha ha disminuido 170 pesos y la relación de precios para dichos combustibles en ambos períodos de tiempo tiende a aproximarse.

Para las demás ciudades que se relacionan a continuación y tomando sólo como referencia los precios máximos aplicables a la libertad regulada, se tendrían los siguientes precios para el mes de mayo recordando que éstos pueden variar ya



Ilustración 1. Precio promedio mensual WTI. Dólar por barril/ Junio 2018 – Mayo 2019

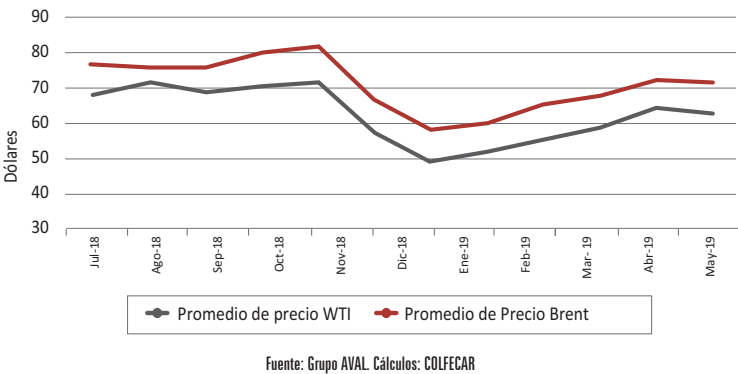
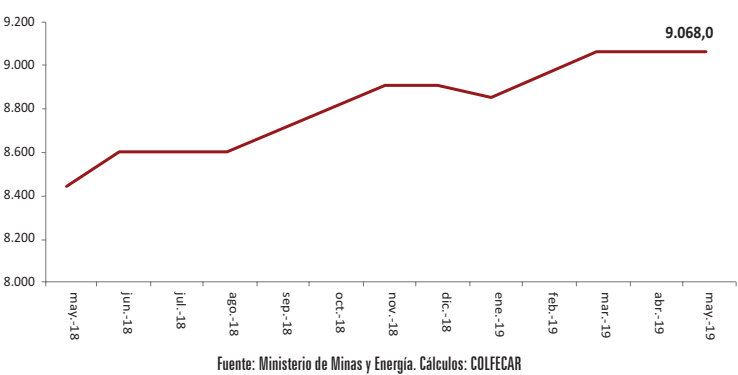


Ilustración 2. Precio mensual del ACPM. Pesos por Barril/Mayo 2018- Mayo 2019



que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado (Tabla 1 y Tabla 2).

Tabla 1. Resumen comportamiento mensual

Efectos Incremento	mayo de 2018	mayo de 2019
ACPM	8.450	9.068
Incremento mes \$	87,00	0,00
Incremento mes %	1,10%	0,00%
Incremento Acumulado %	3,09%	1,70%
Relación de Precios	0,925	0,946
Diferencia respecto a la Gasolina	688,00	518,00

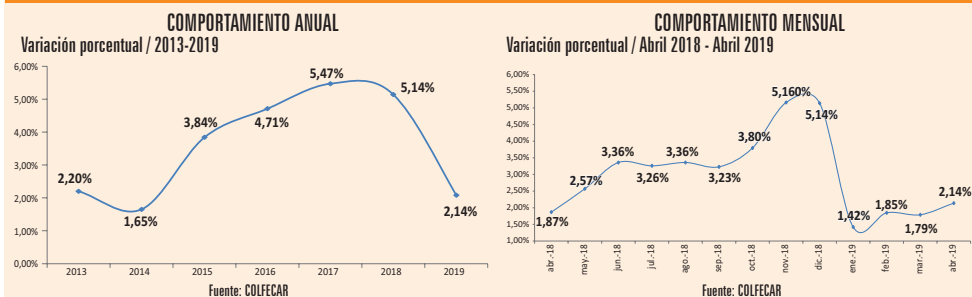
Fuente: Ministerio de Minas y Energía. Cálculos: COLFECAR.

