

El Container

Edición N° 188 • Año 16 • Junio de 2019 • ISSN 2145-7956



Esto es una tragedia para el país: Colfecar en “Pregunta Yamid”



El presidente Ejecutivo de La Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, fue invitado por el periodista, Yamid Amat, a su sección del Canal 1 “Pregunta Yamid” para explicar los efectos del cierre de la vía Bogotá – Villavicencio sobre el sector.

Debido a la importancia del tema el dirigente gremial estuvo como invitado en dos jornadas seguidas en “Pregunta Yamid”, 13 y 14 de junio, dando sus puntos de vista frente a esta difícil situación. **Vea pág. 14**

EL CAMBIO LO HACEMOS NOSOTROS:

**“Asumiendo obligaciones contractuales que no le corresponden, como:
- Pólizas de seguro que amparan obligaciones y responsabilidades que corresponden al remitente o cargador.”**

Occiauto0 Productivos

Indicadores

ACPM en Bogotá	
ACPM - Junio 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.....	2,57%
variación ICT últimos 12 meses.....	5,15%

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

CONCEPTO	INCREM. (%)	INCID. %	POND. %
Salarios, prestaciones y comisiones	3,99	0,69	16,91
Combustibles	2,30	0,86	35,25
Llantas y neumáticos	2,57	0,20	7,90
Costo de capital	1,31	0,17	14,37
Filtros	1,79	0,01	0,80
Lubricantes	0,83	0,01	1,64
Mantenimiento y reparación	2,14	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		2,57	100,00

Pág. 4

Editorial: Un Plan para el Desarrollo del sector

Pág. 48

Análisis del concepto de la Sala de Consulta del Consejo de Estado sobre sanciones de Supertransporte

Pág. 50

Maria Elena Obando, recibió en Mónaco Premio como Emprendedora del Año EY

Reposición en cascada como mecanismo para impulsar renovación del parque automotor

Un modelo de reposición en cascada para el programa de renovación del parque automotor de carga, en donde las empresas de transporte debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte puedan acceder a beneficios, facilitaría el cumplimiento del objetivo planteado de reducir la edad promedio de la flota vehicular que recorre las vías nacionales. **Vea pág. 8**

Transportadores reclaman igualdad para operación en región de la CAN

Aunque el próximo 29 de julio entrarán en vigencia las modificaciones de la Decisión 837, que sustituye la 399, relacionada con el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, los empresarios colombianos manifestaron sus reservas sobre la efectivi-

dad y operatividad de la medida.

Así quedo planteado en el marco de la Conferencia sobre los cambios e impactos de la Nueva Norma 837 de la Comunidad Andina de Naciones CAN, aprobada en abril del presente año, organizada por Colfecar. **Vea pág. 24**

Colfecar pide en el Congreso mejorar calidad de combustibles

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, señaló que el mejoramiento de la calidad de los combustibles es urgente para poder contribuir al cuidado del aire. Además sostuvo que es necesario buscar alternativas que permita modificar la fórmula del precio de la gasolina y ACPM. **Vea pág. 40**

**NO IMPORTA SI ELIGIÓ
TRANSPORTAR
CARGA O PASAJEROS
ELIJA 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





44^o

**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



CONOCE
EL NUEVO PROGRAMA
QUE LE DA SOLUCIÓN
A **TODAS** TUS NECESIDADES
CON LLANTAS

Ahorra pagando solo el kilómetro rodado

www.automundial.co

Escanea con tu celular



Conoce como Fulltrans
Optimizo la gestión de
su operación

Un Plan para el Desarrollo del sector

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 aprobado mediante la Ley 0001955 es una apuesta de largo plazo para que Colombia alcance los Objetivos de Desarrollo Sostenible al 2030.

Este “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, elaborado con la participación del Consejo Nacional de Planeación, y construido con los sectores económicos desde las regiones, se compone de objetivos de política pública denominados “pactos” como el Pacto de transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, que cuenta con una estrategia transversal, con asignación de recursos para la Gobernanza e Institucionalidad moderna para que el binomio transporte-logística que transcurre en los corredores estratégicos intermodales que a su vez se componen de una red de transporte nacional, nodos logísticos para la eficiencia modal, sea eficiente y seguro.

En el componente de costos operativos el PND determina para el cálculo y estabilización del precio de los combustibles un mandato a la entidad delegada de establecer mecanismo de estabilización de los precios de referencia de venta al público de los combustibles regulados, así como los subsidios a los mismos que deberán focalizarse al consumidor final a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles – FEP; así como la metodología de cálculo del valor del ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles y las tarifas y márgenes asociados a la remuneración de toda la cadena de transporte, logística, comercialización y distribución de los combustibles que hacen parte del mercado regulado. Aspecto en el que valga recordar son recurrentes y favorables para el accionante, las demandas ante la Corte Constitucional por ser clara la violación que los actos administrativos que lo sustentan hacen de los principios de legalidad y certeza tributaria por ausencia de parámetros legales para el cálculo de la base gravable que impiden dilucidar el contenido estructural del tributo.

Los subsidios para los combustibles líquidos, biocombustibles y Gas combustible, se revisarán con el fin de establecer una metodología eficiente que garantice un precio competitivo para los usuarios, sostenibilidad fiscal y la pertinencia de su ajuste gradual, sin que exista concurrencia de subsidios entre estos, y la revisión al

Fondo de Estabilización de Precios.

A tenor de lo establecido, aunque con diferente alcance, el ingreso al productor en la venta de ACPM y Gasolina presenta una disminución del IVA del 19% al 5%, lo que tiene más un impacto fiscal que al precio del consumidor, pues se detrae o deduce a la base gravable de este.

El Plan también contempla la creación del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, como un patrimonio autónomo con el objeto de financiar el programa de modernización del parque automotor de carga es también un avance importante pues permite a partir del mismo estructurar un verdadero, transparente y permanente programa para el sector, y que 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; y, 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.

Llama la atención que se crea la Empresa de Transporte Naviero de Colombia cuyo objeto será 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, y con el fin de facilitar la conexión de estas zonas con el resto del país.

Y para los trabajadores independientes por cuenta propia y quienes celebren contratos diferentes a los prestación de servicios, como es el caso de los conductores de los equipos de transporte automotor que lo hacen mediante el contrato de vinculación, el PND autoriza que la UGPP determine el Ingreso base de Cotización atendiendo bases estadísticas como el Sice Tac, las cuales obrarán en el esquema de presunción de costos, lo que permite a los obligados establecer costos diferentes que en este caso deberán soportarse con las exigencias probatorias necesarias para que sean válidos.



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



Protegemos su futuro y el de su familia

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

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

APORTE DE MANERA LEGAL AL SISTEMA

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

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

PROTEJA SUS DERECHOS Y LOS DE SU FAMILIA.



CONTÁCTENOS

CALI

PBX 682 95 19

MOVIL 320 695 50 45

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

BOGOTÁ

PBX 321 63 50

MOVIL 320 695 50 44 - 304 606 88 15

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

Atendemos también en Estados Unidos y Canadá



www.avanticolombia.com

Colfecar en análisis del CGN sobre proyecto de ley de “Pagos justos”

La Comisión Tercera de la Cámara de Representantes aprobó en primer debate el proyecto de Ley de “Pagos justos”, que busca reglamentar el pago de grandes empresas a pequeñas y medianas industrias.

El coordinador ponente del proyecto, el representante, Fabio Arroyave, destacó que este es un paso importante para que las empresas no quiebren.

“La iniciativa beneficia especialmente a las pequeñas y medianas empresas que les pagan a plazos largos, y con esta Ley se puede reglamentar que les paguen a 60 días en

los próximos tres años y posteriormente a 30 días, de esta manera apoyamos a los emprendedores y pequeños empresarios que muchas veces tienen que cerrar sus empresas porque se quedan sin capital”, sostuvo el congresista.

Ahora la iniciativa debe seguir su curso en la plenaria de la Cámara de Representantes.

Análisis gremial

A la par con lo anterior, Colfecar participó en una nueva reunión de la mesa de trabajo del Consejo Gremial Nacional CGN, en la que se analiza



Colfecar participó en una nueva reunión de la mesa de trabajo del Consejo Gremial Nacional CGN, en la que se analiza el curso que va teniendo en el Congreso de la República el proyecto 181 de 2018 sobre “Pagos Justos”.

el curso que va teniendo en el Congreso de la República el proyecto 181 de 2018 sobre “Pagos Justos”.

En el marco de dicho encuentro se concluyó que es necesario decantar los criterios de aplicación de la norma, contemplando la opinión y efectos en todos los actores del mercado.

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

Cabe precisar que este proyecto de Ley tiene como objeto desarrollar el principio de buena fe contractual y promo-

ción 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.

En ese sentido la iniciativa, promovida por el Representante a la Cámara, Mauricio Toro,

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 es-

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



Los puntos clave del proyecto de Ley de Pronto pago o Pago a plazos justos

1. Que en todas las operaciones comerciales, salvo arriendos o leasing y otros contratos, el pago por los servicios y/o productos será hará como máximo dentro de los (45) días siguientes a la recepción de la factura.
2. El pago dentro de los 45 días será obligatoria para todos los actores del comercio, salvo cuando se haga entre “grandes em-
- presas”, quienes por su liquidez y nivel de comercialización, pueden pactar plazos diferentes.
3. Esta ley tendrá una aplicación gradual en el tiempo. Dentro de los tres años posteriores a que se convierta en ley, se deberá pagar en máximo 60 días. Seis años después en 45 días.



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

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.



La carretera
enseña
a vencer

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



QITRA S.A.
Bogotá
(1)893.2027

BANDTEK
Bogotá
(1)876.4545

REENCAUCHADORA REENSUR S.A.S.
Bogotá
(1)298.1060

remax S.A.S.
Bogotá
(1)545.5452

COOTRANSURB
Cartagena
(5)662.2484

Retectire
Bogotá
(7)745.7329

METRO LLANTAS
Bucaramanga
(7)671.1222

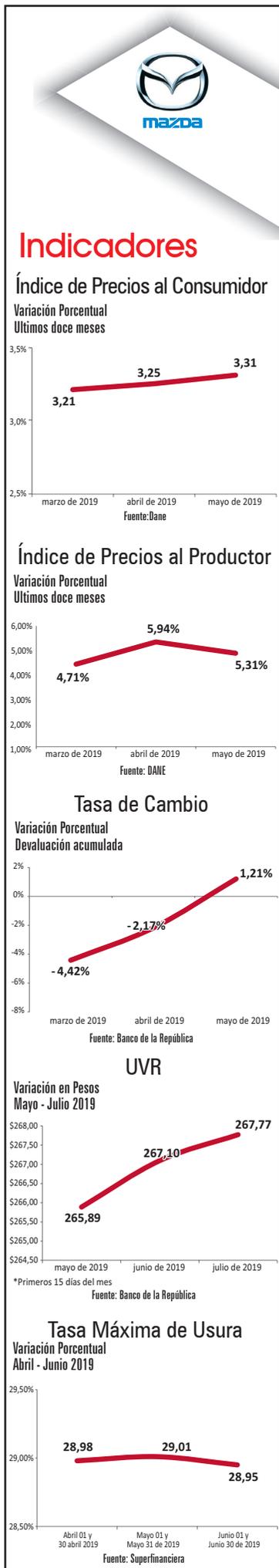
PENCANAL
Medellín
(4)444.5858

Reencauchadora SUPERIOR
Neiva
(8)860.3243

Comilantas
Pasto
(2)721.1683

Reencauchadora Centauros S.A.S.
Villao
(8)682.4008

Reposición en cascada como mecanismo



Un modelo de reposición en cascada para el programa de renovación del parque automotor de carga, en donde las empresas de transporte debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte puedan acceder a beneficios, facilitaría el cumplimiento del objetivo planteado de reducir la edad promedio de la flota vehicular que recorre las vías nacionales.

En tal propósito Colfecar ha venido discutiendo con las autoridades un esquema en donde las empresas de transporte puedan adquirir equipos nuevos y en donde exista la posibilidad de vender a los propietarios de vehículos aquellos automotores con una edad entre 10 a 15 años, de manera que progresivamente la flota pueda ser renovada.

Actualmente, según el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, la edad promedio del parque automotor de carga en Colombia supera los 20 años, encontrándose por debajo del promedio de América Latina que se ubica en 15 años y que en países miembros de la OCDE es de 8 años.

La reducción de la edad es determinante para promover la competitividad en el transporte de carga, del mismo modo, a través de tal política será posible mitigar emisiones de gases

Tabla 1. Parque automotor de carga de servicio público en Colombia

Antigüedad del parque (años)	Total de Vehículos	Participación	Total Camiones	Total Tractocamión
Críticos- Más 36	21.233	20,50%	16.967	4.266
Alto-Entre 21-35	19.085	18,43%	10.645	8.440
Medio-Entre 16-20	2.462	2,38%	1.328	1.134
Bajo- Entre 0-15	60.800	58,70%	21.274	39.520
Total General	103.580	100,00%	50.214	53.366

Fuente: Ministerio de transporte

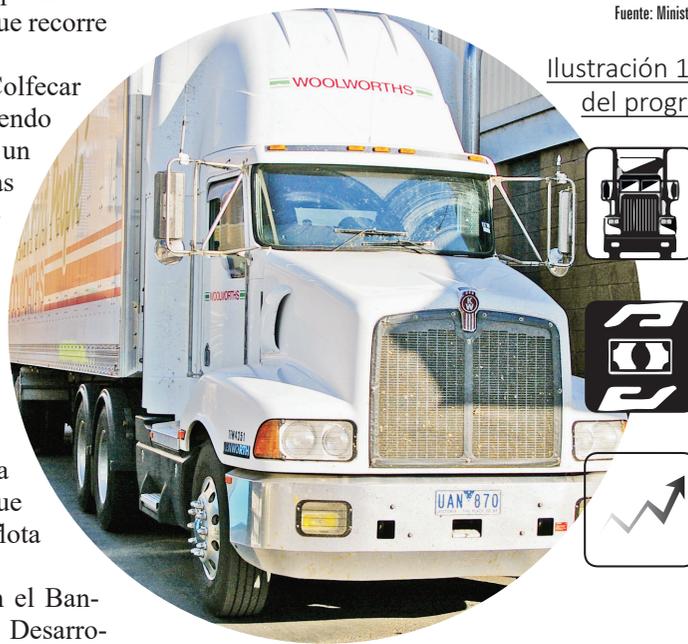


Ilustración 1. Principales elementos a tener en cuenta del programa de chatarrización



EFFECTIVIDAD

30.751 vehículos de carga chatarrizados entre 2005 y 2019.



RECURSOS

Los recursos no ejecutados del programa anterior son 172.631,8 millones de pesos (corte dic. 2018).



EDAD DEL PARQUE AUTOMOTOR

Según el BID la edad promedio del parque automotor de carga supera los 20 años (2016).

Fuente: Colfecar con información del Ministerio de Transporte

contaminantes en el aire.

Según el Ministerio de Transporte aproximadamente el 38% de la flota vehicular nacional tiene más de 21 años, de los cuales el 20% corresponde a una categoría crítica teniendo en cuenta que supera los 36 años.

Rezago del programa

De acuerdo con el Documento Conpes 3759 de 2013 el 69,88% del parque automotor

tiene como propietario a una persona natural y el 30,12% a personas jurídicas.

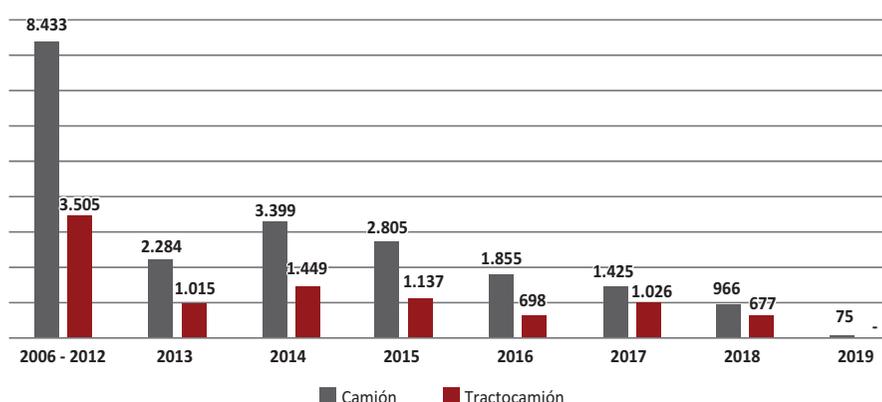
Por lo anterior, el Gobierno Nacional ha venido diseñando mecanismos y alternativas económicas relativas a la renovación y reposición del parque automotor del país, en donde la propuesta diseñada recientemente focaliza los esfuerzos y beneficios en pequeños propietarios.

Una visión analítica de la regulación en la materia per-

mite afirmar con claridad que los lineamientos y programas antecedentes a la política de equipamiento y modernización del parque automotor actual, no lograron reducir la edad promedio del parque automotor ni ejecutar los recursos destinados para el efecto.

Así para el 2013 se ubicaba en 21,3 años y para el 2018 solo llegó a 21 años cuando la meta del PND 2014-2018 era lograr una disminución en la edad de

Ilustración 2. Histórico vehículos desintegrados con reconocimiento económico (2005-2019)



Año	Vehículos desintegrados con reconocimiento económico		
	Camión	Tractocamión	Total
2005 - 2012	8.433	3.505	11.938
2013	2.284	1.015	3.300
2014	3.399	1.449	4.848
2015	2.805	1.137	3.942
2016	1.856	698	2.554
2017	1.425	1.026	2.451
2018	966	677	1.643
2019	75	-	75

para impulsar renovación del parque automotor

la flota vehicular a 15 años en promedio.

Del mismo modo, los recursos del anterior programa no fueron aprovechados de manera adecuada, de tal forma que existen dineros sin ejecutar del programa.

Inconveniencia del actual programa

El Ministerio de Transporte ha venido estudiando la problemática de la edad del parque automotor colombiano y encontró que existe un amplio recorrido en donde los pequeños propietarios requieren mayor apoyo por parte del Gobierno Nacional, ya que allí se concentra la población crítica de equipos por renovar.

Por lo anterior, mediante la Ley de Financiamiento de 2018 y dentro de las políticas que pretende implementar ha diseñado una estructura de renovación del parque automotor enfocada a los pequeños propietarios de equipos, en donde por ejemplo dentro de la Ley sancionada durante el año pasado estableció beneficios tributarios como la exención del IVA para propietarios de hasta dos vehículos de carga con capacidad superior a 10,5 toneladas.

Del mismo modo, se busca crear otros beneficios de carácter económico y financieros como créditos blandos, en donde a través del acceso a tasas compensadas de crédito, sería más posible la financiación de nuevos automotores.

Teniendo en cuenta los re-

Historia de la política de renovación del parque automotor

La política de reposición de vehículos en Colombia tuvo su origen en la sobreoferta de vehículos de carga que se presentó en el país en la década de los noventa, razón por la cual a partir de la Ley 336 de 1996 se comenzó a exigir a las empresas de transporte la implantación de programas de reposición de equipos, encargándose al Ministerio de Transporte de formular las propuestas para desarrollar mecanismos y alternativas económicas relativas a la renovación y reposición del parque automotor del país.

Así, en el año 2003, el notorio envejecimiento en el parque automotor de carga llevó a que la autoridad adoptara medidas para incentivar la renovación y reposición de este, expidiendo la Resolución 10500 en la cual, entre otras, se estableció una restricción en el ingreso de equipos al Servicio Público de Transporte Automotor de Carga.

A partir del Decreto 1347 de 2005, se implementó el control de la oferta vehicular con la regla conocida como "uno a uno", es decir, el ingreso de vehículos al mercado se realizaría únicamente por reposición, es decir que el equipo antiguo fuera sometido al proceso de desintegra-

ción física total y en consecuencia se cancelará su respectiva licencia de tránsito.

Posteriormente esta medida fue contemplada como política del sector a través del documento Conpes 3489 de 2007 por medio del cual se recomendó al Gobierno Nacional "adoptar políticas encaminadas a regular transitoriamente el ingreso de equipos de transporte de carga, e implementar un esquema temporal de incentivos para la promoción de la renovación y reposición del parque automotor de carga y la protección del medio ambiente y del uso eficiente de combustibles"

Más adelante se expidieron otros decretos como el 2450 de 2008 y 1131 de 2009 que también reglamentaron el ingreso de vehículos de transporte público de carga a través de los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

A su vez, dichos Decretos estuvieron desarrollados por las Resoluciones 1347, 1150 y 3525 de 2005, y 3253 de 2008 y 7036 de 2012 que establecieron en detalle los requisitos que debían cumplirse para el registro inicial de vehículos de carga ante los organismos de tránsito.

