

“Mujeres lideran el transporte de carga en medio de equipos de trabajos conformados por hombres”

El Container conversó con Josefina María Agudelo Trujillo, presidente corporativa del Grupo Logístico TCC, una mujer representativa del sector, quien ha dedicado gran parte de su vida al transporte y la logística, y se ha destacado por su aporte a mejorar la competitividad empresarial de la cadena productiva.

Págs. 8-9



► **40 años de su vida le ha dedicado Josefina Agudelo a la logística y el transporte.**

► En esta edición

Actualidad

Arrancaron los peajes electrónicos

El Gobierno nacional dio la entrada de la operación del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico, bajo la marca Colpass. Este logro permite que los vehículos de transporte de carga o pasajeros, de servicio público, particulares cuenten con un dispositivo TAG. **Pág. 4**

Eventos

El gran desafío es migrar a tecnologías más limpias

Giro Zero es un proyecto liderado por la Universidad de los Andes en asocio con la Universidad de Cardiff y financiado por el programa Colombia UK PACT, del Gobierno del Reino Unido, y Colfecar es un aliado estratégico. **Pág. 10**

Actualidad

La crisis entre Rusia y Ucrania agravan la situación mundial en la cadena de suministro

Los coletazos de la invasión rusa a Ucrania han estremecido a todas las actividades de la economía mundial, entre esas las cadenas mundiales de suministro, que siguen sumidas en el caos por la pandemia y no se han logrado balancear. **Pág. 7**

Actualidad

334 millones de toneladas de carga en el 2021

El balance hecho por Grupo de Logística del Mintransporte, la Supertransporte, Cormagdalena y la ANI registra que durante el 2021 se movilaron en el país 334 millones de toneladas en los diferentes modos de transporte. **Pág. 14**

► Indicadores

ICT FEBRERO 2022

(Índice de Costos al Transportador)

Índice (Base dic 2016=100).... **120,88**

Variación año corrido **3,34%**

Variación últimos 12 meses..... **-1,69%**

Estructura de Costos Operativos FEBRERO 2022 (Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	Variación %	Incidencia %	Ponderación%
Combustibles	1,83	0,66	34,92
Salarios, prestaciones y comisiones	6,41	1,17	18,29
Costo de capital	0,22	0,03	12,67
Peajes	5,62	0,7	12,04
Llantas y neumáticos	2,8	0,23	8,22
Mantenimiento y reparación	3,87	0,27	6,81
Seguros	8,78	0,19	2,14
Lubricantes	4,13	0,07	1,56
Otros	1,88	0,03	1,39
Garaje y lavado	5,62	0,05	0,81
Filtros	3,33	0,03	0,78
Impuesto al vehículo	3,86	0,02	0,38
TOTAL MES		3,34%	100,00



Feliz Mes Mujeres

En el mes de la Mujer destacamos a las empresarias líderes de nuestro sector transportador y logístico.

#MujeresLíderes



Elecciones 2022: urge el voto responsable

A 10 semanas de la primera vuelta de elecciones presidenciales tenemos un país que se ha reactivado mostrando una economía resiliente, para el 2021 incrementó por encima del 10%. Asimismo, las cifras muestran a sectores como la industria y el comercio creciendo a dos dígitos según el DANE. Para el sector transporte de carga el balance hecho por el Registro Nacional de Carga del Ministerio de Transporte, durante febrero muestra una movilización más de 10.4 millones de toneladas, un aumento del 6.4% si se compara con las movilizadas que se registraron en el mismo período de 2021. Lo anterior, fue confirmado por la revista británica 'The Economist', la cual hace seguimiento a la reactivación económica y social de los países y en su informe basado en el índice de normalidad global para 2021, Colombia ocupó el primer lugar de las 100 naciones analizadas, destacándose como el que está más cerca de alcanzar el ritmo de vida que se llevaba antes de la pandemia de COVID-19 a nivel mundial.

La campaña electoral inició con los resultados de los comicios legislativos y las consultas interpartidistas, dejando tres candidatos victoriosos, quienes representan las tres mayores fuerzas electorales del país: centro, derecha e izquierda. A estos se suman siete más que ya se habían inscrito ante la Registraduría.