Tabla 2. Precios máximos en otras ciudades del país

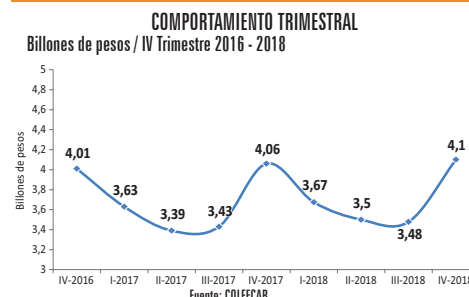
Zonas cercanas a	Precio máximo de venta Gasolina (\$/Gal.)	Precio máximo de venta ACPM (\$/Gal.)	Mezclas ACPM-Biodiesel
Cartagena	9.261	8.773	10%
Barranquilla	9.296	8.802	10%
Montería	9.511	9.023	10%
Villavicencio	9.686	9.168	10%
Pasto	7.229	7.091	10%
Bucaramanga	9.385	8.860	10%
Medellín	9.525	9.075	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.

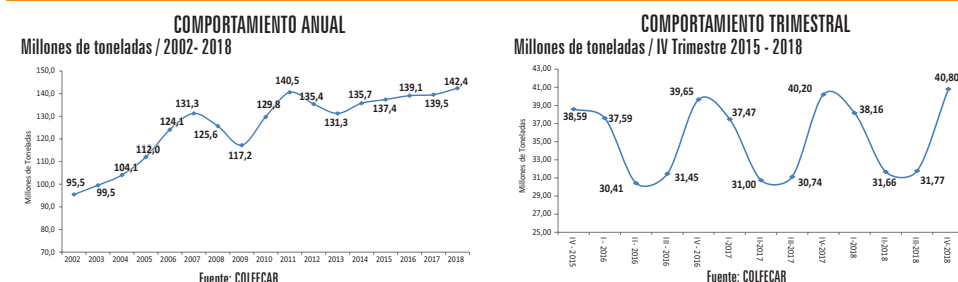
Índice de Costos del Transporte



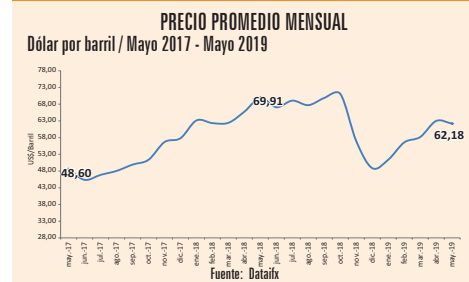
Facturación



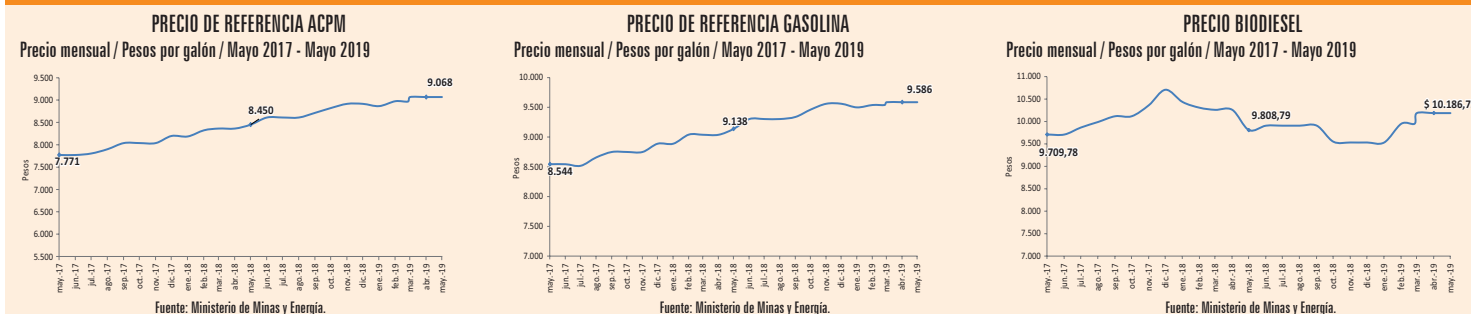
Toneladas movilizadas



WTI



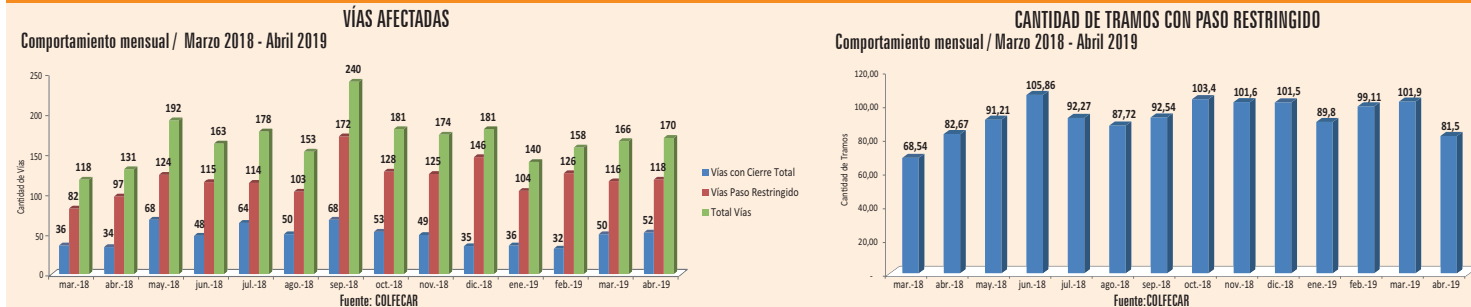
Combustibles



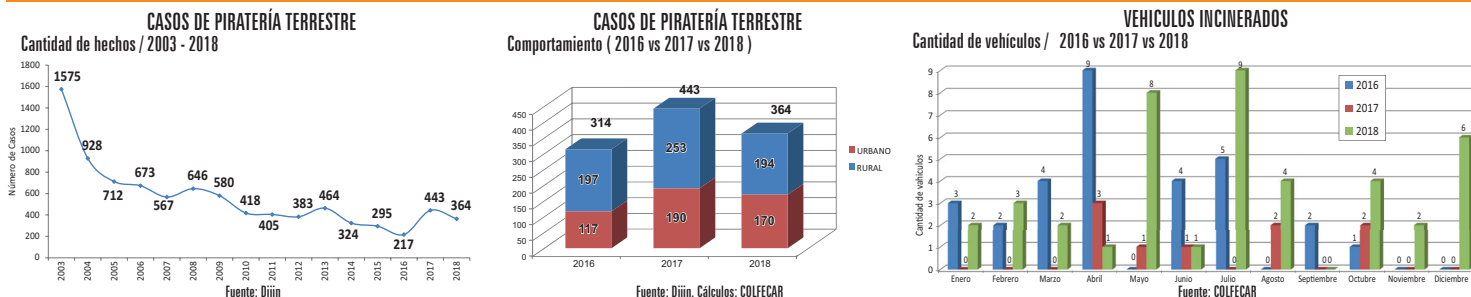
Parque automotor



Vías



Seguridad



AVANCE CON



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



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

Recientemente el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, CAATT, instancia de concertación del sistema de Integración que reúne al sector público, Organismos Nacionales Competentes en la materia, y el privado, en su XVI reunión realizada en la sede de la Secretaría General de la CAN, reanudó la discusión con carácter definitorio del proyecto de modificación del instrumento regulatorio del transporte internacional de mercancías por carretera o Decisión 399 que data del año 1997.

Los argumentos que sirvieron de base para la modificación fueron: primero facilitar los procedimientos para la emisión de los permisos o título habilitante para la prestación del servicio internacional; segundo, especializar

la norma despojándola de los elementos aduaneros que se encuentran dispuestos en instrumentos especializadas como las Decisiones 617 y 636 que reglamentan el régimen de tránsito aduanero internacional, y las Decisiones 670 y 671 que respectivamente desarrollan el Documento único Aduanero y el Régimen de Armonización Aduanera.

En lo que refiere al primer argumento el sector privado de Colombia desde el año 2006 planteó la necesidad de superar uno de los aspectos que contribuye al desestímulo del transporte internacional terrestre como es la gran cantidad de trámites y duplicidad de procedimientos que contradicen el carácter que se le ha dado a éste como un “servicio liberalizado” y de exportación.