Posteriormente, en el documento Conpes 3759 de 2013 se diagnosticó que el sector transporte de carga en Colombia se ha caracterizado por tener sobreoferta en el parque automotor y por la misma razón los fletes se han venido deprimiendo desde hace varios años.

Adicionalmente, en 2017 se expidió la Resolución 332 en donde se garantiza mayor control y transparencia pues tanto la autorización de registro inicial del vehículo nuevo y los certificados de cancelación de matrícula se hicieron intransferibles, es decir, el vehículo nuevo sólo podrá ser propiedad del beneficiario, del mismo modo, los recursos que el Ministerio de transporte dispone para comprar equipos se entregan directamente a los concesionarios.

Finalmente, según información suministrada por el Ministerio de Transporte a Colfecar, entre 2005 y 2019 se desintegraron 30.751 vehículos de carga con reconocimiento económico, en donde los esfuerzos se focalizaron en los vehículos tipo camión, de manera que a la fecha el 69% de los automotores desintegrados con reconocimiento económico corresponden a dicha tipología vehicular.

sultados parciales de los programas descritos anteriormente en donde no se cumplieron los objetivos inicialmente previstos, y dadas las condiciones del mercado, en donde los márgenes de la actividad son cada vez menores ya que frente a 2010 los fletes (y por ende el valor a pagar) se han depreciado un 7,37%, mientras que los costos operativos vehiculares han incrementado en un 35,20%, es necesario crear una

política integral que atienda a tales realidades.

Cuando se va a adquirir un equipo nuevo, esta compra debe realizarse con las utilidades brutas de la actividad, es decir, los ingresos por la actividad que se obtienen vía valores a pagar menos los costos operativos vehiculares.

Sin embargo, a pesar de los diferentes beneficios e incentivos propuestos y teniendo en cuenta la realidad económica

del sector transporte de carga, el pequeño propietario no siempre podrá asumir las obligaciones financieras que implica la compra de un vehículo nuevo (dados los costos).

Es así como Colfecar ha planteado la necesidad de construir mecanismos orientados a reducir o eliminar las externalidades negativas que impactan el sector, como lo son, las emisiones contaminantes, la congestión en los corredores logísticos, la si-

niestralidad vial y los elevados costos variables del transporte, y otros factores que restan competitividad y se encuentran asociados con la antigüedad del parque automotor.

Por tal razón, se ha venido manifestando que los beneficios establecidos para los pequeños propietarios, deben ponderar también para la empresa de transporte, teniendo en cuenta a este actor como uno de los dinamizadores del programa.



OLGA LUCÍA
RUÍZ RIVEROS
Intermediaria certificada
en seguros

Acompañamiento profesional
en la operación de seguros
para su empresa

☎ 323 2392714

provisión
Seguros
Cooproseguros
Todas las compañías

Colfecar propone Modelo de reposición vehicular escalonada

Colfecar ha propuesto incentivar la modernización del parque automotor a través de las empresas de transporte con el incentivo de la exención del pago del 15%, en donde mediante la venta escalonada de vehículos entre 5 y 10 años de antigüedad y la desintegración física total de un vehículo equivalente, es decir, su chatarrización que consiste en la destrucción de todos los elementos y componentes del automotor por parte de cualquier entidad desintegradora, debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte.

El modelo complementaría el esquema propuesto por el Gobierno Nacional, en donde se crea una opción para las empresas de transporte sin desconocer que el propietario pueda realizar la renovación por sí mismo.

Así se contaría con una alternativa en donde las empresas de transporte puedan vender al propietario individual un vehículo usado de un modelo más reciente (entre 5 y 10 años) y ésta pueda adquirir un automotor nuevo.

Como condición para la venta éste (propietario individual) deberá presentarle a la empresa de transporte: (ver tabla)

Del mismo modo, es necesario tener en cuenta que el pequeño propietario que compra recibe los estímulos de la reposición (IVA, Créditos blandos de Bancoldex).

Posteriormente, la empresa de transporte compra un vehículo nuevo y podrá realizar el registro inicial del

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

No.	Documento	Entidad emisora
1	Certificado de desintegración física total de un vehículo	Expedido por la entidad desintegradora (autorizada por el Ministerio de Transporte)
2	Certificación de la revisión técnica	DIJÍN, ya que se busca garantizar que el vehículo no tiene ningún pendiente o requerimiento de una autoridad judicial y constatar que la identificación de motor, serie y chasis, clase, modelo y marca del vehículo objeto de desintegración física, coincidan con la información del certificado de tradición.
3	Copia simple de la solicitud de cancelación de la matrícula por desintegración física total del vehículo.	SIM o las entidades equivalentes a nivel Nacional.

equipo ante cualquier organismo de tránsito por registro de vehículo por reposición (modalidad escalonada) y por ende no deberá pagar la contribución del 15% del valor comercial del vehículo previsto porque finalmente ingresó un vehículo y se desintegró el equivalente.

De igual forma, la empresa de transporte tiene derecho a acceder a los créditos blandos dispuestos por el gobierno.

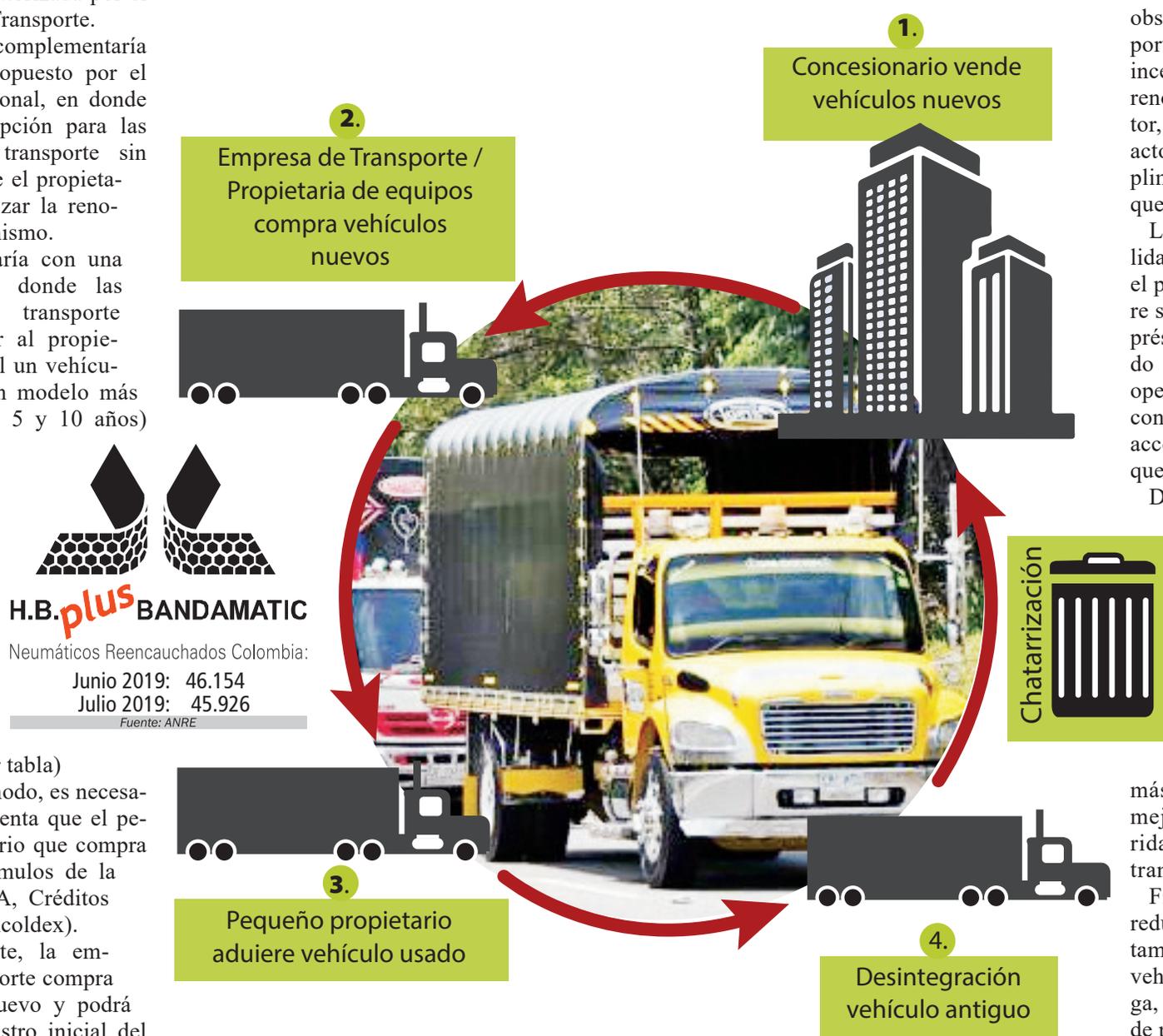
Actor estratégico

El esquema funciona si se observa a la empresa de transporte como quien facilita e incentiva la desintegración y renovación del parque automotor, constituyéndose como un actor estratégico para el cumplimiento de la política pública que se busca promover.

Lo anterior atiende a una realidad operativa y económica, el pequeño propietario adquiere su flota vehicular a partir de préstamos que va amortizando a medida que lleva a cabo operaciones de transporte, y en consecuencia es más factible acceder a un vehículo usado que a uno nuevo.

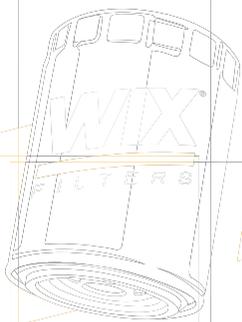
De esta forma, se propendería por el cumplimiento de objetivos de incentivar la desintegración de los vehículos de transporte de carga con antigüedad igual o superior a 20 años, promover la entrada al mercado de vehículos con nuevas tecnologías, más eficientes y que brinden mejores condiciones de seguridad vial en la operación del transporte de carga.

Finalmente, contribuiría a la reducción de emisiones contaminantes, generadas por los vehículos de transporte de carga, con más de 10,5 toneladas de peso bruto vehicular.





Filtros de calidad original para la máxima protección de tu motor
WIX FILTERS es una marca del grupo MANN + HUMMEL



WE
LOVE
ENGINES!

MARCA #1
EN USA

Distribuidores: Agro Costa • (5) 3868988 Exa Auto Parts • (4) 2621663 Importadora Sa 1 • (2) 4671500 EYLSA • (1) 8000 180345 Swiss ub • (1) 8896324 UrviCosta • (5) 3405189

MANN +
HUMMEL

Tel: (1) 4322921



300 501 8189 info.co.embles@manna-hummel.com www.wixfilters.com

Cierre vía Bogotá – Villavicencio

Con el objetivo de preservar la vida y la seguridad de los viajeros que transitan la vía Bogotá – Villavicencio y debido a la recurrente inestabilidad geológica que se presenta en el kilómetro 58, el Ministerio de Transporte se ve obligado a tomar la decisión de CERRAR DE MANERA INDEFINIDA el corredor hasta que este se encuentre en condiciones de seguridad y transitabilidad. Se realizará el cierre de 1,5 kilómetros de vía entre los KM 57 y KM 58+500 del corredor, antes de llegar al municipio de Guayabeta (Cundinamarca).

El Gobierno Nacional, en cabeza del Presidente de la República, Iván Duque, quien ha liderado el tema desde su primera visita a Guayabeta, lamenta profundamente la situación que están viviendo los habitantes de este corredor vial, como consecuencia de diversos factores que desafortunadamente se han presentado y en el que se están tomando todas las acciones para corregirlos, trabajando con diferentes sectores para superar esta emergencia.

En este sentido, ya hay activado un Puesto de Mando Unificado (PMU) liderado por la Unidad de Gestión del Riesgo, con el fin de continuar de forma permanente el monitoreo a la zona, principalmente, con un radar instalado que permite avisar de manera inmediata cualquier alerta que se pueda presentar en la montaña y sus derrumbes que están afectando el kilómetro 58 de la vía. De igual forma, se trabaja para permitir el tránsito entre las poblaciones aledañas.

Inestabilidad geológica en el kilómetro 58

El Gobierno Nacional ha dispuesto 2 vías alternas para la movilización de los viajeros.

Por el corredor de la Transversal del Sisga (Sisga – El Secreto – Aguacalara – Villavicencio) podrán circular camiones y

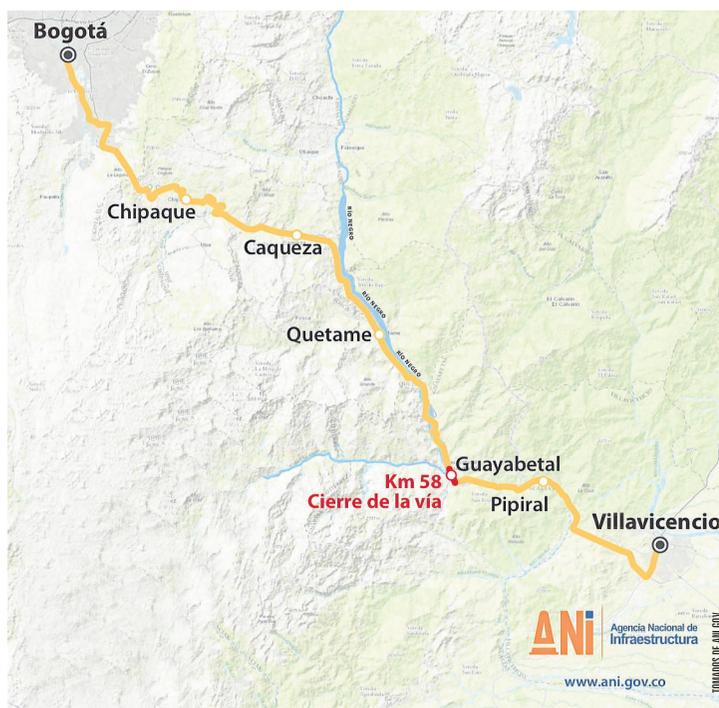
Vías alternas para llegar a Villavicencio

Cierre del km. 58. Vía Bogotá- Villavicencio

85,6 kilómetros.

Corredor: Bogotá - Villavicencio

Se realizará el cierre de 1,5 kilómetros de vía entre los km 57 y km 58 + 500 del corredor, antes de llegar al municipio de Guayabeta (Cund.).



busetas de hasta 17 toneladas, y se habilitarán pasos seguidos por horas, con horarios que quedarán establecidos previamente y que serán ampliamente divulgados.

Por su parte, en el Corredor Bogotá – Sogamoso – Aguazul – Villavicencio se destinarán \$50.000 millones para atender los puntos críticos y repotenciar los puentes. El Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, dispondrá de maquinaria permanente para atender derrumbes si llegaran a presentar.

De la misma forma, la Policía de Carreteras activará controles especiales en estos corredores para brindar mayor seguridad y estar muy pendiente de las personas y de los vehículos que transitarán por estos corredores viales.

En el mismo sentido, se acelerarán las obras de estabilización en el kilómetro 58 para habilitar la vía en el menor tiempo posible. Allí ya comenzaron los trabajos donde serán invertidos \$120.000 millones, con la rea-

lización de diez terrazas que permitirán un mejor manejo del agua en la montaña, así como su estabilización, lo que permitirá que las inversiones en la vía Bogotá – Villavicencio asciendan a los \$235.000 millones de pesos.

De otro lado, Aeronáutica Civil mantiene vigentes las medidas temporales para facilitar la conectividad aérea desde y hacia Villavicencio y minimizar las dificultades para la movilización.

Para este fin de semana están previstas por parte de Easy Fly seis 6 frecuencias el día viernes, 9 el sábado y 7 el domingo. Mientras que Regional Express tendrá tres frecuencias diarias los días viernes, sábado y domingo, mientras que Sateña una frecuencia diaria.

Inversiones en los kilómetros 46 y 64

Es importante tener en cuenta que en el kilómetro 46, que estuvo cerrado durante diez

Vía alterna 1. Transversal del Sisga desde Bogotá a los Llanos

351 kilómetros aprox.

7 hora de recorrido estimado.

Corredor: Bogotá (Cund.) - El Sisga (Cund.) - Machetá (Cund.) - Guateque (Boyacá) - Santa María (Boyacá) - San Luis de Gaceno (Boyacá) - El Secreto (Casanare) - Aguacalara (Casanare) - Paratebueno (Cund.) - Cumaral (Meta) - Restrepo (Meta)



meses, se realizó un trabajo que consistió en la protección a la montaña con el fin de evitar que cayera material, el cual derivó en el cierre de este punto por casi un año.

El Ministerio, que se había comprometido a abrir esta parte de la vía en Semana Santa, logró dar paso en este lugar y habilitar cinco kilómetros de doble calzada que permitieron tener una mayor transitabilidad por ese sector. Una vez concluyan estas obras se trabajará en los túneles falsos, obras que realizará el Instituto Nacional de Vías, para dar una solución permanente a este punto crítico.

En el kilómetro 64 también se están realizando una serie de terrazas para evitar los derrumbes, cuando terminen estas obras se llevará a cabo allí la prolongación del túnel falso.

Entre ambos puntos, kilómetro 46 y 64, los recursos de los trabajos realizados ascienden a \$6.000 millones.

Los túneles falsos tendrán una inversión de \$30.000 millones de pesos, los cuales fueron liberados por el CONFIS el pasado 2 de mayo para la atención de estas obras.

Hay que precisar que desde el kilómetro 0 al 24 se están llevando a cabo 40 intervenciones que ascienden a los \$60.000 millones, así como también unos puentes en Pipiral que suman otros \$20.000 millones de pesos. En total, durante nueve meses se han obtenido recursos por más de \$220.000 millones para la atención de diferentes puntos críticos en este corredor vial de gran importancia para la competitividad del país.

Por último, en cuanto al Puente Chirajara, hay que anotar que comenzarán obras a mediados de este mes y, al mismo tiempo, a final de este año se entregarán 10 nuevos kilómetros de doble calzada en la vía Bogotá-Villavicencio.

por inestabilidad geológica

Vía alterna 2 Bogotá - Sogamoso - Aguazul - Villavicencio

575 kilómetros aprox.

10 horas de recorrido estimado.

Corredor: Bogotá (Cund.) - Tunja (Boyacá) - Sogamoso (Boyacá) - Aguazul (Casanare) - Tauramena (Casanare) - Monterrey (Casanare) - Barranca de Upía (Meta) - Paratebuena (Cund.) - Cumaral (Meta) - Villavicencio (Meta).



Medidas de Control y Vigilancia

1. La SuperTransporte continúa haciendo presencia constante y permanente en los terminales de Bogotá y Villavicencio, con el objetivo de garantizar que los usuarios estén recibiendo información clara, veraz y oportuna al momento de comprar sus tiquetes.
2. Los usuarios, previo a la compra del tiquete, están siendo informados del cierre de la vía y que el trayecto a Bogotá o Villavicencio se hará por la vía alterna y el costo del tiquete.
3. Las empresas de transporte intermunicipal están despachando por la vía Guateque o por la vía Sogamoso, que, en cualquiera de los dos casos, implica tiempo aproximado de 10 a 12 horas.
4. Desde el día del cierre completo de la vía, domingo 9 de junio a las 5:40 pm, las
5. En comparación a días normales, esta semana se ha presentado una disminución del tráfico de pasajeros en 70% aproximadamente, en la ruta Villavicencio – Bogotá y del 45% en la ruta Bogotá Villavicencio.
6. El tiquete Bogotá - Villavicencio por la vía Guateque o Sogamoso tiene un costo de \$50.000 - \$60.000 (el precio en condiciones normales es de \$25.000 aproximadamente)
7. Desde el 13 de mayo a la fecha la SuperTransporte ha realizado más de 250 sensibilizaciones y se han impactado más de 760 usuarios.

empresas únicamente están vendiendo pasajes por las vías alternas.