Como gremio del sector transporte, queremos pedirles a todos los candidatos prudencia y responsabilidad a la hora de exponer sus afirmaciones, propuestas y planes de gobierno, puesto que se han visto señalamientos y afirmaciones ligeras sin fundamento que, en lugar de convocar a la unidad, lo que fomentan es la polarización en la población. Los invitamos a evitar las estigmatizaciones a algunos sectores de la economía colombiana, y que sus posturas estén sustentadas en hechos, cifras y soluciones viables, sin caer en el populismo.

En el debate reciente, organizado por Semana y El Tiempo, el candidato Gustavo Petro, señaló que “quien bloquea las carreteras de Colombia no fue Petro, fueron los camioneros” desde Colfecar rechazamos categóricamente estas declaraciones, porque la realidad fue que, de los 1.100 bloqueos ilegales en vías nacionales y urbanas durante el paro nacional de 2021, fueron ocasionados por personas ajenas a nuestro sector. Por el contrario, el sector transportador tuvo pérdidas significativas por 1.2 billones de pesos por concepto de lucro cesante, vehículos vandalizados, baleados e incinerados, saqueos y hurto total de mercancías. El puerto de Buenaventura quedó bloqueado por 43 días y tomó más de 4 meses para volver a la operación normal, más de 15 millones de aves murieron



“Como gremio del sector transporte, queremos pedirles a todos los candidatos prudencia y responsabilidad a la hora de exponer sus afirmaciones, propuestas y planes de gobierno, puesto que se han visto señalamientos y afirmaciones ligeras sin fundamento que, en lugar de convocar a la unidad, lo que fomentan es la polarización en la población”.

por falta de alimentos, fue imposible movilizar los alimentos desde el campo a las ciudades, lo cual hizo que los campesinos perdieran sus cosechas, igualmente no se pudo movilizar las materias primas y productos a la industria y el comercio ocasionando graves perjuicios a la economía, impulsando así el crecimiento de la inflación. Incluso las caravanas de misiones medicas fueron atacadas y les impidieron el tránsito.

Lo más grave, fue que precisamente por los bloqueos ilegales, los conductores quedaron en la mitad de las carreteras en medio de trancones de kilómetros, sin acceso a alimentos, baños, durmiendo en las cabinas de los vehículos, víctimas de constantes amenazas en contra de sus vidas, hostigados por días y semanas donde muchos de ellos fueron gravemente heridos en el cumplimiento de su labor de abastecer el país. Señalarlos ahora de ser los responsables de los bloqueos, es una afirmación injusta y alejada completamente de una realidad que esta evidenciada en

miles de videos y fotografías.

En medio de los bloqueos 29 peajes fueron destruidos y en la mayoría de los casos se impusieron múltiples peajes ilegales con valores superiores a las tarifas que normalmente se pagan, para que les permitieran el paso a los vehículos represados.

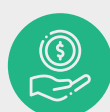
El país necesita propuestas concretas, claras y viables para afrontar los desafíos que aún se tienen en materia de recuperación económica, empleo, equidad social y seguridad. Más allá de que harán, es importante conocer cómo lo harán y cuál será el origen de los recursos con los que financiarán los proyectos que proponen. Reiteramos, la invitación a no caer en populismos que solo afectarán la economía, que aun trata de recuperarse de una pandemia sin precedentes que aún no termina. Los colombianos esperamos poder elegir un candidato digno para el cargo más importante de la Nación, queremos, como lo indican los analistas políticos, un verdadero estadista. Que sea un Líder que vele por el fortalecimiento

de la democracia, el respeto por las instituciones, que proteja las libertades individuales y económicas, así como la propiedad privada, que incentive el crecimiento empresarial como la mejor fórmula para aumentar la tasa de empleo y lo más importante que genere la unidad para que juntos podamos seguir construyendo sobre lo construido.