Proponiendo, valga destacar que con buen recibo por parte de los países y del sector priva-

do andino, en el marco de las reuniones técnicas que desde entonces se adelantan para la modificación de la citada Decisión, la adopción de un procedimiento que permitiera simplificar el trámite de los permisos de transporte internacional con la expedición del “permiso único” que sustituya a los que actualmente deben obtenerse en cada uno de los países donde se requiere prestar el servicio.

Y, en consecuencia, que el acto jurídico administrativo (Certificado de Idoneidad y Permiso de Prestación de Servicios) como *Acto administrativo Complejo, preparatorio o accesorio*, por requerir de varias actuaciones jurídicas para su expedición y varios trámites nacionales e internacionales, se transformara en un *Acto Administrativo Simple y definitivo o principal*, denominado Certificado o Permiso Único de Idoneidad otorgado por el Organismo Nacional Competente del país de origen y aceptado por los restantes países miembros.

La propuesta fue acogida, por lo que el texto de modificación aprobado considera la existencia de un único permiso, el Permiso Originario *que acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera, en los Países Miembros.*

De esta forma la persona jurídica autorizada por el país de origen para realizar transporte internacional en vehículos habilitados y en unidades de carga debidamente registrado, será reconocida y aceptada por los restantes Países Miembros que conforman el ámbito de operación del transportista como idóneo.

Sistema de información

El nuevo mecanismo impuso la creación por los Organismos Nacionales Competentes de transporte terrestre de un sistema de información o base de datos comunitaria en línea compartida en la que se inscribirán los transportistas autorizados, así como los vehículos habilitados y unidades de carga registradas para el transporte internacional

de mercancías por carretera, lo que impone esfuerzos para su administración que permita inscribir y validar en tiempo real el cumplimiento de los requisitos y condiciones para la prestar del servicio internacional.

Al expedirse la Decisión 837 de 2019, publicada en la Gaceta Oficial de la CAN, Año XXXVI -Número 3601 de 29 de abril de 2019, y que entrará en vigencia 90 días después a esta fecha, es decir el 29 de julio, se materializa el anterior esquema de simplificación propuesto, al disponer que el Permiso Originario es el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera, en los Países Miembros.

Lo cual significa que en adelante la autorización para la prestación del servicio internacional de transporte de mercancías se dará a la persona jurídica cuyo objeto es el transporte de mercancías por carretera, constituida en cualquiera de los Países Miembros conforme a sus normas de sociedades mercantiles o de cooperativas que cumpla las condiciones previstas en el artículo 38, que valga decir no fueron modificadas y son las mismas de la Decisión 399, quien podrá realizar la operación internacional una vez su Permiso Originario y los Certificados de Habilitación y Registro correspondientes de sus vehículos sean inscritos y validados en el denominado “sistema de información y consultas”.

Este sistema de información y consultas así establecido deberá evolucionar a ser la big data del transporte internacio-



simplificar la decisión 399*

nal entre Países Miembros y la secretaría General de la CAN, a la que tendrán acceso las autoridades encargadas del control aduanero y del transporte internacional por carretera de los Países Miembros.

Establece igualmente un período de transición para las empresas que poseen autorizaciones vigentes, de tal manera que sus Certificados de Idoneidad y los Permisos de Prestación de Servicios con sus Anexos y los Certificados de Habilitación de los vehículos, otorgados conforme la Decisión 399 de la Comisión, mantendrán su vigencia hasta su vencimiento. Y con la obligación de adaptarse a la nueva regulación, por lo que los transportistas autorizados

con sesenta días de anticipación a dicho vencimiento, deberán solicitar a los organismos nacionales competentes respectivos el Permiso Originario.

En cuanto a los Países Miembros, se les impone la obligación que en un plazo de 180 días calendario de establecer de manera bilateral o multilateral los horarios y cualquier otro procedimiento operativo o de los servicios necesarios para el transporte internacional, en los cruces de frontera habilitados, adoptando medidas necesarias orientadas hacia la permanente e ininterrumpida atención en los cruces de frontera.

* Tomado de El Container mayo 2015

COLFEJURÍDICAS

Tribunal de la Comunidad Andina de Naciones explica el fenómeno de prescripción de las acciones promovidas por infracción de derechos de propiedad industrial

La exclusividad en el uso de la marca que otorga el registro no es absoluta. Sujetos activos y pasivos de la acción por infracción de derechos de propiedad industrial.