Medidas económicas y sociales para superar crisis en Vía al Llano

La política de reposición de vehículos en Colombia tuvo su origen en la sobreoferta de vehículos de carga que se presentó en el país a partir de la Ley 336 de 1996 se comenzó a exigir a las empresas de transporte la implantación de programas de reposición de equipos, encargándose al Ministerio de Transporte de formular las propuestas para desarrollar mecanismos y alternativas económicas relativas a la renovación y reposición del parque automotor del país.

Así, en el año 2003, el notorio envejecimiento en el parque automotor de carga llevó a que la autoridad adoptara medidas para incentivar la renovación y reposición de este, expidiendo la Resolución 10500 en la cual, entre otras, se estableció una restricción en el ingreso de equipos al Servicio Público de Transporte Automotor de Carga.

A partir del Decreto 1347 de 2005, se implementó el control de la oferta vehicular con la regla conocida como "uno a uno", es decir, el ingreso de vehículos al mercado se realizaría únicamente por reposición, es decir que el equipo antiguo fuera sometido al proceso de



desintegración física total y en consecuencia se cancelará su respectiva licencia de tránsito.

Posteriormente esta medida fue contemplada como política del sector a través del documento Conpes 3489 de 2007 por medio del cual se recomendó al Gobierno

Nacional "adoptar políticas encaminadas a regular transitoriamente el ingreso de equipos de transporte de carga, e implementar un esquema temporal de incentivos para la promoción de la renovación y reposición del

parque automotor de carga y la protección del medio ambiente y del uso eficiente de combustibles"

Más adelante se expidieron otros decretos como el 2450 de 2008 y 1131 de 2009 que también reglamentaron el ingreso de vehículos de transporte público de carga a través de los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

A su vez, dichos Decretos estuvieron desarrollados por las Resoluciones 1347, 1150 y 3525 de 2005, y 3253 de 2008 y 7036 de 2012 que establecieron en detalle los requisitos que debían cumplirse para el registro inicial de vehículos de carga ante los organismos de tránsito.

Posteriormente, en el documento Conpes 3759 de 2013 se diagnosticó que

el sector transporte de carga en Colombia se ha caracterizado por tener sobreoferta en el parque automotor y por la misma razón los fletes se han venido deprimiendo desde hace varios años.

Adicionalmente, en 2017 se expidió la Resolución 332 en donde se garantiza mayor control y transparencia pues tanto la autorización de registro inicial del vehículo nuevo y los certificados de cancelación de matrícula se hicieron intransferibles, es decir, el vehículo nuevo sólo podrá ser propiedad del beneficiario, del mismo modo, los recursos que el Ministerio de transporte dispone para comprar equipos se entregan directamente a los concesionarios.

Finalmente, según información suministrada por el Ministerio de Transporte a Colfecar, entre 2005 y 2019 se desintegraron 30.751 vehículos de carga con reconocimiento económico, en donde los esfuerzos se focalizaron en los vehículos tipo camión, de manera que a la fecha el 69% de los automotores desintegrados con reconocimiento económico corresponden a dicha tipología vehicular.

H.B. plus BANDAMATIC
Neumáticos Reencauchados Colombia:
Junio 2019: 46.154
Julio 2019: 45.926
Fuente: ANRE

Esto es una tragedia para el país: Colfecar en “Pregunta Yamid”

El presidente Ejecutivo de La Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, fue invitado por el periodista, Yamid Amat, a su sección del Canal 1 “Pregunta Yamid” para explicar los efectos del cierre de la vía Bogotá – Villavicencio sobre el sector.

Debido a la importancia del tema el dirigente gremial estuvo como invitado en dos jornadas seguidas en “Pregunta Yamid”, 13 y 14 de junio, dando sus puntos de vista frente a esta difícil situación

A continuación se da a conocer la temática tratada en la primera parte de esta entrevista:

Y: ¿Cómo definiría la situación de la vía Bogotá – Villavicencio?

J: Yo creo que es una tragedia para el país. Es una tragedia desde el punto de vista desde el abastecimiento y desde el punto de vista de la actividad nuestra. Toda vez que nosotros transportamos las mercancías que movilizan esa zona del país y es una de las zonas más movidas en cuanto a toneladas que anualmente circulan.

Y: ¿Qué está pasando ahora entonces con toda la carga?

J: Tenemos una situación crítica y es el hecho de que esta vía es la principal, estamos hablando de una vía que consume más o menos cuatro horas, 115 km; pero en este momento el camionero tiene dos condiciones, o espera a que se abra la vía a cuenta gotas como está sucediendo o la otra alternativa que tiene por el departamento de Boyacá.

Y: ¿A cuánto ascienden las pérdidas que ustedes han sufrido hasta hoy?

J: Nosotros hemos calculado que más de 27 mil millo-



CM& Pregunta Yamid: Juan Carlos Rodríguez, presidente de Colfecar. II parte

nes de pesos hemos perdido como sector de transporte en estos más de 20 días, 29 días ajustamos, que llevamos con este cierre intermitente de la vía.

Y: ¿Cuál es la solución?, no de largo plazo, la solución... ¿puente aéreo?

J: Puente aéreo sí, pero el tema es que lo aéreo también es un sobre costo. Estamos hablando de productos como la carne, el arroz, el agua en botella, productos de la construcción que van de Bogotá hacia Villavicencio.

No hay otra solución que la vía alterna

Durante la segunda parte de la entrevista en “Pregunta Yamid”, Rodríguez Muñoz, habló sobre las consecuencias que trae el cierre de la vía al Llano para los conductores de carga pesada.

Y: ¿Lo que usted ve venir es una crisis de abastecimiento para Bogotá y la zona centro?

J: Sobre todo en la parte agrícola y el tema del arroz, de la carne, de lo cual dependemos aquí en Bogotá, del departamento del Meta, pues

se va a ver afectado indudablemente. Por eso nuestro llamado es que hay que hacer algo; yo entiendo la condición del Ministerio de Transporte pero es claro también que es necesario acelerar las obras.

Y: Y esa situación de atraco que se presentó hace unos días

a los camioneros...

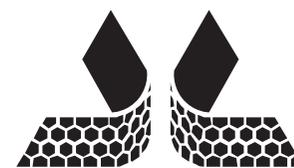
J: Esas son condiciones que nosotros también le estamos pidiendo al Gobierno, es indigna realmente la forma en que el camionero en este momento tiene que asumir una condición como la que se está presentando. No hay zonas de descanso, no hay baterías de baños, es decir, no hay nada que permita dignamente permanecer mientras abren la vía.

Y: ¿Lo que hay que hacer ya, qué es?

J: Lo que hay que hacer ya, en este momento para el sector nuestro, es dar alivio a los

transportadores para efecto de disminuir los costos a través de la eliminación del peaje de la vía antigua y mejorar las condiciones. Una operación normal por la vía al

Llano es de \$ 1.600.000 en la tractomula, por la vía alterna son \$ 3.500.000.



H.B. plus BANDAMATIC

Neumáticos Reencauchados Colombia:

Junio 2019: 46.154

Julio 2019: 45.926

Fuente: ANRE



Peajes y combustibles, impactan costos en ruta alterna Bogotá – Villavicencio

Los constantes cierres que se presentan en la vía Bogotá - Villavicencio han incrementado los costos operativos del transporte de carga, especialmente en materia de peajes y combustibles.

En efecto, a raíz de los cierres que se han presentado este año, en especial sobre los kilómetros 58 y 64, los transportadores han tenido que tomar la vía alterna lo que significa 464 kilómetros adicionales pasando de 4 a 7 peajes.

“La situación se ha tornado cada vez más crítica para los transportadores pues si bien es cierto que estos peajes son más económicos para vehículos pequeños, en aproximadamente 130 mil pesos, no sucede lo mismo para vehículos de carga, afectando significativamente las finanzas del sector” explicó el presidente ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz.

Ilustración 1: Principales productos y configuración vehicular



De esta forma, por la ruta normal un camión de dos ejes paga 190.200 pesos por concepto de los 4 peajes mientras que al tomar la ruta antigua el sobre costo de los 3 peajes aumenta en 70 mil pesos para un total de 260.000 pesos en los dos sentidos.

Arroz
37%

Carne
31,2%

Productos
Varios
7%

Y es que según los reportes del Ministerio de Transporte los camiones de dos ejes representan el 80% de la totalidad de vehículos de carga que se movilizan en la actual vía Bogotá-Villavicencio.

Adicionalmente, en la Tabla 1 se presentan las diferentes casetas tanto en la ruta actual como en la ruta alterna diferenciando los valores para cada una de las tipologías vehiculares.

Para el caso de los combustibles el costo adicional es de 670 mil pesos por vehículo, debido a que el consumo de galones sube de 17.22 por la ruta normal a 93.31 galones por la vía alterna.

Lo anterior significa que el sobre costo en materia de combustibles es de 350 millones de pesos. Esta situación, junto con el efecto de los demás insumos que intervienen en la movilidad de un ca-

mión, generan sobre costos adicionales del 40% por el uso de la ruta alterna y que suman un monto 414.500 millones de pesos diarios.

Cabe recordar que adicionalmente el sector transporte de carga reporta pérdidas diarias de 86 millones de pesos por facturación de mercancía y 364 millones de pesos por stand by o lucro cesante de unos 500 vehículos.

“Lo anterior deja un resultado promedio de 950 millones de pesos diarios en pérdidas para los transportadores afectando significativamente la productividad del sector” señaló el dirigente gremial.

Cabe destacar que entre las mercancías que se movilizan entre las dos ciudades se encuentra gran cantidad de alimentos los cuales dejan de ser aptos para el consumo debido a las horas de retraso en las entregas (Ilustración 1).

**GARANTICE QUE
SU VEHÍCULO RUEDE
SOBRE LOS
MEJORES BOCINES!**

**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

Transportadores esperan soluciones para la vía Bogotá – Villavicencio

Los transportadores de carga y su logística agremiados en Colfecar se mostraron confiados en que las medidas anunciadas por el Gobierno permitan solucionar definitivamente los constantes cierres que se registran en la vía Bogotá - Villavicencio por derrumbes que se presentan en varios de sus tramos a lo largo del año, especialmente en los kilómetros 58 y 64.

Así lo señaló el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, con motivo de los anuncios hechos por el presidente, Iván Duque, luego de la reunión extraordinaria del Puesto de Mando Unificado (PMU), que realizó con autoridades locales, departamentales y representantes del Concesionario Coviandes, en el municipio de Guayabetal (Cundinamarca), con el fin de buscar una solución al problema de cierre de dicha vía.

La reunión se cumplió luego de que el mandatario realizara un sobrevuelo por la Vía al Llano, acompañado por el Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte, Manuel Felipe Gutiérrez, y el Subdirector de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), Guillermo Escobar, con el fin de inspeccionar los puntos críticos de la movilidad en este corredor vial.

Adicionalmente, el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, busca soluciones a las dificultades que desde hace varios años afrontan los usuarios de la Vía al Llano por causa de los de-

Teniendo en cuenta que este cierre se presenta desde el pasado 14 de mayo, con pasos alternos de forma intermitente, las pérdidas para el sector transporte de carga, durante estos días, pueden ascender a más de \$30.000 millones.



FOTO: PRESIDENCIA DE COLOMBIA

rumbes que se presentan en este importante eje vial, especialmente durante la temporada de lluvias.

Pérdidas

De acuerdo al presidente Ejecutivo de Colfecar, a raíz de esta situación, que ha generado represamiento de vehículos que han llegado hasta el sector de Yomasa en la salida de Bogotá, el sector del transporte afronta pérdidas diarias cercanas a los \$950 millones por concepto de facturación, stand by de los vehículos represados en la vía, y sobrecostos por el uso de la vía alterna al Llano.

Rodríguez Muñoz explicó que por facturación de mercancía el transporte de carga pierde diariamente \$85.924.335 millones, stand by o lucro cesante de

unos 500 vehículos categoría 5, es decir de 6 ejes que movilizan mercancías hasta por 34 toneladas que transitan por la vía \$363.662.254 millones mientras que los sobrecostos por el uso de la ruta alterna, que se incrementan en 40%, suman \$414.500 millones.

Teniendo en cuenta que este cierre se presenta desde el pasado 14 de mayo, con pasos alternos de forma intermitente, las pérdidas para el sector transporte de carga, durante estos días, pueden ascender a más de \$30.000 millones.

“Hay que tener en cuenta que a raíz del uso de la ruta antigua – alterna, la distancia sube a 464 kilómetros más de la actual lo que afecta significativamente la productividad y competitividad de los transportadores, por lo que esperamos



que el Gobierno logre concretar una solución permanente a estos cierres que se presentan todos los años” afirmó el dirigente gremial.

Agregó que en promedio dichos cierres al año suman 462, en donde los meses julio (85), junio (73) y agosto (70) suman alrededor del 49,35% de los cierres al año, precisamente cuando se presenta el mayor pico de la época invernal.

Las principales mercancías

movilizadas desde Bogotá hacia Villavicencio anualmente corresponden a 187 mil toneladas es decir 514 toneladas diarios, entre las cuales se encuentran agua (27%), productos varios, especialmente de construcción, (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%), movilizadas 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.

H.B. plus BANDAMATIC
Neumáticos Reencauchados Colombia:
Junio 2019: 46.154
Julio 2019: 45.926
Fuente: ANRE

Los productos agrícolas del Llano son 40% de lo que se consume en Bogotá

Tomado del Diario La Republica.com.co
Por Kevin Steven Bohórquez Guevara

El cierre indefinido de la vía Bogotá - Villavicencio a causa de los constantes derrumbes que se han presentado en el kilómetro 58 tiene en jaque a por lo menos cinco sectores económicos de los Llanos Orientales. Las dificultades para el envío de los alimentos y los altos costos de transporte hicieron que los gobernadores y gremios de esta zona le pidan al Gobierno Nacional declarar el estado de emergencia económica, pues, según ellos, “todos los productos que se trasladan desde Bogotá a Villavicencio incrementan sus costos a 300%”.

Las afectaciones sociales y económicas que se vislumbran a causa del cierre de la vía generan preocupación no solo en el Meta, sino en el resto del país. Esto, debido a que 40% de los alimentos que se consume en Bogotá provienen de los departamentos de los Llanos, una situación que pone en riesgo el abastecimiento de productos agrícolas, más ahora que, según el Ministerio de Transporte, se prevé que el cierre de la vía tarde por lo menos tres meses más.

“Las pérdidas por los cierres en la vía ya están por el orden de los \$1,5 billones. Creemos que se van a quedar cortas las medidas económicas del Gobierno, por eso desde el Meta estamos diciendo que se declare la emergencia económica en el departamento y los Llanos Orientales”, explicó la gobernadora del Meta, Marcela Amaya, quien agregó: “Son varios los sectores afectados: el agrícola, el ganadero, el agropecuario y el turismo”.

Aunque Bogotá se podría suplir de otros centros de distribución con el cierre de la vía, son

Vías alternas para llegar a Villavicencio



Las pérdidas por el cierre de la vía ya ascienden a \$1,5 billones. Gremios y gobernadores le piden al Gobierno que se declare el estado de emergencia económica, social y ambiental.

cinco los sectores que desde el pasado 14 de mayo (día en el que iniciaron los derrumbes) ya presentan importantes pérdidas en su operación y facturación.

Costos suben 40% en el transporte

El transporte de carga es uno de los jugadores de la cadena más afectados con la crisis de la vía. De acuerdo con Colfecar, en 34 días de contingencia se han presentado pérdidas por \$32.300 millones, una cifra que ha estado jalonada por unos sobrecostos de 40%, los cuales han tenido que asumir los viajeros que deseen desplazarse por las dos vías alternas que dispuso el Ministerio: Transversal del Sisga y el corredor Bogotá - Sogamoso - Aguazul - Villavicencio.

A la situación de los transportadores de carga también se suman los buses de pasajeros. El más reciente informe del gremio de transporte intermu-

nicipal, Aditt, reveló que las pérdidas para el sector superan los \$8.000 millones. Así mismo, el costo de los pasajes se ha aumentado teniendo en cuenta que el valor promedio por tiquete en la vía al Llano es de \$25.000, mientras que por Guateque el valor del pasaje se podría duplicar o, en algunas ocasiones, triplicar.

Meta distribuye 80% de la carne

El abastecimiento de carne, pollo y cerdo en la capital del país podría afectarse ahora que, según Fedegan, los Llanos suministran 80% de la demanda total de Bogotá. Aunque gremios como la SAC han señalado que se verán afectadas 1.200 toneladas de carne de pollo que se mueven semanalmente, desde el gremio bovino se añade que “mientras el precio del ganado registra tendencia descendente en los Llanos, en otras

regiones se mejora, debido a reacomodamiento de la oferta”.

Lo anterior implica, de acuerdo con ese mismo gremio, que a modo general no habría desabastecimiento. “No se podría hablar de un desabastecimiento en Bogotá porque esta ciudad tiene la gran ventaja de encontrarse en el centro del país, y a ella, puede llegar ganado del Magdalena Medio, del Tolima o del Huila”, dijo José Félix Lafaurie, presidente de Fedegan.

No obstante, esa opinión no la comparte Leonardo Baquero, presidente de la Cámara de Comercio de Villavicencio, quien añadió que las 800 cabezas de ganado, los 200 cerdos y las 200 toneladas de pollo sí se verían afectados por el cierre.

Alimentos, al alza

“Los productos que han llegado ya han subido de precio. El valor de la yuca en bolsa estaba

LOS CONTRASTES



MARCELA AMAYA
GOBERNADORA DEL META
“Las pérdidas por los cierres en la vía ya están por el orden de los \$1,5 billones. Creemos que van a quedar cortas las medidas económicas del Gobierno”.

en \$50.000 y ahora en \$60.000. La canastilla de plátano de 23 kilos estaba en \$50.000, ahora en \$55.000”. Así lo explicó Pedro Triviño, coordinador de precios de Corabastos, quien detalló que pese a que el alza en los precios aún no ha sido notable, en algunos productos se ha visto un incremento de valor de 5% a 10%.

De acuerdo con el empresario, se prevé que haya un alza en el precio de los alimentos en los próximos días. De hecho, en los fletes de viaje ya se ha visto un importante aumento en la carga: “¿Por qué? Antes se cobraba \$4.000 por una bolsa de yuca, pero ahora está entre \$7.000 a \$8.000. En un viaje se mueven alrededor de 180 bolsas, que equivalen a seis u ocho toneladas”, dijo.

Cierran ocho hoteles

Baquero señaló que el brazo empresarial de la capital del Meta es uno de los más afectados por los cierres. El ejecutivo agregó, por ejemplo, que el turismo ha sufrido pérdidas por \$1.500 millones. “Se han cerrado ocho hoteles pequeños. La situación es insostenible”, aseguró, a lo que la gobernadora del Meta señaló: “Las cancelaciones en las reservas son de 93%”.

Se cree, según las estimaciones de la Gobernación, que si se continúa con esta situación, las pérdidas podrían aumentar en \$50.000 millones cada día.

Contrato de vía Bogotá-Villavicencio no incluyó los deslizamientos

La Contraloría General detectó varias irregularidades en el contrato de la vía que comunica a Bogotá-Villavicencio, en donde en los últimos días han ocurrido deslizamientos que han llevado a su cierre parcial.

Según la Contraloría, los continuos deslizamientos y cierres en puntos críticos “no fueron incluidos en el contrato de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada 005 de 2015”, lo que significa que en el marco de ese contrato esas emergencias continuarán sin una solución definitiva. Este contrato fue firmado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la concesión Chirajara-Fundadores.

Para la Contraloría, esa situación mantiene a la comunidad afectada así como a los usuarios del corredor vial.

El ente de control afirmó que en la estructura del proyecto, el encargado de esta vía sólo se comprometió a la “limpieza de obras hidráulicas, sellado de fisuras y grietas, reparación



TOMADA DE EL TIEMPO.COM

de adoquín y señalización horizontal y vertical”, lo que excluyó del alcance del contrato y, por lo tanto, del concesionario, “la implementación de soluciones definitivas sobre esta infraestructura especial”.

En el contrato tampoco se

contempló hacer mediciones sobre la vía para tener indicadores de “disponibilidad, seguridad, calidad y nivel del servicio, lo que sería contrario con el objeto contractual de la nueva concesión”.

Por eso, para la Contralo-

ría los problemas actuales que tiene esta vía “es producto de la insuficiente estructuración y ejecución del proyecto para dar soluciones de fondo a los temas recurrentes de los puntos críticos e inestabilidades en la vía, siendo de ello responsables tanto las entidades del Estado como el concesionario que ha tenido a su cargo el corredor”.