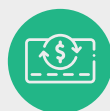
La realidad en la que vivimos nos invita a votar a conciencia, a revisar las propuestas y la trayectoria política de los candidatos. A encontrarnos en las urnas y escoger a quien como candidato defina nuestra identidad, nuestro proyecto de país y abra las puertas a nuevas oportunidades en la reconstrucción del tejido social y del tejido empresarial.

Finalmente, como gremio y como ciudadanos esperamos que Colombia asuma con altura este momento político y pueda llevar con paz y honestidad las próximas elecciones para que podamos encontrar en democracia la mejor alternativa para el país.

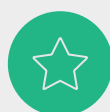
Financiamos todo lo que
tu camión requiere, en
el **plazo** que necesitas.



Plazo
HASTA 10 MESES



Posibilidad de
DÉBITO AUTOMÁTICO



Sin **INTERMEDIARIOS**



LUBRICANTES

LLANTAS

BATERÍAS

REENCAUCHE

FRENOS

SERVICIOS

RINES

AUTOFIL

VIVE LA EXPERIENCIA DE
**UNA PARADA
ESTRATÉGICA**

www.automundial.co

Síguenos      **Automundialof**

BOGOTÁ, D.C. Sede Administrativa - Cra. 56 N° 9 - 17 Ofc. 505 | **BOGOTÁ, D.C.** - CDS Puente Aranda Calle 13 N° 47 - 67 | **GALAPA** - CDS y PLANTA OTR Parque industrial Los Volcanes Vía Galapa Sentido Cartagena - Barranquilla
CARTAGENA - CDS Estación de servicio Brio La Gran Vía - Sentido Mamonal - Gambote | **GIRÓN - SANTANDER** Calle 55 N° 16 - 38 Palenque Girón | **GIRÓN - SANTANDER** - CDS Vía Anillo Vial Floridablanca Girón, Vereda Río Frio
YUMBO - CALI - CDS Carrera 24 # 13 - 247 / Frente a Cervecería del Valle | **YUMBO - CALI** Cra. 20 H N° 14 B - 141 | **IBAGUÉ** Cra. 16 Sur N° 67 - 406 Barrio El Papayo Bodega 14 | **NEIVA** Carrera 7A N° 13 - 71 Sur Bodega 2 Zona Industrial
SABANETA - ANTIOQUIA - CDS Carrera 49 N° 81sur - 13 | **SABANETA - ANTIOQUIA** Carrera 49 N° 81 Sur 10 | **DUITAMA CDS** Km 1 vía Duitama - Paipa / Sector Higueras | **YOPAL** Carrera 5 N° 28 - 51 Av. Morichal
PEREIRA - CDS Carrera 2 Norte N° 10 - 18 Bodega 15 Av. El Pollo dosquebradas | **GUAYAQUIL - ECUADOR** Vía Daule Km 10 1/2 | **QUITO - ECUADOR** Panamericana Norte Km 7 1/2 José Andrade 0e1 381 y Juan de Selis Carcelén Industrial

Arrancó operación de 12 peajes interconectados en el país

► Los conductores del país pueden realizar el pago de los peajes electrónicos con un mismo dispositivo. Desde el 1 de marzo empezó a funcionar el Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico bajo la marca Colpass.

El Gobierno nacional dio la entrada de la operación del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico, bajo la marca Colpass.

Este logro permite que los usuarios de las vías (vehículos de transporte de carga o pasajeros, de servicio público, particulares, entre otros) que cuenten con un dispositivo TAG avalado por Colpass, puedan pasar por los peajes habilitados por el sistema y pagar electrónicamente la tarifa, sin incurrir los gastos adicionales.

Colpass es la marca creada por el Ministerio de Transporte, bajo la cual se integran todos los actores

habilitados para ejercer el recaudo electrónico interoperable en los peajes del país, con la que los usuarios pueden identificar los carriles.