El Tribunal explicó "que las infracciones prescriben a los dos años contados desde la fecha en que el titular tuvo conocimiento de la infracción o, en todo caso, a los cinco años contados desde que se cometió la infracción por última vez. Si el plazo de prescripción venció, entonces la acción es improcedente. (...) Para verificar el plazo de prescripción (extintiva), es relevante diferenciar los distintos tipos de infracción administrativa, tal como lo explica la doctrina jurídica a saber: a) Infracción instantánea, es un único acto el que configura el supuesto calificado como infracción administrativa (...). b) Infracción continuada: Se trata de actos idénticos que se repiten en el tiempo

de manera continuada. Si bien cada acto podría constituir una infracción individual, se los agrupa en una sola infracción debido que todos ellos son ejecución de un mismo plan, forman parte de un único proceso (proceso unitario), existiendo por tanto unidad jurídica de acción. c) Infracción permanente: Es un solo acto, solo que este acto es duradero en el tiempo, d) Infracción compleja: Se trata de una serie concatenada de varios actos dirigidos a la consecución de un único fin (...)"

En síntesis, "las infracciones a los derechos de propiedad industrial, conforme al Artículo 244 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, prescriben a los dos años contados desde la fecha en que el titular tuvo conocimiento de la infracción o en todo caso, a los cinco años contados desde que se cometió la infracción por última vez (...)"

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.

Disminuyen los cierres por mantenimiento

Durante el mes de abril el promedio diario de vías afectadas aumentó aproximadamente un 8,43%, este aumento se registró principalmente por la variación de los cierres totales en un 10,12% y a un 7,71% en el promedio diario de vías afectadas por pasos restringidos (Tabla 1).

Los departamentos que más vías afectadas presentaron fueron Cundinamarca, Boyacá, Antioquia y Cauca, sumando cerca del 50% del total y quienes han presentado la misma tendencia a lo largo del año. 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 (Gráfico 1).

Respecto a marzo, los cierres viales presentaron una disminución considerable, pues el promedio diario de cierres en el país se redujo en aproximadamente el 14,23%, presentándose un promedio diario aproximado de 104 eventos; en adición, los cierres totales diarios aumentaron cerca del 16,62% frente al mes anterior al pasar de aproximadamente 19 a 22 cierres totales diarios. Finalmente, el promedio diario de pasos restringidos fueron aproximadamente 81, en donde se evidenció una reducción de aproximadamente el 20% (Tabla 2).

Tabla 2. Promedio diario de cierres Marzo a abril de 2019

Cierres Promedio diarios	Marzo	Abril	Variación
Cierre Total diario	19.39	22.35	16.62%
Paso Restringido diario	101.94	81.53	-20.03%
Total	121.33	103.88	-14.23%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

El tipo de cierre que mayor participación registró para el mes de abril fueron las restricciones por movilidad con un 33,35%.

Las zonas más afectadas

Es necesario identificar las zonas que más afectación presentaron en el país, puesto que, para el sector de transporte de carga, los cierres y restricciones en las vías del país influyen directamente en los costos de operación (mayores gastos, mayor tiempo, variabilidad negativa en cuanto a la distancia a recorrer, etc.).

Durante el mes de abril, cerca de 27 departamentos se encontraron afectados por cierres viales (Gráfico 2), siendo Cundinamarca aquel que presentó mayor cantidad de eventos en sus vías al tener el 19,65% de participación sobre el total de afectaciones. Seguido se ubica Antioquia con aproximadamente el 11,16%, luego Boyacá (7,86%) y en cuarto lugar el departamento de Cauca (7,30%).

Finalmente, se revisaron las causas de los cierres presen-

Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas Marzo a abril 2019

Vías afectadas diario	Marzo	Abril
Cierre total	2.78	3.06
Paso restringido	6.44	6.94
Total	9.22	10.00

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

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.