Por otro lado, en la auditoría la Contraloría evaluó si a la hora de realizar el proyecto la ANI hizo la mejor elección frente a quién se encargaría de la obra, pues sobre la mesa había una propuesta de una entidad privada y de una entidad pública como el Fonade.

Según la Contraloría, hubo “deficiencias en el proceso de comparación” que hizo la ANI, lo que genera “incertidumbre sobre si se escogió la mejor alternativa acorde con los intereses y las políticas públicas del Estado”.

Mientras la iniciativa pública atendía el corredor vial en su totalidad para llevarlo a doble calzada, la iniciativa privada (que fue la que se eligió) se

limita al sector tres de la obra vial.

La Contraloría también aseguró que en el contrato del corredor vial Bogotá-Villavicencio hay un hallazgo fiscal de un posible detrimento de 2.000 millones de pesos de los cuales 1.883 millones corresponden “al pago de la comisión de éxito del proyecto Chirajara – Fundadores”, sin que se cumplieran los requisitos legales para ese reconocimiento.

Esa comisión de éxito se pagó en enero del 2016 a una unión temporal que había estructurado el proyecto desde la iniciativa pública, a pesar de que el proyecto terminó siendo ejecutado por otro concesionario que es privado.

Eso quiere decir que la comisión de éxito se le entregó a quien finalmente no participó del proyecto, por lo que hay una “presunta gestión antieconómica por parte de la ANI al pagar una comisión de éxito a una estructuración que no fue exitosa al no ser adjudicada”.

Publicado en El Tiempo: junio 10 de 2019.

Publicaciones



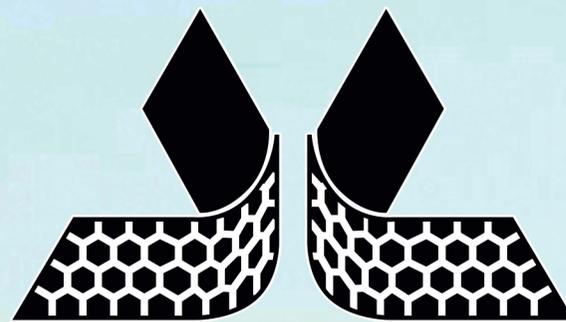
El Manual de Transporte de Carga es un texto guía que contiene la normatividad, conceptos y jurisprudencia colombiana y del Área Andina sobre el transporte terrestre automotor de carga organizada por temáticas, tales como las instituciones que conforman el Sector y Sistema Nacional de Transporte, los 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

SAW

SOLUCIÓN AL ARRASTRE
DE HOMBRO A HOMBRO

Ejes de arrastre



H.B. **plus** BANDAMATIC

R E T R E A D R U B B E R

- **Evita el desgarre de hombros**
- **Minimiza el arrastre.**
- **Bajo consumo de combustible.**
- **Bajo nivel de ruido.**
- **Desgaste regular y uniforme.**



H.B.plusBANDAMATIC



www.hbplusbandamatic.com

Proceso para que transportadores cumplan con aportes parafiscales

Colfecar dio a conocer los alcances del proceso que se viene adelantando para la construcción de alternativas que permitan determinar el Ingreso Base de Cotización IBC, en el sector del transporte automotor de carga dentro componente de costos deducibles a partir del Sistema de Información para el Transporte Automotor de Carga SICE TAC.

En línea con ello, el Ministerio de Transporte realizó el pasado 22 de mayo una reunión en conjunto con la Dirección de Parafiscales de la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales UGPP, para evaluar los adelantos en la depuración y ajuste del sistema de costos SICE TAC como referente para realizar los aportes parafiscales para el sector y que fue incluido en el artículo 244 del Plan Nacional de Desarrollo PND o Ley 0001955/19.

Frente a esto Colfecar señaló que para avanzar en forma positiva en el desarrollo de este tema es necesario que se tenga en cuenta el parámetro que se estaba tomando de ingresos por parte de la UGPP, el cual debe atender a los costos (para efectos de deducibles) no solo nutridos por el SICE TAC, sino que a partir de éstos, complementarse con los que no se encuentran establecidos allí.

De igual manera, el gremio indicó que el PND incluyó una presunción de costos que puede ser robustecida tanto por la información del SICETAC como por las mesas de trabajo del sector respecto de los costos no que no están contemplados.

La idea es dar alcance a la certificación de costos que expidió el Ministerio de Transporte para la UGPP el 20 de marzo de 2019.

De esta forma, entre los resultados que arrojó dicha reunión, Colfecar destacó que la autoridad ha identificado que los transportadores efectivos, es decir los propietarios y/o conductores de los equipos, no tienen los soportes de una contabilidad que permita calcular claramente los ingresos base para la cotización.

Costos propios

Frente a lo anterior, se acordó construir una herramienta de costos de transporte propia de la UGPP, para determinar la deducción de parafiscalidad que tomará como referente el SICE TAC, que como tal tiene un enfoque para la regulación de relaciones económicas.

De esta forma, y con el objetivo de construir en conjunto

los costos asociados a la operación, se adopta como base el SICETAC dispuesto por el Ministerio de Transporte, con el fin de cruzar los costos y deducirlos de los ingresos para que finalmente se pueda calcular la cotización.

Así mismo, se observó que los ingresos base, que estaba consolidando la UGPP, no contemplaban la variable “costos”, la cual es fundamental para efectos de hacer las deducciones.

Hay que destacar que no siendo claro cuál es el porcentaje real de los ingresos y costos, puesto que las operaciones son fluctuantes atendiendo a condiciones como rutas, tipo de carga, vehículos, la presunción de costos puede desvirtuarse.

En este aspecto, Colfecar señaló que el principal logro obtenido por el gremio es que se le está dando un trato especial al sector de carga frente a otros tipos de actividad económica para el manejo de este tema.

Sin embargo, el gremio precisó que para que esto quede en firme es necesario que el Consejo Directivo de la UGPP, conformado por el Director de la DIAN y el representante del Ministerio de Hacienda, entre otros, avale el esquema de costos referido por el Ministerio de Transporte, conforme lo dispuesto en el PND.

Para poder cumplir con este propósito existen dos opciones, por un lado el transportador podrá presentar los soportes contemplados en el artículo 107 del Estatuto Tributario para deducción de las expensas necesarias, y por otro, será posible acogerse a la presunción establecida en el PND (SICE TAC).

Frenan acciones

Cabe precisar que el Ministerio de Transporte no establece costos para efectos de la UGPP, sino que simplemente provee la información compilada en el SICE TAC para que, a partir de este, se realice la construcción posterior necesaria del IBC.

Colfecar destacó que a partir del presente mes no habrá acciones persuasivas hasta que se definan los criterios sobre los cuales hay que realizar los aportes al sistema de seguridad social integral y que los transportadores que se encuentran afectados pueden solicitar el acompañamiento de la entidad para mitigar los efectos jurídicos de los procesos en curso ya sea (revocatoria directa o convenios de facilidad de pago).

Finalmente, Colfecar explicó que una vez el Consejo Directivo apruebe el referente de costos previsto en el PND se dará continuidad al proceso de construcción conjunta para determinar los criterios de costos que podrían ser tenidos en cuenta y que no se encuentran actualmente en el SICE TAC.

Colfecar dio a conocer los alcances del proceso que se viene adelantando para la construcción de alternativas que permitan determinar el Ingreso Base de Cotización IBC, en el sector del transporte automotor de carga dentro componente de costos deducibles a partir del Sistema de Información para el Transporte Automotor de Carga SICE TAC.

BREVES

Fortalecen comunicación para mejorar seguridad en el transporte de carga

Con el propósito de fortalecer las acciones de comunicación con las autoridades, a fin de mejorar la estructura de seguridad de las empresas de transporte, Colfecar sostuvo una reunión con representantes del Ministerio de la Defensa y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía DITRA.

En el encuentro el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, destacó la importancia de la integración del gremio con las autoridades nacionales al tiempo que resaltó los resultados obtenidos en los últimos meses para reducir la inseguridad que afecta a los transportadores en especial en casos de piratería terrestre.

De igual forma, en este encuentro, el dirigente gremial anunció el lanzamiento del Capítulo de Seguridad de Colfecar que será inaugurado próximamente y a través del cual se fortalecerán las acciones de integración y comunicación con las autoridades.

Colfecar en reunión de Mesa Sectorial de Logística del Sena

Colfecar participó en la actualización de las normas de competencia laboral de la mesa sectorial de logística, del Centro de Gestión de Mercados, Logística y Tecnologías de la información del Sena.

En desarrollo de esta actividad el gremio transportador presentó sus puntos de vista, con el fin de lograr optimizar los procesos formativos que adelanta la institución formativa entre los aprendices que se vinculan a los cursos en los que se manejan dicha competencia.





Equipo de trabajo del centro de distribución de carga y mensajería expresa en Barranquilla.

Fortalecidos en transporte **de carga y mensajería**

La empresa dio apertura en Barranquilla a su centro de distribución y logística para la región Caribe.

• Por **PAOLA GUZMÁN MEJÍA**

Expreso Brasilia no sólo transporta pasajeros con calidad, seguridad y comodidad. Ahora también se especializa en carga y mensajería expresa para brindar a los usuarios nuevas alternativas de servicio.

Es así como entró en operación su centro de distribución para la región Caribe, en la Terminal de Transportes de Barranquilla. Desde allí se coordina el alistamiento de sobres y paquetes, y la logística de entrega para las ciudades y poblaciones de la zona norte del país.

Expreso Brasilia tiene 87 agencias habilitadas para el servicio de carga y mensajería expresa a nivel



Expreso Brasilia posee una flota especial de vehículos para el servicio de carga y mensajería.

nacional y cuenta con una flota especial de camiones para el transporte y distribución.

“Contamos con la mayor cobertura en ciudades principales e intermedias de la región Caribe. De esta manera garantizamos tiempos de entrega entre 24 y 48 horas, además de precios más competitivos. Esta es una gran ventaja y un factor diferencial frente a otras empresas del sector que realizan estas entregas con redistribuidores, porque mientras ellas generan mayores costos y demoras para los clientes al recibir sus paquetes, nosotros ofrecemos un servicio más ágil, sin incurrir en valores adicionales”, explicó Gustavo Lobo Parra, Director Nacional de Negocios Conexos de Expreso Brasilia.

Expreso Brasilia seguirá creciendo en eficiencia, calidad e innovación, por las rutas de Colombia.



Expreso Brasilia cuenta con la mayor cobertura en la región Caribe para envíos de sobres y paquetes.

Superintendente de Transporte se reunió con Junta Directiva de Colfecar

La Superintendente de Transporte, Carmen Ligia Valderrama Rojas, le reiteró a los empresarios del sector la voluntad de adelantar acciones de vigilancia enfocadas en la prevención.

“Esta es una función clave en las labores de la Supertransporte, es por esto que además de ejercer inspección y control, se realizará una labor preventiva y de acompañamiento a los diferentes actores desde las Delegadas de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor; Puertos; y Concesiones e Infraestructura” indicó la funcionaria en el marco de la reunión que sostuvo con los miembros de la Junta Directiva de Colfecar y su presidente Ejecutivo, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, en atención de una invitación que le hizo el gremio, con el fin de analizar las relaciones de los transportadores con el ente de vigilancia y control.

La funcionaria recordó que para tener una mayor capacidad técnica y tecnológica, fortalecer la función de vigilancia preventiva, y poder implementar políticas públicas, encaminadas a la protección del usuario de transporte público en Colombia, la Superintendencia de Transporte puso en marcha un programa de renovación que le permitirá sumar a la transformación del sector transporte.

“Con esta nueva transformación estamos mejorando las condiciones de las normas que



La Superintendente de Transporte, Carmen Ligia Valderrama Rojas, le reiteró a los miembros de la junta directiva de Colfecar, la voluntad de adelantar acciones de vigilancia enfocadas en la prevención.

regulan el sector para construir un mejor futuro del transporte, con lo cual la Entidad será un

importante aliado para el sector, pues la prevención y la capacitación serán parte de sus principales funciones, sin dejar de lado sus labores de inspección

y control. Protegeremos a los usuarios velando por sus derechos de manera efectiva, hecho que por primera vez se verá en la historia de esta entidad” indicó Valderrama Rojas.

Acompañamiento

La consolidación de la labor de vigilancia de la Supertransporte será fundamentada con la

capacitación y explicación de las leyes a los entes vigilados en todo el país.

De esta forma, además de sancionar, se brindará apoyo a los gremios y asociaciones de transportadores que requieran un acompañamiento especial para mejorar la prestación de sus servicios.

Así mismo, con el fin de avanzar en el cumplimiento de la estrategia del Gobierno en los temas de transparencia y brindar una mayor conectividad en el sector, se promoverá el desarrollo tecnológico con el cual la conectividad sea más eficaz y eficiente, como un elemento básico a la hora de interactuar con los vigilados y los usuarios del transporte público.

Para este propósito, se creó la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Esta dependencia será la

encargada de recopilar y organizar la información de documentos, con el fin de agilizar procesos mediante una trazabilidad eficaz de todos los trámites que se generen en la Superintendencia de Transporte, todo esto con miras a la formalización, la productividad y la correcta competencia.

Revisión

Valderrama Rojas, agregó que su intención es ser objetiva en todos los procesos y procedimientos que adelanta la Supertransporte y dijo que en ese enfoque es que se viene trabajando en la modernización de la entidad revisando y corrigiendo lo que sea necesario.

Tal es el caso de la revisión de 60.000 multas que adelanta la entidad y que habrían sido impuestas a vigilados de forma irregular por más de \$171.000 millones.

Al respecto, el presidente Ejecutivo de Colfecar, ha señalado que el gremio ha identificado los siguientes aspectos a tener en cuenta:

1. Expectativa de reintegro del dinero pagado en virtud de resoluciones sancionatorias ejecutoriadas.
2. Marco legal de las relaciones económicas toda vez que hay normativa que no fue objeto de análisis en el concepto del Consejo de Estado (Decreto 2228 de 2013 y Resolución 757 de 2015) pero que es transversal a conductas comprendidas en la Resolución 10800 de 2006.
3. La modulación de las multas que en principio se enmarcará exclusivamente en el marco de los 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes establecido en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

H.B. plus BANDAMATIC
Neumáticos Reencauchados Colombia:
Junio 2019: 46.154
Julio 2019: 45.926
Fuente: ANRE

Continental 
The Future in Motion

ADN
Alemán



ENCOMIENDE SU CAMINO A UN EXPERTO EN LLANTAS



Soluciones digitales

ContiPressureCheck™



ContiTread™
Reencauche Continental

ContiLifeCycle™

Encuéntrelas en nuestros puntos de venta o en
www.continentaltire.com.co


La Rueda
www.larueda.co

RED DE DISTRIBUIDORES
Interllantas
grupo


MERQUELLANTAS

Transportadores reclaman igualdad

Aunque el próximo 29 de julio entrarán en vigencia las modificaciones de la Decisión 837, que sustituye la 399, relacionada con el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, los empresarios colombianos manifestaron sus reservas sobre la efectividad y operatividad de la medida.

Así quedó planteado en el marco de la Conferencia sobre los cambios e impactos de la Nueva Norma 837 de la Comunidad Andina de Naciones CAN, aprobada en abril del presente año, organizada por Colfecar el 21 de junio en su sede nacional de Bogotá.

En dicho encuentro los empresarios del transporte colombiano reclamaron igualdad de las condiciones de operación de los transportistas de los cuatro países, especialmente con Ecuador.

Entre otros, reclamaron mayor protección de las autoridades nacionales tal y como sucede con los empresarios de los países vecinos.

Citaron casos como la obligación de tener que hacer el transbordo de mercancía en Tulcán para que empresas ecuatorianas hagan el resto de la ruta, lo que ocasiona sobre costos, mientras que con los transportadores de Ecuador no pasa lo mismo puesto que ellos sí pueden internarse en el territorio colombiano.

El evento contó con la participación del Secretario General de la CAN, Jorge Hernando Pedraza, el Presidente de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, y el Jefe del Grupo de Transporte Multimodal e Internacional, Andrés Rumie.

De igual forma, participaron la Directora Ejecutiva de la Cámara Colombo - Ecuatoriana, Olivia Diazgranados, y el Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombo - Peruana, Hernando Sotero, quienes moderaron el panel con los empresarios, Nidia Hernández de ALDIA logística, Mario Benavides de Transportes Sánchez Polo, Harrison Vizcaí-

no de Si Logística, y Santiago Gelzo de Transportes Vigía.

Alertas

En desarrollo de este conversatorio los empresarios reclamaron igualdad en las condiciones y denunciaron situaciones que deben afrontar los transportadores colombianos cuando se encuentran en territorio de algún país miembro de la CAN, especialmente en Ecuador, donde se sienten en desventaja a pesar de lo que reza la norma 837.

Por ejemplo, para Nidia Hernández, quien además es la actual presidenta de la Junta Directiva de Colfecar, dijo que hay excesos en la solicitud de documentación cuando no sería necesario.

“Por ejemplo, si un vehículo viaja vacío a Tulcán las autoridades le piden el Manifiesto de Carga, siendo que no lleva mercancía. Adicionalmente, deben hacer largas filas en migración, así solo vayan a estar un solo día, los combustibles están subsidiados, pero solo para los transportadores del vecino país ya que a nosotros nos cobran más y en las estaciones de tanqueo nos venden a precios internacionales; así que no estamos pidiendo un trato especial sino que haya igualdad de condiciones”, señaló la empresaria.

En el mismo sentido se pronunció el Presidente de la firma Si Logística, Harrison Vizcaíno, quien destacó que mientras que el transportador colombiano debe tanquear a US\$2,37 el ecuatoriano lo puede hacer a US\$1.

“Las condiciones de desigualdad con los empresarios de las otras naciones de la CAN es muy significativa. Aunque la Norma 837 habla de modernización en materia tecnológica, la verdad es que no es tan fácil por diferentes factores, pero especialmente por problemas de financiación a largo plazo. Además, están los inconvenientes en materia logística que generan pérdidas por stand by”, sostuvo Vizcaíno.



Los empresarios del transporte colombiano reclamaron igualdad de las condiciones de operación de los transportistas de los cuatro países de la CAN, especialmente con Ecuador.

“Esta es una herramienta, pero se requiere que cada país lo vuelva una realidad”.

**Juan Carlos Rodríguez Muñoz,
Presidente Ejecutivo de Colfecar.**

A su vez, Santiago Gelzo, de Transportes Vigía, dijo que el día a día poco va a cambiar con la entrada en vigencia de esta Norma ya que la ambigüedad en las medidas incluidas en la Decisión 837 deja un boquete abierto para no se cumplan y las cosas sigan como hasta ahora con todos los problemas que afectan a los empresarios colombianos.

“Lo único que se puede destacar de la nueva normatividad es la ampliación en el tiempo del permiso de los Certificados de Habilitación que pasa de 2 a 5 años”, sostuvo Gelzo.

Por su parte, Mario Benavides, de Transportes Sánchez Polo, se mostró contrario a la modificación de los tanques, como lo establece el artículo 67 de la Norma.

“El tener que hacer dicha modificación afecta seriamente la competitividad de las empresas pues las obliga a mover menor carga por lo que es necesario que los pesos y homologaciones de los vehículos sean iguales en todos los países de la CAN” manifestó, Benavides.

Camino por andar

En el marco de esta Conferencia sobre Decisión 837 de la CAN, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, destacó los alcances de la nueva norma que reemplaza a la 399.

Dijo que la misma busca impulsar la modernización del transporte, facilitar el desarrollo del mismo, acabar con el transbordo de mercancías, unir

el certificado de unidad y el servicio de prestación de servicios, establecer el permiso originario único y lograr la sistematización de los instrumentos aduaneros, entre otros.

Agregó que la norma también determina que los certificados de habilitación de los vehículos deben estar inscritos para su verificación en tiempo real.

Así mismo, resaltó el hecho de que se acordó sacar el tema aduanero de la Decisión 837 y dejarlo en otras decisiones.

Sobre el tema del tanque original del combustible, dijo que se prohibió cualquier modificación.

Frente a los organismos nacionales competentes se acordó fortalecer las Mesas Técnicas Binacionales que discutirán puntos como restricciones de movilización.