La implementación de este sistema se está realizando de manera gradual, hasta el 30 de octubre. Se irán habilitando nuevos intermediarios (empresas proveedoras de TAG) y operadores (estaciones de peajes) para alcanzar el 100% de interoperabilidad. Los interesados en consultar los actores que se van integrando a Colpass podrán hacerlo a través del siguiente link:

<https://sigt.mintransporte.gov.co/Reporte>

Habilitados

Actualmente hay cuatro intermediarios habilitados en Colpass con los cuales se puede adquirir el TAG: Gopass, Copiloto, Facilpass y Flypass. De igual manera, ya se cuenta con 12 peajes habilitados: Mondoñedo, Ramal Soacha, La Tebaida, Siberia, Caiquero, y Bicentenario, en Cundinamarca, Galapa y Juan Mina, en Atlántico, Copacabana y Las Palmas en Antioquia. Y los peajes del Túnel de la Línea en Quindío y Tolima.

Cabe destacar que quienes deseen seguir pagando la tarifa de peaje en efectivo en estas estaciones, lo pueden hacer sin ningún inconveniente.

La viceministra de Infraestructura, Olga Lucía Ramírez, enfatizó que, aunque el recaudo electrónico de peajes ya existía en el país, con la entrada en operación de Colpass se está logrando que los usuarios puedan cancelar los peajes sin importar el proveedor del TAG.

“Vale la pena recordar que pagar el peaje de manera electrónica no tiene ningún recargo extra. Invitamos a los usuarios a aprovechar de todos los beneficios del sistema de interoperabilidad”.

Beneficios

Uno de los múltiples beneficios de la puesta en funcionamiento de la plataforma tecnológica es garantizar la seguridad, privacidad y transparencia de la informa-

ción, a través de la trazabilidad de los pagos realizados en tiempo real.

Asimismo, el sistema permitirá incrementar eficiencias operativas y logísticas para todas las personas que transitan por el territorio nacional. En un mediano plazo, se espera una disminución en los tiempos de viaje, pues el paso de los peajes será más rápido, aprovechando los carriles habilitados con esta tecnología.

Por otra parte, para los operadores de Colpass la implementación supondrá un ahorro de costos operativos en el largo plazo, tanto en infraestructura como en tecnología, al permitir una operación más ágil y segura, la reducción del manejo de efectivo y la optimización de procesos administrativos.





OFICINAS ARRIENDO / VENTA

45-48 m² 53-59 m² 96.7 m²

Oficinas con pisos en porcelanato, baño, cocineta y aire acondicionado.

CENTRO EMPRESARIAL CENTRACAR COLFECAR

BUENAVENTURA

Primera plataforma logística integral que soluciona las necesidades del transporte de carga y el comercio exterior, ubicado en el lugar estratégico con parqueadero para 400 tractocamiones, báscula, restaurante y estación de servicio terpel.

Mapa ubicación del Centro Empresarial - CENTRACAR COLFECAR




Para mayor información

 Colfecar Av Calle 24# 95 A -80
Etapa 1 - Oficina 406
Edificio Colfecar Business
Bogotá D.C

 **Sonia Perilla**
Cel: 315 601 0359
directorcomercial
@colfecar.org.co

 **Maria Fernanda Soto**
Cel: 312 360 6046
mariafsoto@colfecar.org.co

 **Fredy Asprilla**
Cel: 315 428 7272
fredyasprilla@hotmail.com

TODOS LOS CAMINOS IMPONEN SUS PROPIOS DESAFIOS.



PARA SUPERAR CADA UNO TIENES UNA BANDA VIPAL.

SURCOS CON EXPULSORES
QUE EVITAN LA RETENCIÓN
DE PIEDRAS Y OTROS OBJETOS.

DV-RT2



INDICADA PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE
QUE REQUIEREN UN ALTO GRADO
DE RENDIMIENTO DE LAS LLANTAS.

DV-RT4



La carretera
enseña
a vencer

www.vipal.com | info.co@vipal.com | +571.823.4089

OUTRO S.O.
Bogotá
(1)893.2027

BANDEK
Bogotá
(1)876.4545

WHEELS
Girón
(7)676.0005

REINOVACIÓN REEN S.A.
Bogotá
(1)298.1060

DELGA
Pasto
(57)314 746.1848

REMAX
Bogotá
(1)545.5452

SIDEAS
Cartagena
314 212.1680

FENCANAL
Medellín
(4)444.5858

AMERICACHADORA EXPRES
Neiva
(8)860.3243

Centrauros
Villao
(8)682.4008

Abecé de los peajes electrónicos

► Colfecar les presenta un abecé del nuevo sistema que opera en Colombia para los peajes electrónicos.