Es preciso mencionar que el tipo de cierre que mayor participación registró para el mes de abril fueron las restricciones por movilidad con un 33,35% pese a la disminución del 10% respecto al mes

Gráfico 1. Departamentos con mayor cantidad de vías afectadas

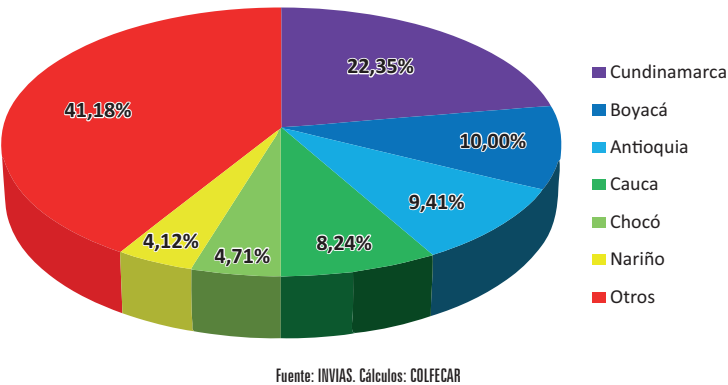


Gráfico 2. Departamentos más afectados

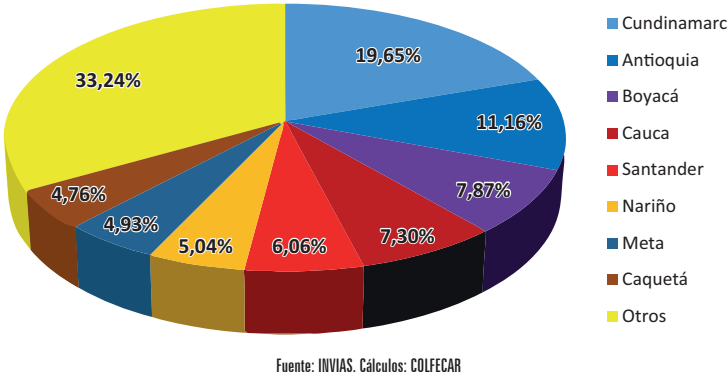


Tabla 3. Tipo de cierres

Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
566	518	589	93

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

anterior, seguido de afectaciones con una participación del 32,05% sobre el total correspondiente a dicho mes.

La conclusión para el mes de abril no es muy positiva, debido principalmente a la disminución de un 33,1% en los

cierres por mantenimiento respecto al mes de marzo, con una participación del 29,33% del total. finalmente, el aumento en otros eventos ha crecido cerca de un 33% con una participación del 5,27%.



ANI contratará fase II de accesos al norte de Bogotá en segundo semestre

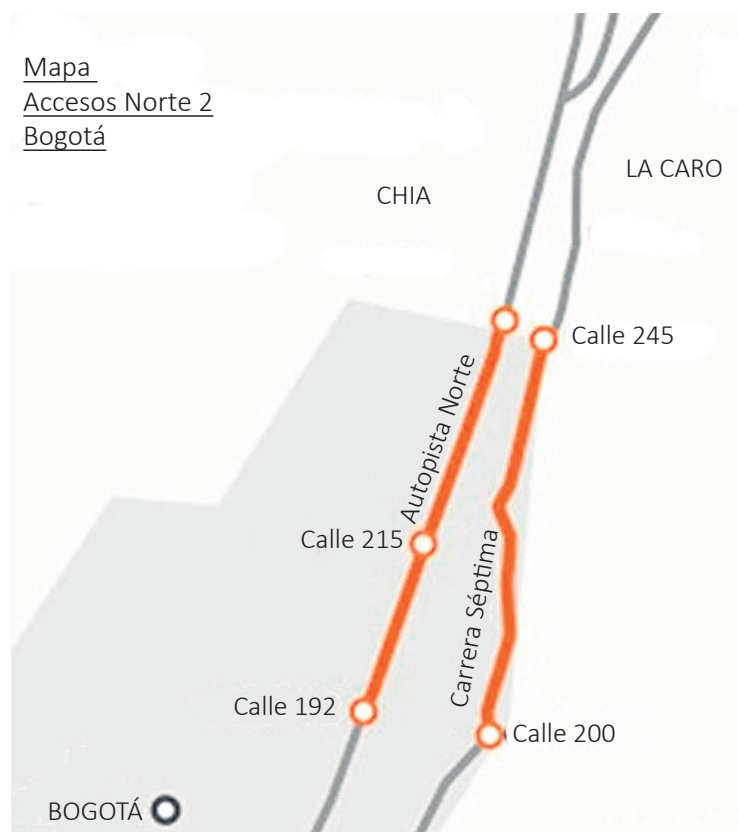
Dentro de las grandes apuestas del Gobierno Nacional para los próximos cuatro años establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), está la ampliación de los accesos a Bogotá por la Autopista Norte y la Carrera Séptima, tarea que lidera el Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y que se divide en dos proyectos de Alianza Público Privada (APP) denominados Accesos al Norte de Bogotá (Accenorte) Fase I y Fase II.