De igual manera, se estableció sacar el registro andino y reemplazarlo por una base de datos comunitaria de transportistas autorizados y habilitados

para operación en región de la CAN



TOMADA DE CAN.ORG

para su movilización por los cuatro países.

En materia de permisos se acordó que los Certificados de habilitación pasan de dos a cinco años.

Sin embargo, Rodríguez Muñoz, reconoció que falta trabajar en varios frentes para poder hacer efectividad la normatividad de la Decisión 837 para poder atender en forma adecuada las observaciones de los empresa-

rios del transporte de carga que se movilizan diariamente en las zonas fronterizas de los países de la CAN.

“Esta es una herramienta, pero se requiere que cada país lo vuelva una realidad. De igual forma, se requiere avanzar en la armonización aduanera. Hay temas pendientes como optimización de la cadena de suministro, logística y multimodalidad ya que son claves para lograr

su éxito y competitividad”, dijo Rodríguez Muñoz.

Facilitación comercial

Por su parte, el Secretario General de la CAN, Jorge Hernando Pedraza, explicó los alcances de la Nueva Decisión 837 para optimizar y facilitar el transporte de carga y los trámites aduaneros entre los países miembros.

En su intervención vía teleconferencia, Pedraza, resaltó

que la norma agilizará el transporte de mercancías por carretera y dinamizará el comercio en la región andina.

“Normas como la Decisión 837 permitirán fortalecer el comercio internacional entre Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Esto ayudará a incrementar el movimiento de 14 millones de toneladas de mercancías que se da actualmente”, sostuvo Pedraza.

Agregó que la Decisión 837 que reemplaza la norma 399, que estuvo vigente durante últimos 22 años, establece el Permiso Originario como único documento que acredita que un transportista, que ha sido autorizado por el organismo nacional competente del país de origen, pueda prestar el servicio en las demás naciones de la CAN.

De igual forma, detalló que norma también crea Sistema de información y consultas de autorizaciones entre los

países de la CAN.

Por su parte, el Jefe del Grupo de Transporte Multimodal e Internacional del Ministerio de Transporte, Andrés Rumie, reiteró la voluntad del Gobierno de contribuir a la optimización de las condiciones de los transportadores colombianos tanto en la zona fronteriza como en su internación en el territorio colombiano cuando ingresan con mercancías de otros países.

En ese sentido, dijo que se tomó la decisión de descentralizar funciones y trámites para hacer más ágiles los procedimientos de control y asignación de certificados a los transportadores.

“El otorgamiento de Certificados de Habilitación para las empresas de transporte en los países de la CAN serán gestionados por las autoridades de cada nación y en Colombia serán gestionados de manera descentralizada” manifestó, Rumie.

A su vez, la Directora Ejecutiva de la Cámara Colombo – Ecuatoriana, Olivia Diazgranados, dijo que hay que homologar las normas de transporte por parte de Colombia, Ecuador y Perú, para que las empresas de los tres países puedan operar en condiciones igualitarias a su ingreso en cualquier nación.

“Colombia y Perú esperan que autoridades ecuatorianas permitan a transportadores habilitados tanquear combustible a precios nacionales y no internacionales como sucede actualmente ya que los transportadores ecuatorianos si lo hacen a precios internos en cualquiera de los dos países”, sostuvo, Diazgranados.

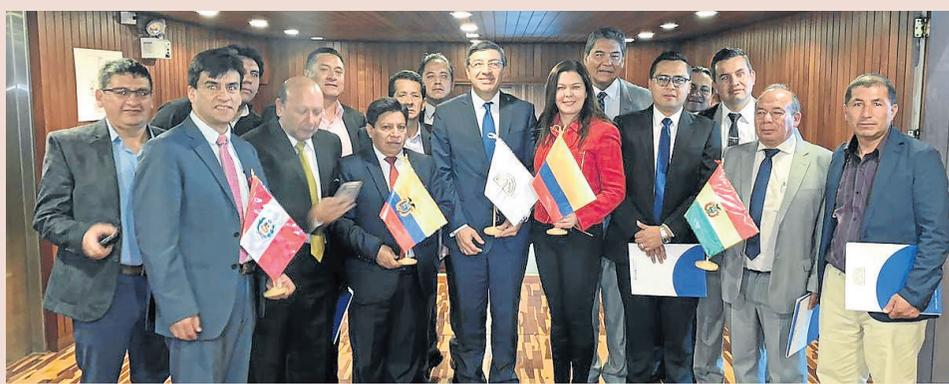
Finalmente, el Presidente Ejecutivo de la Cámara Colombo – Peruana, Hernando Sotero, manifestó su preocupación por el diagnóstico hecho por los transportadores y señaló que es necesario que las autoridades de los países de la CAN avancen en la optimización de la norma teniendo en cuenta las observaciones y sugerencias de los empresarios del sector.

Colfecar en análisis del transporte en frontera Colombo-Ecuatoriana

Colfecar estuvo presente en la reciente reunión de la Comunidad Andina de Naciones CAN, cumplida en Lima, Perú, en la que se acordó realizar una nueva mesa de trabajo en la frontera Ipiales - Tulcán, con el fin de buscar soluciones a la problemática de movilización que se registra entre Colombia y Ecuador para los transportadores nacionales y se busque soluciones al plan de ruta que se acordó entre las partes.

En dicha reunión, la Presidenta de la Junta Directiva de Colfecar, Nidia Hernández, expuso la problemática que afecta a los transportadores de carga de Colombia por las restricciones definidas por las autoridades del vecino país, lo que generó un amplio debate, moderado por el Secretario de la CAN, Jorge Pedraza, que contó con la participación de 2 viceministros de los dos países, gremios de Colombia como Colfecar y la ACC y de Ecuador como la Asociación del Carchi y Fenatrape, al igual que empresarios del transporte de las dos naciones.

Así las cosas, los empresarios del transporte de carga de Colombia esperan que en la reunión preliminar que se hará esta semana, en la frontera con los ecuatorianos, se redacte un documento en el que exponga a los gobiernos de los dos países la problemática que afrontan los empresarios del sector y se solicite la realización de



En la reunión, encabezada por el secretario General de CAN, Jorge Hernando Pedraza, la Presidenta de la Junta Directiva de Colfecar, Nidia Hernández, expuso la problemática que afecta a los transportadores de carga de Colombia por las restricciones definidas por las autoridades del vecino país.

una mesa binacional en la frontera para llegar a soluciones concretas y reformas a la Resolución 837 de la CAN.

1. No más transporte directo e incluir en la Resolución 837 la figura de trasbordo
2. Que vehículos habilitados puedan ser contratados por cualquier empresa habilitada
3. Revisar el tema de sanciones
4. Minimizar los procedimientos y documentos para el cruce de frontera
5. Deshabilitar la frontera de San Miguel para transporte Internacional
6. Aduanas para que los procesos sean más

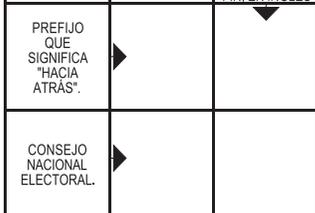
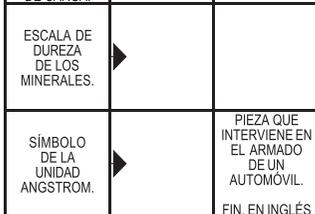
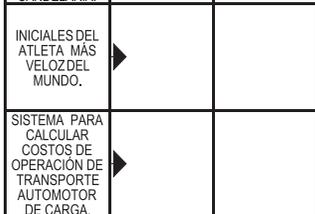
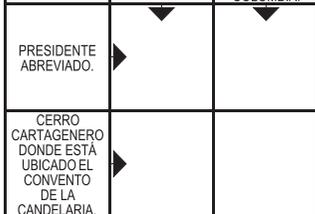
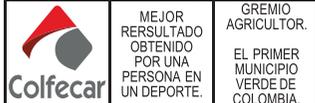
ágiles.

Cabe recordar que Colfecar ha solicitado al Gobierno colombiano la implementación de acciones efectivas que permitan acabar con las restricciones que se vienen registrando contra el sector del transporte de carga de Colombia por parte de las autoridades del vecino país.

De acuerdo con el gremio, las autoridades ecuatorianas de la frontera impiden el acceso de los transportadores colocando condiciones que antes no requerían y que llevan a que los automotores no ingresen al vecino país.

PADRES COLFECAR

SOLUCIÓN F



SÍMBOLO DEL CONJUNTO DE LOS NÚMEROS NATURALES.	MÁXIMA CALIFICACIÓN DEL RIESGO.	PRIMERAS PALABRAS DE UN DOCUMENTO LITERARIO ANTIGUO.	INICIALES DEL CICLISTA COLOMBIANO, NACIDO EN URRAO.	SIGLAS DEL CLUB DE LOS PAÍSES RICOS.	SÍMBOLO DE LOS NÚMEROS FRACCIONARIOS	APELLIDO DEL MAESTRO CHINCHE.	HIJO DE TROS QUE FUNDÓ TROYA.	FOSAS PARA RESPIRAR.	INICIALES DEL TEÓLOGO Y ESCRITOR INGLÉS, AUTOR DE "UTOPIA".	PUEBLO PIGMEO DE FILIPINAS QUE HABITA EN EL INTERIOR DE LA ISLA DE LUZON.	PERSONA NACIDA EN UN BARCO.	PONER DE COLOR DE ARREBOL.	
GREMIO CAMPESINO.	SEPTIEMBRE, ABBREVIADO.				ECHAR LLAMAS.	CANAL QUE ES LÍDER MUNDIAL EN DEPORTES.							
MEJOR RESULTADO OBTENIDO POR UNA PERSONA EN UN DEPORTE.	GREMIO AGRICULTOR.	EL PRIMER MUNICIPIO VERDE DE COLOMBIA.	LA CUNA DE APOLO.	CUARTO DISPUESTO PARA EL ASEO PERSONAL.					DIOS ESCANDINAVO DEL TRUENO.	DELGADO DE LA NAVE.		INICIALES DEL COMPOSITOR DE "CABALLO VIEJO".	
PRESIDENTE ABBREVIADO.			QUE NO HA RECIBIDO LESIÓN.	ORGANIZACIÓN DEPORTIVA SURAMERICANA.			NATURAL DE ARAN.	PIEZA DE CAUCHO QUE SE MONTA EN UN RIN.				AUTOMÓVIL QUE HA CUMPLIDO 50 AÑOS.	
CERRO CARTAGENERO DONDE ESTÁ UBICADO EL CONVENTO DE LA CANDELARIA.					BOLA ITALIANA.	HACER QUE LAS PLANTAS FORMEN COPA.			NOMBRE DEL "LOCO" BUCARAM.	ENTREGARSE A COSAS QUE DELEITAN		LAGO ASIÁTICO QUE SE SECA.	
INICIALES DEL ATLETA MÁS VELOZ DEL MUNDO.		MUEBLE DEL PSICÓLOGO.	CONVERSAR EN LÍNEA POR INTERNET			PAÍS AFRICANO DE CAPITAL MASERU.	PONER EN ORDEN.					APODERARSE DEL BIEN AJENO.	
SISTEMA PARA CALCULAR COSTOS DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA.						ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE SEGUROS. EMBARCACIÓN QUE TRANSPORTA MERCANCIAS.						CADA TABLA CURVA DEL TONEL.	
ESCALA DE DUREZA DE LOS MINERALES.			DE BOCA GRANDE.	PRENDA DE TELA PARA CUBRIR LA CABEZA.				SÍMBOLO DEL LITIO.	FUNCIÓN DEL PROFESOR.		DAR AUILLIDOS.	RÍO DE LA INDIA Y PAKISTÁN.	LO QUE HAY QUE REDUCIR EN ÉPOCAS DIFÍCILES.
SÍMBOLO DE LA UNIDAD ANGSTROM.	PIEZA QUE INTERVIENE EN EL ARMADO DE UN AUTOMÓVIL.	FIN, EN INGLÉS							INTERJECCIÓN PARA APURAR BESTIAS . . . PROCESO DE SECRECIÓN Y ELIMINACIÓN DE LA ORINA.			ECHAR ADOBO A LAS CARNES	PELO DE LAS OVEJAS
PREFIJO QUE SIGNIFICA "HACIA ATRÁS".			TRAJE HECHO POR HERREROS.	LA SIRENITA DE DISNEY.								QUE TIENE MUCHA LANA. APELLIDO DEL CAPITAN ESPAÑOL DE LA CARABELA "LA NIÑA".	
CONSEJO NACIONAL ELECTORAL.			COSA QUE HACE PESO SOBRE OTRA.	SEGURO OBLIGATORIO.			CUNA DEL PAPÁ DE ISAAC.	NATURAL DE LA INDIA.		AUTOR DEL "MAHABHARATA"	PERSONA VERSADA EN CIENCIAS OCULTAS.		
COLOCAR ESPALDA CON ESPALDA.					PRESENCIA DE ÁCIDO ÚRICO EN LA SANGRE.	SIGLA NAZI.							
	NÚMERO QUE ESTÁ EN EL CENTRO DE LA RECTA REAL.		BAHÍA JAPONESA, VECINA DE NAGOYA.	VOZ RUMIANTE.			ARTE PARA LA PESCA DE LANGOSTA	ANTÓNIMO DE OFF.				SÍMBOLO DEL NEUTRÓN.	ARTÍCULO NUMÉRICO.
	DELANTAL DE LA MUÑEQUITA VESTIDA DE AZUL.				PRIMER NOMBRE DE LA MUJER DE CÉSAR GAVIRIA TRUJILLO.				ALEJANDRO DE LA CANCIÓN ESPAÑOLA.				

4



GALGO recibe por 8° año consecutivo el distintivo Empresa Socialmente Responsable (ESR)

GALGO obtuvo por octavo año consecutivo el distintivo de Empresa Socialmente Responsable (ESR), que otorga el Centro Mexicano para la Filantropía (Cemefi) y la Alianza por la Responsabilidad Social Empresarial (AliaRSE).

La visión y el compromiso de operar con responsabilidad se ve reflejado en el cumplimiento de sus objetivos; trabajando por el bien común de las comunidades vecinas, colaborando con el medio ambiente a través de la plantación de árboles en Atitalaquia, Hidalgo; y mejorando la calidad de vida de sus colaboradores mediante un compromiso constante. Además de ampliar la gama de productos Smartway certificados por la EPA (Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos por sus siglas en inglés) que confirman menos resistencia al rodamiento y ayudan al ahorro de combustible, lo que contribuye directamente a reducir la emisión de gases para efecto invernadero.

Con estas acciones, GALGO ratifica su compromiso por ser una empresa sustentable y socialmente responsable, que ofrece productos y servicios innovadores de la más alta calidad que impacten positivamente a nuestro entorno y al medio ambiente.

GALGO se ha consolidado como el líder nacional en la fabricación de una amplia gama de productos de hule, predominando la producción y comercialización de materiales para la renovación de neumáticos bajo su marca Pre-Q.



Exitosa participación de Galgo en Expo Proveedores del Transporte

El pasado mes de Mayo, Galgo estuvo presente en la Expo Proveedores del Transporte llevada a cabo en Monterrey, N. L. del 22 al 24 de Mayo de 2019.

En este evento, Galgo mostró a los visitantes nuevas opciones de bandas de rodamiento de su marca Pre-Q para utilizar en el renovación de llantas del transporte de acuerdo a las tendencias actuales del mercado; Se presentaron los nuevos diseños: WMP [Winter Mileage Performance] para aplicación Regional, KOP [Key On Performance] para aplicación Mixto y SDP [Severe Drive Performance] para aplicación Severo.

Con estas acciones, una vez más Galgo reafirma su compromiso por desarrollar productos con la más alta calidad y la máxima tecnología que satisfagan las necesidades de transportistas y clientes renovadores.



Galgo presenta su nueva banda SDP [Severe Drive Performance]



Galgo amplía su gama de productos para Aplicación Severo, desarrollando la nueva banda de rodamiento SDP [Severe Drive Performance] de la marca PRE-Q recomendada para eje de tracción.

Esta banda, es elaborada con un compuesto de alta resistencia a cortes y penetraciones y su diseño ayuda a tener una baja generación de calor, cuenta con una medida de 241 mm (9 4/8"), con una profundidad de 22.2 mm (28/32"), la cual la hace ideal para utilizarse en terracería a bajas velocidades; además la disposición de sus bloques ofrece un sistema de auto limpieza y expulsión de piedras, recomendado para acarreo de cargas muy pesadas.

La banda de rodamiento SDP [Severe Drive Performance] es una excelente opción para renovar sus llantas, brindando mayor durabilidad a sus neumáticos.



GALGO_{MR}

PRE-Q[®]

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

REENCAUCHADORES AUTORIZADOS



REENCAUCHADORA COLOMBIA SAS
SU REENCAUCHE YA!

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

REENCAUCHADORA RENOVANDO S.A.S.



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



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



SOCIEDAD AGROPecuARIA DE MAQUINARIA
Y EQUIPOS DE COLOMBIA

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



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

www.galgo.com.mx

/GALGOPREQ

Colfecar en firma del Plan de Desarrollo de Gobierno Duque

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, representó al sector del transporte en el acto de firma del Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, realizado por el Presidente de la República, Iván Duque, durante este fin de semana en Valledupar, en el marco del Taller Construyendo País que se cumplió en la capital del Cesar.

Al respecto el directivo gremial destacó los beneficios que significarán para el sector varios de los puntos relacionados con el transporte de carga y su logística que fueron incluidos en esta hoja de ruta del Gobierno nacional.

“El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad, es el gran impulsor del sector transporte de carga y su logística” sostuvo, Rodríguez Muñoz.

Por su parte, el Presidente Duque resaltó que el Plan tiene más de 540 metas, “que vamos a ir siguiendo minuciosamente”, y “tenemos en este plan una agenda concreta para responderle a Colombia”, sustentó.

Transporte

Cabe destacar que en lo referente al sector del transporte de carga y su logística el Plan Nacional de Desarrollo contempla una estrategia que busca promover, de manera estructural, la modernización del parque automotor de carga, mediante la desintegración vehicular y la renovación del parque automotor mediante la creación del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga.

Esta medida, incluida en el artículo 221 del Plan Nacional de Desarrollo, se suma al

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, representó al sector del transporte en el acto de firma del Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”



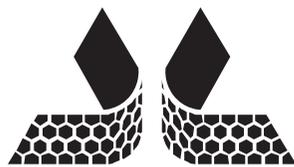
beneficio de exención total de IVA para propietarios de entre 1 y 2 vehículos de más de 20 años que deseen renovar previa desintegración de sus vehículos, el cual fue aprobado en la Ley de Financiamiento.

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.

De igual forma, determina que 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



H.B. plus BANDAMATIC

Neumáticos Reencauchados Colombia:

Junio 2019: 46.154

Julio 2019: 45.926

Fuente: ANRE

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad, es el gran impulsor del sector transporte de carga y su logística”.

Juan Carlos Rodríguez Muñoz, presidente Ejecutivo de Colfecar.

los usuarios, sostenibilidad fiscal y la pertinencia de su ajuste gradual, sin que exista concurrencia de subsidios entre estos.

Así mismo, contempla que el Instituto Nacional de Vías Invias, 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 vehí-

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

El Plan de Desarrollo Nacional, también contempla puntos relacionados con los corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y la eficiencia modal.

HD 78

Si quieres comenzar
tu propio negocio,

¡HAZLO!

5 AÑOS de garantía
sin límite de km*



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

Descubre la potencia de nuestros camiones en el **Gran Premio Mobil Delvac.**

Fecha: 13 y 14 de julio

**Lugar: Autódromo de Tocancipá – KM 24 vía
Carretera Central del Norte**

 **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

PND incrementará en 30% transporte fluvial por el río Magdalena

En el marco de las metas trazadas dentro del Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, Cormagdalena viene adelantando distintas acciones en sus frentes misionales que le han permitido desarrollar una agenda integral que incluye fortalecimiento institucional, trabajo conjunto con actores del Río, proyección y diversificación de la carga movilizada y promoción del modo fluvial como pieza clave del intermodalismo.

En ese sentido, en cuanto a la promoción del transporte de carga movilizada por el Río Magdalena, el PND generará confianza para que aumente el interés de empresarios y navieros en apostar al modo fluvial. En lo corrido del año se han transportado por el Río Magdalena 905.174 toneladas de carga entre hidrocarburos y carga seca.

“El Plan Nacional de Desarrollo prevé lograr 30% más de carga movilizada por los ríos. Hoy estamos movilizando por el Río Magdalena, un poco más de 3 millones de toneladas de carga anuales, aspiramos a que después de año y medio estando operativo el río, podamos pasar a movilizar entre 4 y 6 millones de toneladas al año hacia 2023”, aseguró Pedro Pablo Jurado, Director de Cormagdalena.

Igualmente, la Corporación avanza en promover y diversificar el tipo de carga que se moviliza por el Río, otra de las metas trazadas en el PND. Hoy, el 95% de la carga que se mueve corresponde a hidrocarburos y un 5% carga seca.

“Venimos invitando a los distintos gremios y sectores generadores de carga como por ejemplo el sector palmicultor, el de fertilizantes, el de acero entre otros a que inviertan en el Río y le apuestan al modo



FOTO: MINTRANSPORTE

Hoy estamos movilizando por el Río Magdalena, un poco más de 3 millones de toneladas de carga anuales, aspiramos a que después de año y medio estando operativo el río, podamos pasar a movilizar entre 4 y 6 millones de toneladas al año hacia 2023”, aseguró Pedro Pablo Jurado, Director de Cormagdalena.

Movimiento de carga

En cumplimiento de las metas trazadas por el Plan Nacional de Desarrollo, la movilización de carga por el Río Magdalena aumentó en el último mes en más de 14 mil toneladas. Así, el pasado mes de mayo se movieron 295.342 toneladas de carga por el Río Magdalena, esto representa 14.320 toneladas más que las movilizadas en abril, cuando se transportaron 281.022 toneladas de carga por nuestro principal afluente.

En materia de hidrocarburos, también se registró un aumento significativo de un mes a otro. Así, el pasado mes de mayo se movi-

lizaron por el Río Magdalena 1'880. 413 barriles entre combustóleo, crudo, nafta y butano, esto es 75.221 barriles más que el mes de abril anterior, cuando se movieron 1'805.192 barriles de hidrocarburos.

Del mismo modo, se registró un incremento de 2.675 toneladas más de un mes a otro en cuanto a la movilización de carga seca representada en carbón, acero, cemento, alambón y carga contenerizada. Así, en el pasado mes de mayo se movieron 10.941 toneladas mientras que, en abril se transportaron por el Río Magdalena 8.266 toneladas de carga seca.

fluvial como un modo sostenible en términos de medio ambiente y económicamente costo-eficiente. Esto por supuesto

generando confianza garantizando condiciones óptimas de navegación”, manifestó el Director Jurado Durán.

Mantenimiento

Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo promueve la reactivación y mantenimiento de

la red fluvial para el aprovechamiento del modo.

En ese frente, la Corporación avanza firme en el cronograma trazado desde el Ministerio de Transporte para la reestructuración del nuevo proyecto de APP para el Río Magdalena que garantizará condiciones estables de navegación con 7 pies de profundidad entre Barranca Bermeja y Barranquilla.

“Vamos por muy buen camino, trabajando sobre lo construido, fortaleciendo el proyecto en sus componentes técnicos, financieros, socioecossistémico, en un esfuerzo conjunto con la Universidad del Norte, el Instituto Humboldt y Ecopetrol mediante convenios y con todos los actores clave, la ANI los navieros y portuarios, para poder en julio salir ya con los pliegos que nos permitan iniciar un proceso de licitación pública transparente y de cara al país”, advirtió Jurado Durán.

Vigilan servicio en Puerto de Barranquilla

Debido a las quejas presentadas por gremios del transporte y empresas independientes, sobre intermitencias generadas en la implementación del “Proyecto META” establecido por La Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A, la Superintendencia de Transporte solicitó de manera inmediata la adopción de un plan de contingencia que mitigue los inconvenientes y riesgos que se puedan presentar en este puerto.

El proceso de transformación tecnológica que está adelantando desde hace un mes la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A – SPRB, se trata de un nuevo Sistema Operativo del terminal, para lo cual se realizaron pruebas, capacitaciones y comunicaciones para los diferentes



El proceso de transformación tecnológica que está adelantando desde hace un mes la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A – SPRB, se trata de un nuevo Sistema Operativo del terminal.

SPRB en las afueras del puerto desde que se tuvo conocimiento del inicio de los inconvenientes presentados, y seguimiento permanente al mencionado plan (pre inspección).

De la misma manera, producto del plan de mejoramiento que está supervisando la Supertransporte se han llevado a cabo capacitaciones para los trasportadores de carga con el fin de socializar el “Proyecto META”. Así como el apoyo en medidas especiales como el uso del parqueadero Covadonga, con el fin de evitar embotellamiento al ingreso del Puerto, generando eficacia en los procesos de pre registro para evitar el paqueo en las vías cercanas, que puedan generar congestiones innecesarias.

sectores durante varios meses.

No obstante, la puesta en funcionamiento del nuevo sistema ha generado algunas intermitencias para el desarrollo normal de procesos internos de la SPRB viéndose reflejado en la

atención a los usuarios de esas instalaciones portuarias, específicamente a vehículos y carga, lo cual generó inconformidades por parte de algunos gremios del transporte y generadores de carga.

La Superintendencia de Transporte ha adelantado acciones específicas tendientes a mitigar el impacto en el sector transporte y los servicios portuarios, entre ellas, visitas de inspección, verificación a la

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



Guía tu camino

Más que monitoreo satelital, somos tecnología para el transporte.

Éxito en Foro de Puertos y Transporte organizado por Colfecar Occidente

Con una masiva asistencia se llevó a cabo el Foro Internacional de Puertos y Transporte, organizado por la Regional de Colfecar Occidente en Buenaventura y Cali los días 13 y 14 de junio, respectivamente.

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

En el encuentro, sobresalió la intervención del Capitán de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento) y Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz, Antonio Padrón, quien también es Comisario de Averías, Ope-



En el encuentro, sobresalió la intervención del Capitán de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento) y Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz, Antonio Padrón.

rador de Mercancías Peligrosas (IMDG) y Consejero de Seguridad (ADR-RID). Consejero Técnico de Seguridad y Medio

Ambiente, y Embajador Marítimo de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El encuentro también contó

con la participación de la Directora de Infraestructura, del Mintransporte, Olga Lucia Ramírez Duarte.

Así mismo, asistieron representantes de la Cámara de Comercio de Buenaventura, Ministerio de Fomento de España, FNB, Semat, Cencar y Puerto de Buenaventura.

Durante estos dos días se analizaron las políticas logísticas y portuarias para impulsar la competitividad regional.

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

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

Colfecar en encuentro de Mesa Técnica del Transporte del Eje Cafetero

La Regional de Colfecar en el Eje Cafetero participó en la II Mesa Técnica del Transporte con varias fuerzas representativas de esta sección del país temas relacionados con el Plan Logístico Departamental, la Bolsa de carga, manipulación de mercancías y movilidad de los transportadores.

En desarrollo de dicho encuentro, intervinieron el Jefe Seccional de Tránsito y Transportes del Quindío, Mayor Fabio Sierra Sierra, el Director Regional de Colfecar en el Eje Cafetero, Leonardo Camacho, y gerentes y jefes de seguridad de las empresas afiliadas al gremio en esta sección del país, quienes acordaron involucrar a los transportadores en las discusiones que tiene que ver con este sector antes de tomar deci-



En desarrollo de dicho encuentro, intervinieron el Jefe Seccional de Tránsito y Transportes del Quindío, Mayor Fabio Sierra Sierra, el Director Regional de Colfecar en el Eje Cafetero, Leonardo Camacho, entre otros.

siones que afecten la movilidad de carga por las vías del departamento.

Así las cosas, en la reunión se acordó solicitar a las seccionales de Tránsito y Transporte del Eje Cafetero, su intervención para disminuir la cantidad de reductores instalados en la

variante de la Romelia, debido a que están impactando la movilidad de carga por este corredor al aumentar el tiempo de tránsito.

Así mismo, se indicó que a raíz del movimiento que se genera al paso del vehículo por los reductores se pueden ocasionar

incidentes en los automotores de carga, cómo el desprendimiento del tráiler.

Otro punto hace referencia a la decisión de continuar con los controles en carretera por las diferentes vías del eje cafetero, para minimizar los riesgos por hurto o saqueo parcial de la mercancía, sobre todo en el horario nocturno.

Así mismo, se acordó gestionar con la seccional de RISTRA y Colfecar, la presencia de un funcionario del Ministerio de Transporte, a la III Mesa Técnica del Transporte del Eje Cafetero, programada para agosto próximo, con el fin de aclarar situaciones que se vienen presentando respecto a los controles en el porte del manifiesto de carga y situaciones referentes a los planes de contingencia esti-

pulados en la Resolución 377 de 2013.

Otro punto definido en este encuentro hace relación con la programación de jornadas de capacitación sobre la instalación de las cintas retroreflectivas y los controles que van a realizar las autoridades sobre la obligatoriedad del uso de las mismas.

Finalmente, el Director Regional de Colfecar en el Eje Cafetero, Leonardo Camacho, invitó a todo el sector transporte de esta sección del país, para que asistan el próximo 20 de junio al taller de socialización del Plan Logístico Departamental que se realizará en la (Universidad Tecnológica de Pereira UTP, en el cual se expondrán las iniciativas o políticas que el Departamento quiere fijar para el sector Logístico.

T680



YA ESTÁ

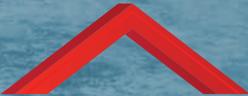
AQUÍ

Y VINO PARA
QUEDARSE



EL
NUEVO
REY
DEL
CAMINO

BOGOTÁ: Carrera 126A # 17-50 (571) 4227700 **DUITAMA:** Cra 42 #17-50 L103 (578) 7603163
CALI: Carrera 8 # 34 - 03 Lc 1 (572) 4861721 **IBAGUE:** Carrera 45 Sur # 148-30 Picalaña
BUCARAMANGA: Cra 16 # 60-24 (057)6467854 **B /QUILLA :** Via 40 # 51-292 (575) 3851025
MEDELLÍN: Carrera 59#48-103(574) 5122397 **SIBERIA:** Autopista Medellín KM 5.3 costado sur
occidente de rotonda de Siberia (571)8985056-9 **YOPAL:** Calle 30 # 5-14 EDS Petrolera del Oriente
Línea de Atención al Cliente 018000 116 111
Correo electrónico: servicioalcliente@casainglesa.co


CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

Empresas paqueteras buscan optimizar tiempos de entrega

La búsqueda de fórmulas que permitan una mayor integración de las empresas dedicadas al transporte postal y de paquete hizo parte del encuentro que sostuvieron los representantes de estas compañías en Medellín.

El Director Regional de Colfecar Antioquia, Fabio Sanín Berguer, señaló que en este encuentro, realizado en la sede de Servientrega con la participación de 12 representantes de empresas de transporte dedicadas a esta línea de negocios, se definieron pautas para 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.

“De igual manera, analizamos 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” indicó Sanín Berguer.

Agregó que en ese sentido, se identificó una positiva receptividad por parte de

los asistentes, quienes manifestaron su propósito de trabajar conjuntamente y apoyarse en los periodos de contingencia ambiental, los cuales en este año se presentaron en febrero y abril.

“Esperamos que suceda lo mismo en los meses de octubre y noviembre, cuando la problemática es aún más fuerte” enfatizó el dirigente regional.

Problema nacional

Cabe destacar que en dicha reunión, la Presidente de la Junta Directiva de Colfecar, Nidia Hernández, manifestó que las restricciones ambientales a los vehículos de carga son un problema nacional “que están afectando al sector Transporte, por lo que es necesario que las empresas se unan” indicó.

La empresaria destacó que en Medellín ya hay un grupo de empresas que están trabajando en el proyecto de distribución nocturna y en la búsqueda de nuevas fuentes de combustibles, menos contaminantes, por lo que recomendó que se trabaje de la mano con Colfecar, el cual lidera el Capítulo de

El Director Regional de Colfecar Antioquia, Fabio Sanín Berguer, señaló que en este encuentro, se definieron pautas para mejorar tiempos de entrega y evitar los traumatismos que deben afrontar por las restricciones de movilidad.



Paqueteo en Bogotá y que también se podría constituir en Medellín.

Así las cosas, el consenso entre los asistentes es que haya más unión entre los gremios y las autoridades, tanto nacionales como departamentales, en busca de una solución que afecta al medio ambiente

en la parte del transporte de carga.

Este tema seguirá siendo discutido en una próxima reunión que se efectuará en las instalaciones de Coordinadora Mercantil, donde la Empresa BioD S.A. hará una presentación de mezclas voluntarias de Biocombustible de Palma.

Analizan medidas para seguridad de transportadores

La Regional de Colfecar Antioquia participó en una reunión del Comité Intergremial de Antioquia en la sede de la Andi, con la asistencia de representantes de 36 gremios

Al encuentro asistieron también los representantes de 4 Cámaras de Comercio y los nuevos Comandantes de Policía del Área Metropolitana: General Eliecer Camacho Jiménez y el Coronel Giovanni Buitrago Beltrán, Departamento Policía Ant. Jefes del Gaula, MEVAL y Antioquia, Policía de Carreteras Coronel, Juan C. Torres, SIJIN.

“En dicha reunión Colfecar habló sobre la inseguridad que se presenta permanentemente entre los municipios de Yarumal y Puerto Valdivia, los paros frecuentes con bloqueo de las vías de origen social con protesta por la luz, agua, mototaxis o la situación de Hidroitungo, lo cual detiene el tráfico por varias horas demandando mayor presencia de Ejército y Policía.

En dicha reunión Colfecar habló sobre la inseguridad que se presenta permanentemente entre los municipios de Yarumal y Puerto Valdivia, los paros frecuentes con bloqueo de las vías de origen social con protesta por la luz, agua, mototaxis o la situación de Hidroitungo, lo cual detiene el tráfico por varias horas demandando mayor presencia de Ejército y Policía”, sostuvo el Director Regional de Colfecar Antioquia, Fabio Sanín Berguer.

Igualmente se les planteó la situación de inseguridad que se presenta en los Departamentos de



Córdoba, Sucre y Bolívar, en el trayecto el Viso – Sincelejo, que se encuentra en muy mal estado, donde les quiebran los parabrisas para atacar a los conductores.

“Frente a lo anterior, solicitamos el incremento de los controles a vehículos y mercancías en transporte, dado el aumento de narcotráfico en el país, situación que preocupa los transportadores que salen y de paso por el Cauca con el tema de la marihuana”, señaló el Director Regional de Colfecar Antioquia, Fabio Sanín Berguer.

Polizones e infraestructura

También se les explicó a las autoridades las situaciones de riesgo con polizones y caminantes en las vías, afectando el

transporte al momento de presentar caídas o muertes por golpes con árboles.

En cuanto al tema de infraestructura vial que se registra en el sector de la frisolera, se les indicó a las autoridades que en las últimas semanas ha habido varios eventos como volcamientos o varada de vehículos, lo que ha dado lugar a cierres.

Hay que tener en cuenta que en el presente año dicha vía ha tenido un cierre parcial de 35 horas con 26 minutos y cierre total de 13 horas con 44 minutos.

Esta situación le fue informada al INVIAS y se está estudiando con los ingenieros la mejora de la vía.

Para tal efecto, se cuenta con el apoyo del Gerente del Corredor Logístico Medellín – Cauca, Felipe Muñoz Monroy.

Colfecar en presentación de Estrategia Nacional de Economía Circular

El Presidente Iván Duque realizó el 14 de junio el lanzamiento oficial de la Estrategia Nacional de Economía Circular, primera de este tipo en América Latina, la cual es liderada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en cabeza del titular de esta cartera, Ricardo Lozano.

En el marco de este evento, que tuvo lugar en la Cámara de Comercio de Medellín, el Director de Colfecar Antioquia, Fabio Sanín Berguer, saludó al jefe

del Estado y destacó las bondades de esta iniciativa con la que el Gobierno busca incentivar a productores, proveedores, consumidores y demás actores de los sistemas productivos a que desarrollen nuevos modelos de negocio que incorporen la gestión de los residuos, el manejo eficiente de los materiales y el cambio en los estilos de vida de los ciudadanos.

En su intervención, el mandatario hizo énfasis en la necesidad de llegar a la conciencia de los colombianos en el manejo adecuado de las

basuras con la fórmula de las 3R: “reducir, reciclar y reutilizar”, que son la base fundamental de la Economía Circular.

De acuerdo con el Gobierno, la Estrategia Nacional de Economía Circular transformará las cadenas de producción y consumo del país, por medio del manejo eficiente de materiales, agua y energía.

De esta manera, Colombia se convertiría en una de las tres economías más competitivas de América Latina para el 2030.

En el marco de este evento, que tuvo lugar en la Cámara de Comercio de Medellín, el Director de Colfecar Antioquia, Fabio Sanín Berguer, saludó al jefe del Estado y destacó las bondades de esta iniciativa.



Solución con mayor **RENTABILIDAD** y **AHORRO** para su operación.

H Tornillos

H Grapas

Tornillos 

Grapas 





● ALTA RESISTENCIA
● LARGA VIDA
● SEGURIDAD
● CONFORT
● RENTABILIDAD
● AHORRO

Portafolio más amplio del mercado para todas las marcas de vehículos.

www.organizacionhercules.com

Organización
HERCULES

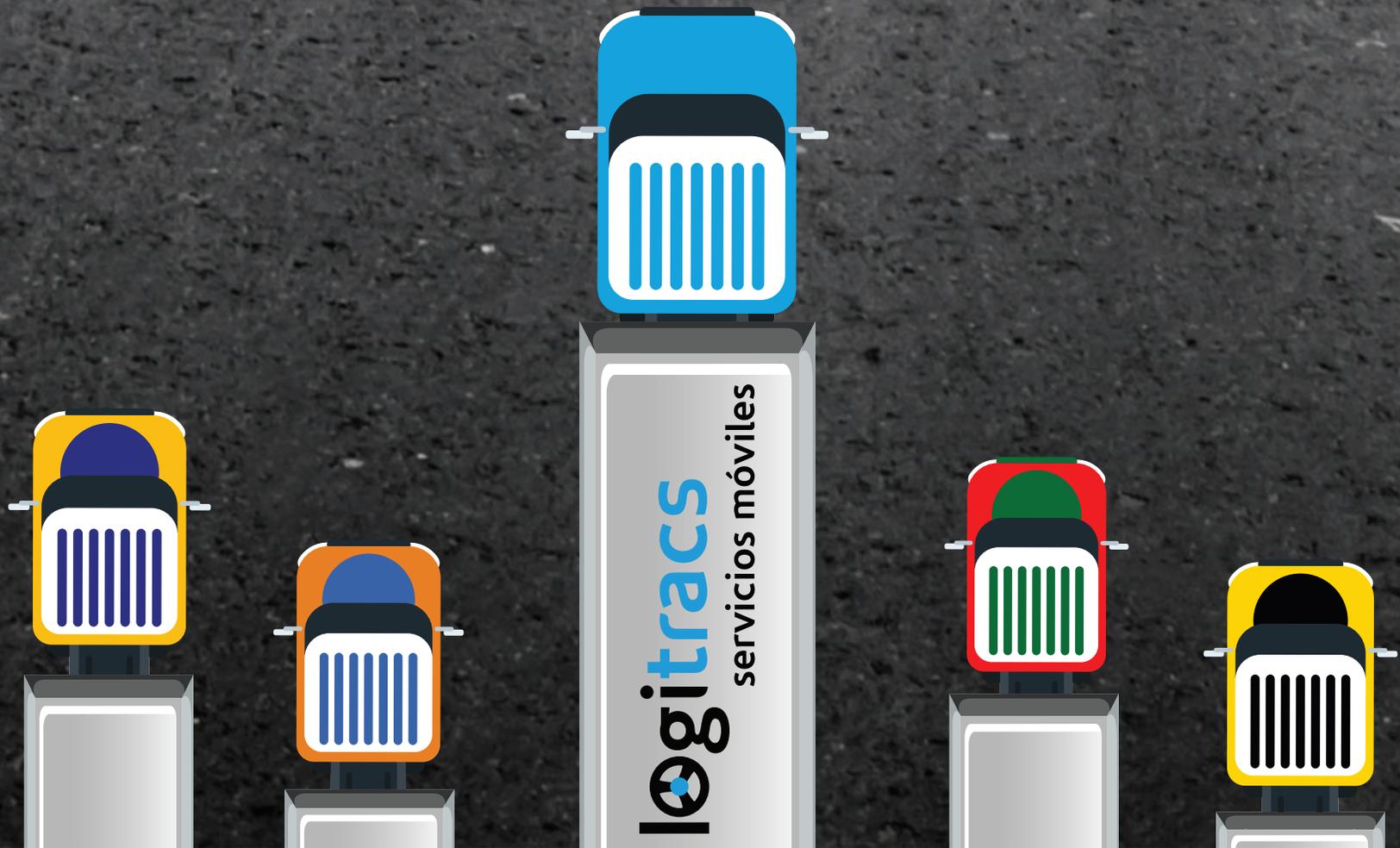


LIDER INDISCUTIBLE

CON REPORTES RNDC
(REGISTRO NACIONAL DESPACHO DE CARGA)

ANTE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

* SIN COSTO ADICIONAL EN LA MENSUALIDAD



¡Activa ya! Equipos GPRS y 100% Satelital



Colfecar pide en el Congreso mejorar calidad de combustibles

El presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, señaló que el mejoramiento de la calidad de los combustibles es urgente para poder contribuir al cuidado del aire al tiempo que sostuvo que es necesario buscar alternativas que permita modificar la fórmula del precio de la gasolina y el ACPM.