En el caso de la Fase I, que ampliará la Autopista Norte y la Carrera Séptima entre la calle 245 y La Caro, el proyecto se encuentra en etapa de construcción y las obras tienen un avance cercano al 10%.

En cuanto a la Fase II, la ANI tiene contemplado iniciar el proceso de contratación de esta nueva concesión, en el segundo semestre del año, luego de surtir los últimos trámites ante el Gobierno Nacional, dado que es prioridad mitigar los impactos en movilidad generados por los embotellamientos en este sector de la ciudad y en los municipios del área de influencia de la vía.

“Con la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo, Colombia en el corto y mediano plazo será un país más conectado, equitativo y emprendedor. Hoy anunciamos la próxima apertura del proceso de contratación de la fase 2 de los accesos al norte de Bogotá, proyecto que hemos trabajado en conjunto con la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), el cual descongestionará sustancialmente la entrada y salida de la capital del país por

Mapa
Accesos Norte 2
Bogotá



Con una inversión estimada de 1,7 billones de pesos, este proyecto de APP pretende mejorar, en conjunto con la Fase I de Accenorte, los ingresos a Bogotá en el norte de la ciudad, anexándole una doble calzada a la Carrera Séptima desde la calle 200 a la 245, así como el mejoramiento de la vía existente.

el norte”, aseguró Louis Kleyn, presidente de la ANI.

Para este proyecto, la Agencia Nacional de Infraestructura firmó un convenio de colaboración y coordinación con la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), para la estructuración, contratación, adjudicación y ejecución del contrato de concesión, donde además las partes se comprometen a aunar esfuerzos institucionales, técnicos, administrativos, jurídicos y financieros para hacer realidad el proyecto.

Inversiones

Con una inversión estimada de 1,7 billones de pesos, este proyecto de APP pretende mejorar, en conjunto con la Fase I de Accenorte, los ingresos a Bogotá en el norte de la ciudad, anexándole una doble calzada a la Carrera Séptima desde la calle 200 a la 245, así como el mejoramiento de la vía existente.

Además, contempla ampliar los corredores de la Autopista Norte entre la Calle 192 y 245, de tres a cinco carriles mixtos, más uno exclusivo para el Sistema Transmilenio desde las calles 192 hasta la 235.

El proyecto también tiene prevista la construcción de la variante del municipio de Sopó con 7,2 km, desde el sector de



Aposentos sobre la Autopista Norte hasta la Hacienda El Trébol, con lo que se pretende dar una solución definitiva a la congestión vehicular que actualmente se presenta cuando se va a ingresar al municipio.

Accenorte Fase II tendrá una longitud de 5,8 kilómetros para el corredor de la Autopista Norte, 4,9 km para la Carrera Séptima, así como la construcción de intersecciones, andenes, puentes peatonales y ciclorutas a lo largo del corredor, y se incluirán además 21,4 km de operación y mante-

nimiento. Todas estas obras se financiarán con los ingresos de los peajes de Andes, Fusca y Teletón, más recursos públicos.

Este proyecto también contempla grandes beneficios ambientales, con la ejecución de obras que permitirán reactivar la conexión hídrica de los humedales de Torca y Guaymaral, ecosistemas terrestres y acuáticos que por años han estado desprovistos de la circulación de agua debido al cruce de la Autopista Norte que corta el flujo natural del agua.