“El gobierno nacional ha manifestado la intención de incrementar la mezcla del biodiésel, lo que nos preocupa por el incremento de precio y por la calidad en la cadena se afecta la calidad del combustible”, sostuvo el dirigente gremial al intervenir en la audiencia pública que sobre la calidad de los combustibles se llevó a cabo en el Congreso de la República.

De igual forma, Rodríguez Muñoz, sostuvo que es necesario que entre todos los actores de la cadena de combustibles se

construya una solución concertada, tanto en temas de precio como de calidad.

La audiencia pública “Calidad de Combustibles” organizada por los congresistas, César Ortiz Zorro y César Pachón Achury, se convirtió en un espacio a los sectores de la cadena productiva de combustible, para que expongan desde sus perspectivas, las problemáticas que aqueja cada una de sus actividades.

Hay que tener en cuenta que los productores, distribuidores, comercializadores, y usuarios del combustible, le han pedido al Gobierno Nacional acciones efectivas que garanticen la calidad del mismo, teniendo en cuenta las problemáticas que se han venido presentando en las mezclas y el manejo de los biocombustibles, repercutiendo en la vida útil de los motores y vehículos; así como la calidad del aire.



Al intervenir en la audiencia pública que sobre la calidad de los combustibles se llevó a cabo en el Congreso de la República, el presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, señaló que el mejoramiento de sus condiciones es urgente para poder contribuir al cuidado del aire.

Colfecar en análisis sobre incremento de la mezcla de los combustibles

Colfecar participó en una reunión que se cumplió en la sede nacional de la Asociación Nacional de Industriales ANDI, en Bogotá, para analizar el incremento en la mezcla de los combustibles.

En dicho encuentro participaron el Viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, y la Alta Consejera Presidencial de Competitividad, Clara Elena Parra, la posición la ANDI - Colfecar y Fenalco dieron a conocer una posición articulada frente a este tema.

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

Los voceros de los tres gremios advirtieron que de adoptarse la medida



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

de aumento de mezclas, el país entraría en una situación muy grave, ya que no se han comenzado las inversiones que se requieren para asegurar la calidad en todo el sistema de distribución, lo cual hace muy vulnerables las

mezclas con biodiésel y etanol, ya que al ser productos orgánicos, elementos como el agua los altera, afectando la calidad final del producto y provocando costosos daños en los vehículos del parque actual.

Frente a este tema el Presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, le pidió a la Ministra de Minas y Energía, María Fernanda Suarez, revisar cada uno de los rubros que componen la fórmula de los combustibles establecida por dicha cartera y mantener los porcentajes de mezcla de biocombustible 90-10.

Así mismo, señaló que el incremento en el porcentaje de mezclas de biocombustible debe realizarse una vez se tenga certeza de que éstos no tienen efectos negativos sobre los vehículos de carga ni su desempeño.

“En este sentido, se requiere que los Ministerios involucrados en esta política realicen un estudio técnico que atienda a la realidad operativa del transporte en Colombia y que involucre pruebas en nuestras carreteras y en vehículos que realicen viajes en promedio de 500 kilómetros durante al menos un año” sostuvo el dirigente gremial.

NO IMPORTA SI ELIGIÓ TRANSPORTAR CARGA O PASAJEROS



ELIJA FINANCIARLO CON EL ESPECIALISTA

Occiauto Productivos

OCCIAUTO EL ESPECIALISTA EN FINANCIACIÓN DE VEHÍCULOS PRODUCTIVOS TIENE LOS MEJORES PLANES, **PARA QUE SU NEGOCIO SIEMPRE MARCHE SOBRE RUEDAS.**

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

VIGILADO SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA


Banco de Occidente

Grupo


Precio del ACPM continua estable

En el mes de junio el precio de referencia del ACPM se ubicó nuevamente en 9.068 sin registrar variación alguna desde marzo de 2019.

Sin embargo, respecto a junio de 2018 se observa que se presentó un aumento del 5,3% en dicho precio (Ilustración 1).

Por el lado de la gasolina tampoco se han registrado variaciones en los últimos tres meses del año, ubicándose nuevamente en 9.586 para junio y registrando un incremento del 3,04% respecto al mismo mes para el 2018 (Ilustración 2).

En términos de relación de precios ACPM/Gasolina para junio de 2018 la relación era de 0,926, equivalente a 693 pesos de diferencia; no obstante, para junio del presente año la relación se ubicó en 0,946 es decir una diferencia de 518 pesos.

Así las cosas, la brecha ha disminuido en 175 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 junio recordando que éstos pueden variar ya que los distribuidores minoristas tienen libertad de márgenes hasta el tope máximo autorizado (Tabla 1 y Tabla 2).

En cuanto a los precios del petróleo, se observa que tanto el WTI como el BRENT han registrado aumentos desde diciembre del 2018; sin embargo, desde mayo del presente año, los precios han caído en un 16,92% y 14,81% respectivamente, ubicándolos así en un promedio cercano a los 52,98 dólares y 60,99 dólares por barril para el mes de abril (Ilustración 3).



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

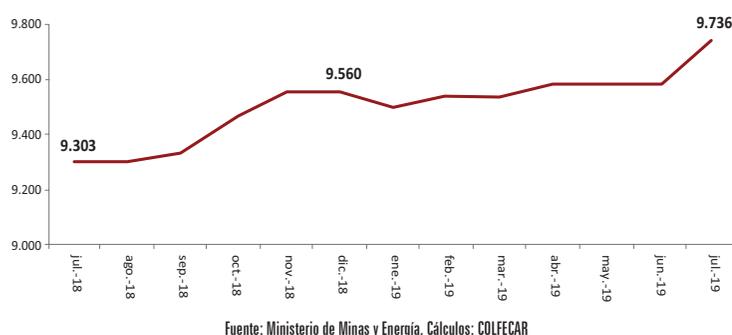


Tabla 1. Resumen comportamiento mensual

Efectos Incremento	junio de 2018	junio de 2019
ACPM	8.610	9.068
Incremento mes \$	160,00	0,00
Incremento mes %	1,81%	0,00%
Incremento Acumulado %	5,04%	1,70%
Relación de Precios	0,926	0,946
Diferencia respecto a la Gasolina	693,00	518,00

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

Ilustración 2: Precio mensual de la Gasolina. Pesos por Barril/Junio 2018- Junio 2019

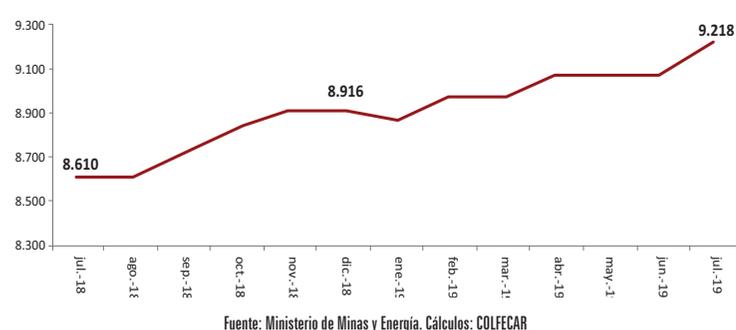
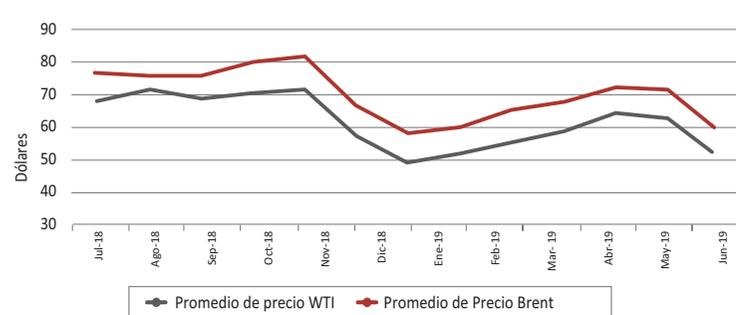


Tabla 2. Precios máximos en otras ciudades del país

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.

Ilustración 3: Precio promedio mensual WTI- BRENT. Dólar por barril/ Junio 2018 – Junio 2019



Multimodalismo y conectividad regional con transporte ferroviario

El Gobierno Nacional anunció que le dará un fuerte impulso al sistema ferroviario y al multimodalismo, con el fin de generar mayores posibilidades de transporte de carga para el país, mejorar la competitividad para los diferentes sectores, generar empleo en las regiones de influencia de los corredores y más alternativas para la conectividad de Colombia.

Esta iniciativa, que hace parte del propósito del Ejecutivo para establecer e implementar una política nacional de reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga en Colombia, está incluida en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022.

Para tal efecto, el Gobierno destaca que el país ya cuenta con corredores férreos activos en Cundinamarca, Boyacá, Caldas, Antioquia, Santander, Cesar, y Magdalena, a través de los cuales puede fortalecer dicho objetivo.

El Gobierno Nacional anunció que le dará un fuerte impulso al sistema ferroviario y al multimodalismo, con el fin de generar mayores posibilidades de transporte de carga para el país.



FOTO: MINTRANSPORTE

La política de reactivación y promoción del transporte ferroviario que lidera el Ministerio de Transporte hace parte del desarrollo de un sistema intermodal nacional, que para el caso del modo, se implemen-

tará con base en el enfoque del Plan Maestro Ferroviario, documento actualmente en desarrollo, coordinado con el DNP, la ANI y el INVIAS, en el cual se establecerá la priorización de los corredores sobre los que se

enfocarán las acciones de reactivación, así como las necesidades de financiación y el establecimiento de las políticas y reglas de juego para los actores del modo, con el fin de explotar sus ventajas competitivas y fomentar su integración en las cadenas logísticas e intermodales en el país.

“Con el Plan Nacional de Desarrollo ‘Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad’ llegaremos a ser un gobierno moderno, ágil y eficiente que propende por una institucionalidad pública efectiva. Un estado eficiente contribuye al desarrollo económico y social de un país”, indicó el presidente de la ANI, Louis Kleyn.

Inversión en el modo férreo

El PND brinda importantes herramientas a nivel presupuestal para lograr la reactivación del modo férreo, definiendo que la Nación asume la responsabilidad general del desarrollo de la infraestructura férrea, para lo que sector transporte deberá priorizar desde el 2020, al menos, una partida anual no infe-

rior al 5% del Presupuesto General de la Nación.

Estos recursos hacen parte de la inversión correspondiente a su cuota sectorial para el desarrollo del modo férreo al tiempo que se garantizará que las tarifas por uso de la infraestructura de transporte ferroviario sean destinadas a la construcción, mantenimiento y operación de los corredores.

Lo anterior se fortalecerá con la expedición de una ley marco para el modo que defina la regulación de la actividad asociada a este modo de transporte y la prestación del servicio público de carga, incluyendo su ordenamiento institucional y normativo.

Actualmente la ANI tiene a cargo 4 corredores con más de 1.619 kilómetros de vía, de los cuales 1.121 km están operativos.

La concesión del corredor Santa Marta (Magdalena) -Chiriguaná (Cesar), que está a cargo de FENOCO, tiene una extensión de 245 km, a través de la que se exporta el mayor porcentaje del carbón del país, allí mismo se construye una segunda línea férrea paralela.

En cuanto al corredor Bogotá-Belencito, de 318 km, se mantiene la operación de turistas y estudiantes desde Bogotá hasta Zipaquirá, y se ha dado inicio a la operación de carga, desde Bogotá hasta Sogamoso en Boyacá con trenes de cemento; y en el corredor La Dorada (Caldas)-Chiriguaná (Cesar) de 521 km de extensión, donde igualmente ya se cuenta con movilización de trenes.

Se ha trabajado además en el transporte multimodal, utilizando el Puerto de Capulco sobre el Río Magdalena, para conectar con los puertos marítimos de Barranquilla, y se ha logrado realizar el recorrido del corredor interconectado con el puerto de Santa Marta, pasando por el tramo concesionado a Fenoco.

Garantizan recursos para corredores férreos

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) adjudicó un contrato de obra pública por \$96.118 millones para el mantenimiento, conservación, administración, vigilancia, señalización, control de tráfico y operación de los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, al Consorcio Ibines.

El contrato tendrá una duración de 12 meses y se invertirán \$44.742 millones en el corredor Bogotá – Belencito y \$51.376 millones en La Dorada – Chiriguaná. En el proceso de licitación, que inició el pasado 6 de marzo se presentaron cuatro consorcios, integrados por empresas de origen español, portugués, chino y colombiano.

Actualmente, el corredor Bogotá – Belencito tiene una capacidad anual de 3 millones de toneladas, mientras el corredor La Dorada – Chiriguaná alcanza los 5 millones de toneladas en capacidad anual, ambos han consolidado operaciones comerciales, con empresas como Argos, Diaco, Postobón, y Ternium y se espera potencializar nuevas operaciones

comerciales con más generadores de carga.

A la par de la ejecución de este contrato de obra pública, las firmas Gómez Cajiao y Setec Colombia realizarán, a través de un contrato de consultoría, la estructuración técnica de una nueva concesión a largo plazo del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, donde se rehabilite y opere el corredor en su totalidad, para que se puedan realizar operaciones eficientes con trenes modernos desde La Dorada hasta Santa Marta, conectado con el corredor concesionado Chiriguaná – Santa Marta.

Esta consultoría, que tiene un valor aproximado de \$10.800 millones, fue adjudicada por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) el pasado 24 de mayo de 2019 y se dio luego de la firma de un convenio entre la ANI y FND que buscaba adelantar la estructuración de los corredores férreos identificados y priorizados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), la cual dividió los esfuerzos en dos fases, el análisis de la demanda y la viabilidad de los corredores de interés de la nación.

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



Incrementan cierres por restricción de movilidad

Las fuertes lluvias continúan pasando factura al sector transporte de carga, pues para el mes de mayo el incremento en los cierres totales por afectaciones representó grandes sobrecostos para el sector principalmente por los cierres en la vía Bogotá-Villavicencio.

Sin embargo, respecto al mes anterior se observa que en mayo el promedio diario de vías afectadas disminuyó aproximadamente un 16,67%.

Este comportamiento se debe principalmente a la reducción en un 18,27% en el promedio diario de vías afectadas por cierre total y de igual manera la disminución en la cantidad de vías afectadas por paso restringido el cual fue del 15,96% (Tabla 1).

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

Además, cabe aclarar que los departamentos agrupados en "Otros" tuvieron una participación menor al 4% dentro del total de vías afectadas en el territorio nacional (Gráfico 1).

Respecto a abril, el promedio diario de cierres viales presentó un leve crecimiento del 0,49%, presentándose un promedio diario aproximado de 104,39 eventos.

Este comportamiento se debe al aumento en el promedio de pasos restringidos en donde se registró un cre-

Tabla 2. Promedio diario de cierres – Abril a mayo de 2019

Cierres Promedio diarios	Abril	Mayo	Variación
Cierre Total diario	22,35	21,33	-4,56%
Paso Restringido diario	81,53	83,06	1,87%
Total	103,88	104,39	0,49%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Los cierres totales diarios presentaron una disminución del orden del 4,56% frente al mes anterior al pasar de aproximadamente 22 a 21 cierres totales diarios.

cimiento del 1,87% respecto al mes de abril pasando de 81 a 83 eventos.

En adición, los cierres totales diarios presentaron una disminución del orden del 4,56% frente al mes anterior al pasar de aproximadamente 22 a 21 cierres totales diarios (Tabla 2).

Las zonas más afectadas

Para el sector de transporte de carga, los cierres y restricciones en las vías del país influyen directamente en los costos de operación (mayores gastos, mayor tiempo, variabilidad negativa en cuanto a la distancia a recorrer, etc.). Por tal razón, resulta importante identificar las zonas más afectadas en Colombia.

Durante el mes de mayo, más de 23 departamentos se encontraron afectados por cie-

Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas Abril a mayo 2019

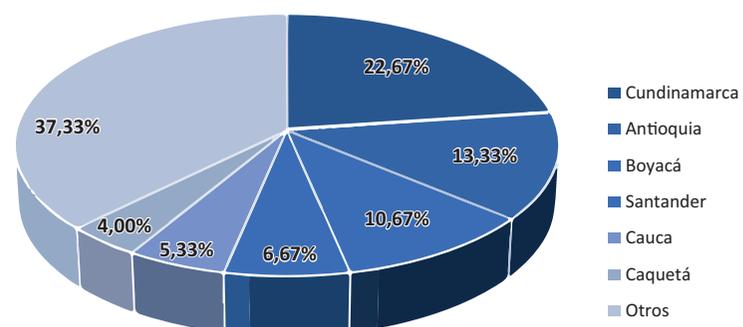
Vías afectadas diario	Abril	Mayo
Cierre total	3,06	2,50
Paso restringido	6,94	5,83
Total	10,00	8,33

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

rrres viales (Gráfico 2), siendo Cundinamarca y Antioquia quienes presentaron una mayor cantidad de eventos en sus vías al tener el 19,21% y 12,94% de participación respectivamente sobre el total de las afectaciones; seguidamente se encuentra Santander con un 7,18% y Boyacá con

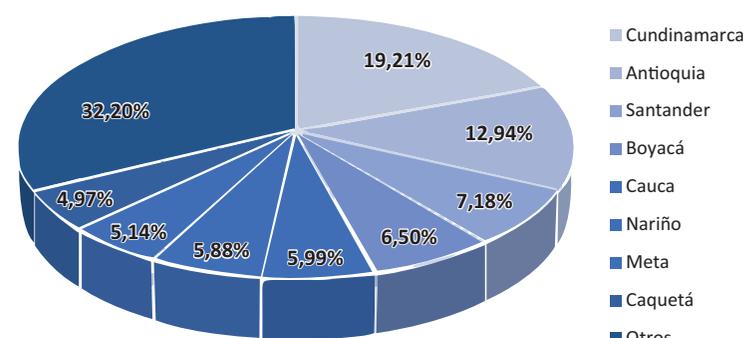
6,5%. Finalmente, se revisaron las causas de los cierres presentados durante el mes, según el

Gráfico 1. Departamentos con mayor cantidad de vías afectadas



Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Gráfico 2. Departamentos más afectados



Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Tipo de cierres

Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
597	559	679	44

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

evento se clasificaron en Afectaciones (derrumbes, deslizamientos, hundimientos, entre otros), Mantenimientos (mantenimiento, arreglo, pavimentación, entre otros), Restricciones por movilidad y Otros (Eventos recreo-deportivos, marchas, accidentes, entre otros). Se obtuvo la distribución que muestra la Tabla 3.

La conclusión para el mes de

mayo es preocupante, debido a que los cierres por restricciones por movilidad representan el 36,14% del total de los eventos con un incremento del 15% respecto al mes anterior.

De igual manera, los cierres por afectación y mantenimiento registraron una participación del 31,77% y 29,75% respectivamente.