Medios de comunicación destacan la posición de Colfecar

Los medios de comunicación destacaron la posición de Colfecar frente a temas relacionados con el programa de reposición vehicular, la libertad vigilada, póliza contra el terrorismo y la situación de la frontera con Venezuela.





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



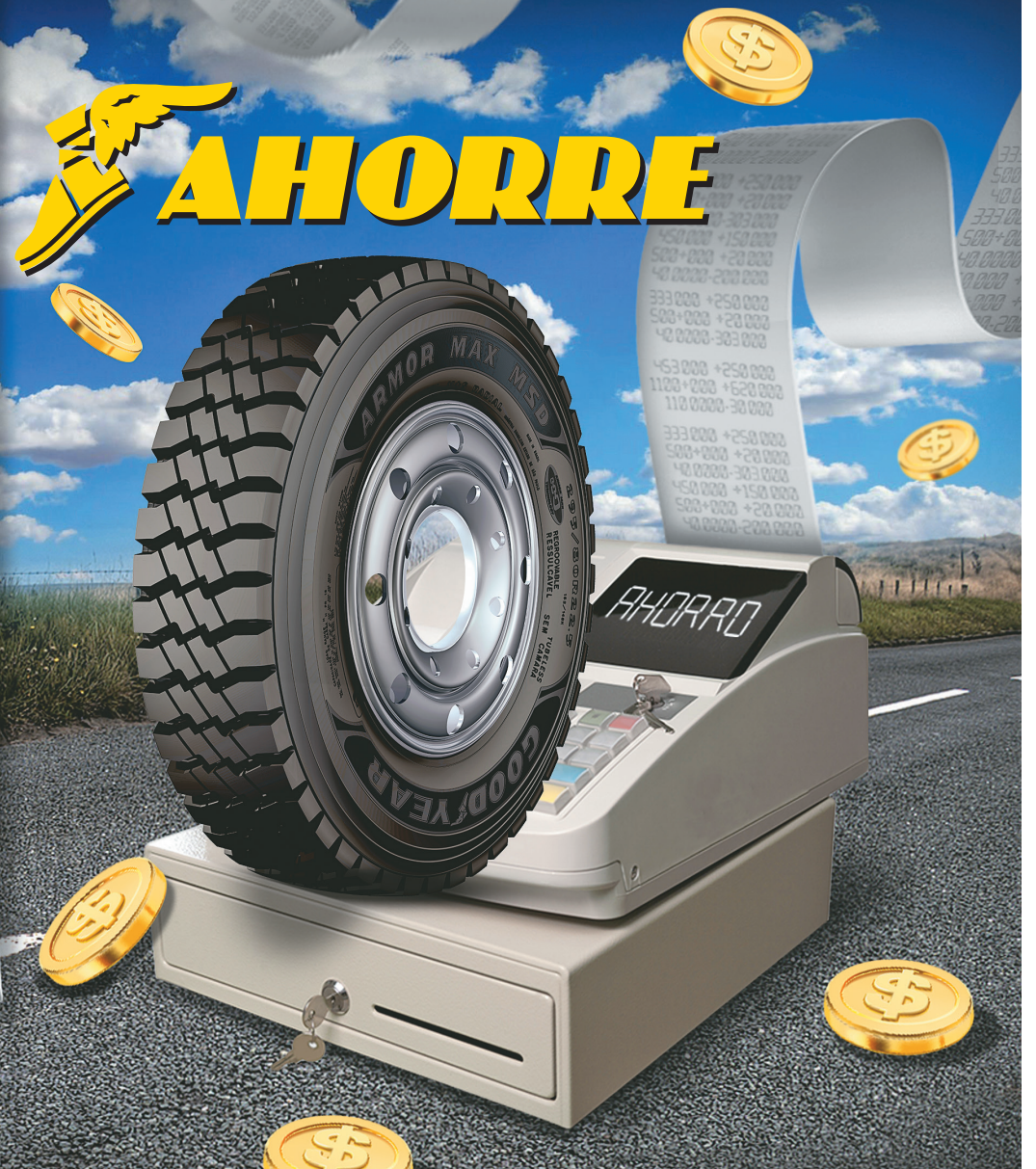
@centracar2017 @centracar @centracar.sas

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