H.B. plus BANDAMATIC
Neumáticos Reencauchados Colombia:
Junio 2019: 46.154
Julio 2019: 45.926
Fuente: ANRE



A partir del 4 de septiembre uso obligatorio de cintas retroreflectivas

El Ministerio de Transporte publicó Resolución No. 0001572 del 3 de mayo de 2019, mediante la cual reglamenta la instalación y uso de cintas retroreflectivas 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.

La Resolución expedida por el Mintransporte determina que el plazo máximo para instalación y uso de cintas retroreflectivas para vehículos destinados al transporte de carga, será el 4 de septiembre de 2019.

La medida objeto de regulación 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 retroreflectivas conforme a los si-

guientes plazos:

Los centros de diagnóstico automotor serán los encargados en el procedimiento de la revisión tecnomecánica de confirmar que los vehículos tengan instaladas las cintas retroreflectivas 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.





KENWORTH DE LA MONTAÑA

Contribuyendo con la movilidad sostenible y la protección del medio ambiente



**Kenworth
T880** Nuevas tecnologías
EURO 5 y Vehículos a gas



Buses eléctricos y a gas



YUTONG DE LA MONTAÑA

Encuentra todos nuestros servicios: Venta de vehículos de carga y pasajeros, venta de repuestos y servicios de taller para todas las marcas, servicio de administración de flotas, tenemos el centro de colisión más grande de Latinoamérica a su servicio. Sede principal Centenario - Bogotá - Dirección: Avenida Centenario N° 97-37 - PBX: +57(1) 411 1611

 /KenworthdeLaMontaña.Oficial
  /kenworthdelamontaña
 www.kenworthcolombia.com
comercial@kenworthcolombia.com

ITAGÜÍ: CRA 42 N° 72-131, Autopista Sur Itagüí, Antioquia
LA ESTRELLA: CRA 50 N° 77 SUR 234
SANTA MARTA: CRA 70 No. 4 A 134

DUITAMA: CRA 42 N° 15 - 101
BOGOTÁ: CALLE 13 N° 69 - 64
CENTENARIO: SERVICIO TALLER AV. CENTENARIO, FONTIBÓN N° 97 - 37

YUMBO-CALI: CALLE 15 N° 25 A 182 AUTOPISTA CALI-YUMBO
PEREIRA: AV 30 AGOSTO GLORIETA EL POLLO VIA MERCASA
IBAGÜE: CRA 20 SUR No. 116-95 VIA PICALÉNA

PASTO: KILÓMETRO 7 VÍA CATAMBUCO VÍA PASTO IPALES
TRP VILLAVICENCIO: CARRERA 1 #9A-41 SECTOR TERMINAL DE TRANSPORTES
BARRANQUILLA: AV. CIRCUNVALAR CALLE 110 N° 43 - 448

CARTAGENA: AVENIDA EL BOSQUE DIAGONAL 21 N° 45 A 10
TRP MOSQUERA: KM 1.4 VÍA MOSQUERA - LA MESA, EDS MALTA
BUCARAMANGA: CRA. 16 # 57 - 100 KM 7 VÍA GIRÓN/BUCARAMANGA

Análisis del concepto de la Sala de Consulta del Consejo



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

El Concepto a la Sala de consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado fue solicitado por la Ministra de Transporte en relación con los siguientes temas: i) reserva de ley en materia sancionatoria para el sector de transporte terrestre, ii) la inexistencia de algunas conductas sancionables a nivel legal en este sector, iii) el alcance de la nulidad declarada por el Consejo de Estado sobre el Decreto Reglamentario 3366 de 2003, iv) la legalidad de las sanciones impuestas al amparo de la Resolución 10800 de 2003, y v) la posibilidad de revocar de oficio o archivar las actuaciones que se hayan realizado con fundamento en la citada resolución.

El cual se resolvió con el Concepto de Radicación Interna N° 2403 de 5 de marzo de 2019, y que por tratarse de temas que atañen al ente de inspección, control y vigilancia Superintendencia de Transporte, considero que impone determinos en aspectos preliminares a la misma.

I. Asuntos preliminares

A. Estructura Institucional

El fundamento de la facultad del derecho administrativo sancionador en el servicio público automotor es compartida entre los poderes legislativo y ejecutivo; de una parte, el poder legislativo es quien debe expedir las normas a las que debe sujetarse el gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia (Art. 150-8 Constitución Política), y por otro, el Presidente de La República como Suprema Autoridad Administrativa, corresponde ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos (Art. 189-22), en lo que se denomina la distribución general de las competencias orgánicas del poder, la función y la actividad de policía entre las autoridades legislativas y ejecutivas (Corte Constitucional sentencia C-24794).

En el sector del transporte automotor terrestre la función legislativa del derecho administrativo sancionador se materializa en las Leyes 1ª de 1991, 105 de 1993, 336 de 1996, Ley 769/02, CNT, art. 122, y 489/98, y se comparten entre las autoridades Ministerio de Transporte y Superintendencia de Transporte. Y se desarrollan en los Decretos: 101/00; 1016/00; 2741/01; 3366/03; 1079/15, arts. 2.2.1.8.1.1..

Se encuentra también el bloque de lo que corresponde a la jurisdicción coactiva: Ley 336/96, art. 52; Ley 1066/06 y Decreto reglamentario N° 4473/06; Res. 53436/17 Manual de Gestión de Cartera de la Supertransporte; Ley 769/02, arts. 140, 159 y D. 019/12, art. 206. Código General del Proceso.

B. Estructura funcional del derecho administrativo sancionador en el sector transporte y tránsito

Ahora bien, la inspección, control y vigilancia, “Son formas de intervención estatal que suelen ir acompañadas de una potestad sancionatoria, motivo por el cual la norma que asigne tales funciones debe tener rango legal.” Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Bogotá, D.C., dieciséis (16) de abril de dos mil quince (2015). Radicado número: 11001-03-06-000-2014-00174-00(2223)

La ley 222/95 precisa de forma específica en los artículos 83, 84 y 8 el alcance de regulación de lo que comprende y abarca los mecanismos instrumentales de intervención denominados Inspección, Control y Vigilancia.

II. DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

1. Principios del derecho sancionador

En materia sancionatoria también deben argumentarse los principios que la orientan, los cuales han sido descritos y perfilados por la jurisprudencia, como son: legalidad, tipicidad, prescripción, culpabilidad, proporcionalidad, non bis in idem-, los cuales resultan aplicables a los diferentes regímenes sancionatorios establecidos –penal, disciplinario, fiscal, civil, administrativo no disciplinario -, o que se establezcan por el legislador para proteger los diferentes bienes jurídicos ligados al cumplimiento de los fines del Estado y el ejercicio de

las funciones públicas.

El desarrollo y alcance de estos principios se ha venido haciendo principalmente por la Corte Constitucional, en los siguientes términos:

“Así, a los principios de configuración del sistema sancionador como los de legalidad (toda sanción debe tener fundamento en la ley), tipicidad (exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras) y de prescripción (los particulares no pueden quedar sujetos de manera indefinida a la puesta en marcha de los instrumentos sancionatorios), se suman los propios de aplicación del sistema sancionador, como los de culpabilidad o responsabilidad según el caso –régimen disciplinario o régimen de sanciones administrativas no disciplinarias- (juicio personal de reprochabilidad dirigido al autor de un delito o falta), de proporcionalidad o el denominado non bis in idem” .(...).”

2. Consideraciones jurídicas de los principios del derecho sancionador

El Concepto RI. 2403/19 ahonda en los siguientes principios del derecho sancionador:

- Legalidad y tipicidad
- Proporcionalidad
- Culpabilidad
- Prescripción

La valoración de los citados principios fundamentan la respuesta a los 5 interrogantes que hizo el MT a la Sala de Consulta y Servicio Civil del CE, por lo que el examen que el mismo hace se circunscriben a los siguientes aspectos de argumentación:

- Reserva de Ley en materia sustancial y de procedimiento
- Inexistencia de conductas sancionables a nivel legal
- Alcance de la nulidad D.R. 3366/03
- Legalidad de las sanciones

impuestas en Resolución 10800/03

5. Posibilidad de revocar de oficio o archivar actuaciones realizadas con base en esta resolución.

III. Esquema o Marco General del Concepto 2403/19

Normas claves citadas por el Mintransporte:

- Artículo 46 Ley 336/96 monto de multas
- Artículos 41 y 54 D. 3306/03 Antecedentes de demandas:
- 2 demandas acumuladas contra Decreto 3366. Exceso potestad reglamentaria, nulidad 19 de mayo/16
- 5 de febrero de 2018 demanda de nulidad contra Resolución 10800/03. Exp. 2018-00028/ que solicitud suspensión provisional al despacho.

Temas de la consulta

1. Principio de legalidad de faltas y sanciones en materia sancionatoria.

Estado regulador y sanciones administrativas

Intervención del Estado ya no como prestador del servicio público sino como regulador.

1.1. Intervención del Estado en la economía/ facultad sancionadora:

“La facultad sancionadora de una Superintendencia, cuando hace parte de sus funciones de inspección, vigilancia y control de un sector particular de una economía, es constitucionalmente legítima”.

1.2. La potestad sancionadora de la administración en el “Estado Regulador”.

Artículo 29 C.P.

2. Noción y alcance del principio de legalidad de faltas y sanciones en materia administrativa.

Artículo 29 C.P.

Este principio se desarrolla en una doble dimensión:

- Reserva de Ley, y
- Tipicidad

a) Reserva de Ley en materia sustancial y de procedimiento

Sometimiento de determinadas materias o asuntos jurídicos necesariamente a la Ley o, al menos, a tener como fundamento la preexistencia de la misma, como expresión de los principios democráticos y de separa-



de Estado sobre sanciones de Supertransporte

ción de poderes.

Es competencia exclusiva del legislador establecer la descripción de las conductas sancionables, así como las clases y cuantías de las sanciones a imponer.

En la tipificación de las infracciones podrán preverse tipos en “blanco” bajo remisiones normativas precisas o criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta también en lo procedimental, el procedimiento a seguir para la imposición de la sanción y la autoridad competente para adelantar o imponer la sanción administrativa.

b) Tipicidad administrativa sancionatorio

“Es necesario determinar si la norma legal permite determinar los elementos del tipo en forma razonable, es decir, si a partir de la ley es posible concretar su alcance, bien sea en virtud de remisiones normativas o de criterios técnicos, lógicos, empíricos, o de otra índole, que permitan prever con suficiente precisión, el alcance de los comportamientos prohibidos y sancionados”.

No discrecionalidad de las autoridades administrativas.

(Sentencia C-1161/00).

Condiciones de observación del principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionador:

- i) Señalamiento de la infracción y la sanción sea hecho directamente para el legislador. Se flexibiliza con la utilización de tipos en blanco o normas de remisión.
- ii) Señalamiento previo al momento de la comisión del ilícito y al acto de imposición de la sanción (irretroactividad de las sanciones, excepto favorabilidad)
- iii) Que la sanción se determine previamente y a plenitud.

Flexibilización y Tipos en blanco

La “flexibilización” del principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionador lleva a la aceptación de instrumentos como las “normas en

blanco”, conceptos jurídicos indeterminados y normas de remisión que pueden ser legales o reglamentarios dado el carácter técnico o cambiante de la regulación de cierto sector específico de la economía, por lo que la sala debe analizar la forma como los decretos reglamentarios pueden ser el medio para que las infracciones administrativas cumplan el requisito de ser “determinables” y, en tal medida, se observa el principio de tipicidad del derecho administrativo sancionatorio.

III. CONCLUSIÓN ACCIONES A SEGUIR POR LA SUPERTRANSPORTE

Y al tratarse de “actos administrativos de gravamen que inciden negativamente en la esfera jurídica del destinatario, es decir, “tienen un efecto desventajoso o perjudicial para el investigado o sancionado”, la Superintendencia oficiosamente sin intervención o solicitud por las empresas afectadas, podrá ordenar:

- El archivo de las actuaciones adelantadas iniciadas con base en las normas del Decreto 3663 de 2003 o en los códigos de la Resolución 10800/2003, en las que aún no se haya proferido acto administrativo que resuelva la actuación, se ordenará el archivo por atipicidad de la “conducta infractora” imputada, pues al no existir infracción descrita en la ley no hay sanción.
- Sí en la actuación se profirió acto sancionatorio pero aún no ha sido notificado personalmente, o fue notificado y aún no ha vencido el término para la interposición de los recursos administrativos procedentes, podrá ser revocado por atipicidad.
- Sí contra el acto adminis-

trativo sancionatorio se interpusieron los recursos procedentes y estos están pendientes por resolverse, la Supertransporte los debe decidir a favor del recurrente -revocando la decisión sancionatoria inicial- y, en consecuencia, deberá archivar el expediente administrativo.

- Sí vencido el término de 1 año previsto en el artículo 52 del CPACA sin que los recursos se decidan, la Supertransporte pierde competencia sobre el asunto y se provoca silencio administrativo positivo a favor del recurrente, es decir, que el acto sancionatorio se entiende revocado y el beneficio del silencio podrá invocarse de acuerdo con el mecanismo del artículo 85 del CPACA y ordenarse el archivo del expediente.
- Se determinará el procedimiento jurídico a seguir en cada uno de los procesos judiciales, en particular los que están en investigación preliminar, en curso, decididos pero sujetos de recurso, cobro coactivo y los de contencioso administrativo.
- El análisis realizado por el órgano de cierre aborda dos niveles, el primero tiene que ver con los artículos del Decreto 3366 de 2003 que fueron anulados a través de providencia del año 2016 y respecto de ellos no era aplicable en la imposición de sanciones; en el segundo nivel se estableció que el principio de legalidad exige la descripción de la conducta (falta) encuentre sustento en la Ley (sin perjuicio que sean detalladas a través de decreto o resolución).
- El grupo de actos administrativos que ya tienen acciones caducadas (la acción de nulidad y restablecimiento

del derecho contra los actos administrativos de carácter particular está limitado en el tiempo – 4 meses, en consecuencia posterior a estos no pueden ser objeto de estudio), de acuerdo al contenido de la Ley 1437 de 2011 (C.P.A.C.A) no pueden ser objeto de revisión, en contrario el análisis se realizará sobre aquellos procesos respecto de los cuales no ha operado este fenómeno jurídico (desde la investigación preliminar hasta apelación y también los que están en sede judicial).

- Dependiendo de cada caso se archivará (la investigación o proceso) o revocará (decisión por medio de la cual fue impuesta la sanción administrativa), decisiones las cuales serán notificadas de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente para el efecto.
- Es desde mayo de 2016 que se produce la sentencia con efectos erga omnes y adquiere efectos hacia el futuro.
- En relación con el marco sancionatorio que queda vigente es pertinente aclarar que a) lo dispuesto como marco del régimen de tránsito continua vigente b) los efectos derivados del concepto son predicables únicamente de la normativa del transporte público terrestre automotor; de tal forma toda investigación debe tener fundamento legal, es decir que la conducta reprochada encuentre sustento en la Ley 336 de 1996.
- En lo que tiene que ver con relaciones económicas, las conductas no se encuentran descritas en una norma de rango de Ley, lo que no quiere decir que el contenido normativo actual haya desaparecido sino que para el efecto de sancionar la Superintendencia en principio no podrá usarlas.
- Así las cosas, la autoridad de aquí en adelante podrá sancionar siempre y cuando encuentre que hay un respaldo en la descripción de la conducta a nivel legal.
- La Superintendencia de Tras-

porte se encuentra trabajando en un proyecto de régimen sancionatorio para el sector.

- Con ocasión de la modulación en la imposición de multas se recordó que el recaudo de este concepto no tiene como destinatario el colectivo afectado, por esa razón se considera que las otras formas de sanciones (vrg. amonestación) responden de mejor forma a los fines de la pena.
- Se reintegrará el dinero a las empresas de transporte que hayan realizado pagos en virtud de un acto administrativo de contenido sancionatorio del cual se establezca la revocatoria.
- No todas las decisiones emitidas por la autoridad durante el lapso de tiempo establecido van a ser objeto de revocatoria o archivo ya que aquellas que tengan su fundamentación en la Ley salvaguardan su presunción de legalidad.
- Respecto a los acuerdos de pago, es factible suspender con la salvedad que si al ser revisado el proceso la investigación y sanción están sujetos a la Ley se entenderá incumplido y consigo los efectos legales correspondientes. El primer grupo de análisis por parte de la Superintendencia corresponderá a los procesos que se encuentran en cobro coactivo (etapa persuasiva).
- Se exhorta a presentar los recursos que se consideren procedentes en las instancias judiciales (contencioso o en sede de la Superintendencia) ya que de no hacerlo y resultar del análisis particular un soporte en la Ley no se podrán prescindir los efectos jurídicos adversos.
- En el caso de CISA (entidad del Estado que se encarga de hacer los cobros jurídicos), al ser una entidad adscrita/vinculada al Ministerio de Hacienda se está llevando a cabo el proceso de coordinación para determinar las implicaciones respecto a los procesos allí adelantados.



María Elena Obando, recibió en Mónaco Premio como Emprendedora del Año Ey

El Presidente Ejecutivo de Colfecar, Juan Carlos Rodríguez Muñoz, y los miembros de la Junta Directiva del gremio felicitaron a la Presidenta de la compañía Coordinadora Mercantil, María Elena Obando, por el reconocimiento que recibió recientemente en el Principado de Mónaco como Emprendedor del año Master EY.

“Este reconocimiento nos llena de orgullo, no solo por ser una empresaria de nuestro sector sino porque también es una gran líder que ha podido consolidar a Coordinadora Mercantil, como una de las principales organizaciones de la economía nacional” señaló, Rodríguez Muñoz.

La empresaria, que ha sido

presidente de la Junta Directiva de Colfecar, y en la actualidad hace parte de la Junta Asesora del gremio, resaltó la importancia de este reconocimiento para el empresariado colombiano y en especial para todos los integrantes de su organización.

“Este es un reconocimiento no solamente a mi labor, sino a la de todas las personas que trabajan conmigo y que han hecho grande a Coordinadora” indicó Obando.

La entrega de dicho reconocimiento a la empresaria colombiana le fue hecha en Mónaco junto con otros 16 empresarios de todos los sectores de la economía, generaciones y trayectorias que han

logrado materializar sus ideas en negocios sostenibles.

La elección de la presidente de Coordinadora Mercantil se hizo en la undécima versión de este premio por parte de un jurado independiente que evaluó diferentes categorías, bajo los seis criterios estipulados a nivel global, para otorgarlo: espíritu emprendedor, desempeño financiero, direccionamiento estratégico, impacto global, innovación e integridad personal.

“En estos 11 años de nuestro premio nacional, hemos tenido la fortuna de que dos mujeres nos representen en el Emprendedor del Año Mundial EY, como parte de una dupla. Sin embargo, esta es la primera vez

“Este es un reconocimiento no solamente a mi labor, sino a la de todas las personas que trabajan conmigo y que han hecho grande a Coordinadora” indicó la presidenta de Coordinadora Mercantil, María Elena Obando.



que una mujer llevó sola la bandera de nuestro país a Mónaco”, mencionó el Presidente de EY Colombia, Édgar Sánchez.

co”, mencionó el Presidente de EY Colombia, Édgar Sánchez.

Medios de comunicación destacan la posición de Colfecar

Los medios de comunicación destacaron la posición de Colfecar frente a temas relacionados con el cierre de la vía Bogotá - Villavicencio.





EL CENTRO DE TRANSPORTE DE CARGA DE BUENAVENTURA

LANZA SU **SEGUNDA FASE**



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

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

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

Contáctese
con Nuestros
Asesores



MAS INFORMACIÓN:

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



@centracar2017 @centracar @centracar.sas

www.centracar.com.co

CALCULE AHORRE

Hasta 20%

más de rendimiento con la nueva **KMax Severe**, una llanta desarrollada y probada para la severidad de las carreteras colombianas.

Felicitemos en su mes a nuestros transportadores.

★ LOS ★
HÉROES
DEL CAMINO.

A la hora de evaluar el desempeño de sus llantas, cada kilómetro cuenta. Aproveche nuestros precios especiales de temporada en los **Centros Camioneros Goodyear**.

¡NUEVA!

KMAX SEVERE 295/80R22.5

Goodyear presente en el **Premio Nacional de Tractomulas 2019**.

Válido del 10 de junio al 31 de julio de 2019.

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.

www.goodyear.com.co



@GoodyearColG



@Goodyearcolg



@GoodyearColombia



GOOD YEAR