¿Qué es la interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular?

Consiste en que un vehículo pueda transitar por todos los peajes del país habilitados con la marca Colpass, realizando el pago de las tarifas correspondientes con un único dispositivo electrónico a bordo, conocido como TAG, sin importar el responsable del peaje, ni el proveedor del dispositivo.

¿Cuáles son los actores de este sistema?

- Intermediador: entidad que: 1) vincula a los usuarios, 2) gestiona la entrega y activa el dispositivo TAG RFID, 3) administra la información de las cuentas de los usuarios asociadas a los dispositivos TAG RFID, y 4) gestiona el pago de la tarifa de peaje a los Operadores por el uso de la infraestructura vial.

positivos TAG RFID, y 4) gestiona el pago de la tarifa de peaje a los Operadores por el uso de la infraestructura vial.

- Operador: Responsable del recaudo (manual, mixto o automático) de la tarifa del peaje que opera y garantiza el funcionamiento del recaudo efectuado a través del sistema interoperabilidad de recaudo electrónico IP/REV, proporcionando las herramientas, instalaciones y elementos (físicos y humanos) necesarios para su funcionamiento.
- El usuario, es decir los conductores de vehículos, quienes utilizarán el sistema Colpass con la apertura de una cuenta con cualquier Intermediador.

¿Qué es Colpass?

Es la marca registrada por el Ministerio de Transporte para el sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular, que incluirá a los diferentes actores habilitados.

¿Cuáles son los beneficios que trae Colpass para la gente?

- Reduce el tiempo de paso por los peajes y evita congestiones.
- Genera ahorro de combustible.
- Disminuye el desgaste de los vehículos y la contaminación causada por los gases vehiculares.
- Los usuarios frecuentes (como transportadores de pasajeros y de carga) podrán asociar toda su flota al producto financiero de su preferencia para pagar peajes electrónicamente.
- Las empresas intermediadoras que se certifiquen para proveer TAG podrán ofrecer servicios de valor añadido a sus usuarios, como pago en gasolineras, parqueaderos, SOAT, revisiones técnico-mecánicas, entre otras. Estos servicios no hacen parte de Colpass, por lo que cada Intermediador es el único responsable de ellos.

¿Cuáles peajes están integrados?

El Ministerio de Transporte establece que todos los responsables de los peajes en el país deberán prestar el servicio de recaudo electrónico vehicular en un período máximo de un año.

Esto significa que a más tardar el 30 de octubre de 2022, todos los peajes del país deberán contar con por lo menos un carril semiautomático por sentido. A la fecha, el país cuenta con estos 12 peajes habilitados, tres más de los nueve que se tenían priorizados.

- Mondoñedo (Cundinamarca)
- Ramal Soacha (Cundinamarca)
- La Tebaida (Cundinamarca)
- Siberia (Cundinamarca)
- Caiquero (Cundinamarca)
- Bicentenario (Cundinamarca)
- Túnel de La Línea – estación Quindío (Quindío)
- Túnel de La Línea - estación Tolima (Tolima)
- Galapa (Atlántico)
- Juan Mina (Atlántico)
- Copacabana (Antioquia)
- Las palmas (Antioquia)

¿Qué es un TAG o dispositivo a bordo?

Es un dispositivo electrónico único adherido al vehículo, que permite realizar la identificación de este a su paso por los carriles Colpass, y así procesar el pago de la tarifa de acuerdo el valor definido y el medio de pago acordado entre el Usuario y el Intermediador.

¿Cómo se puede adquirir el TAG?

Debe contactarse con un intermediario autorizado por el Ministerio de Transporte y escoger la opción de pago que mejor se ajuste a las necesidades del usuario.

¿Cómo se recargan el saldo del TAG?

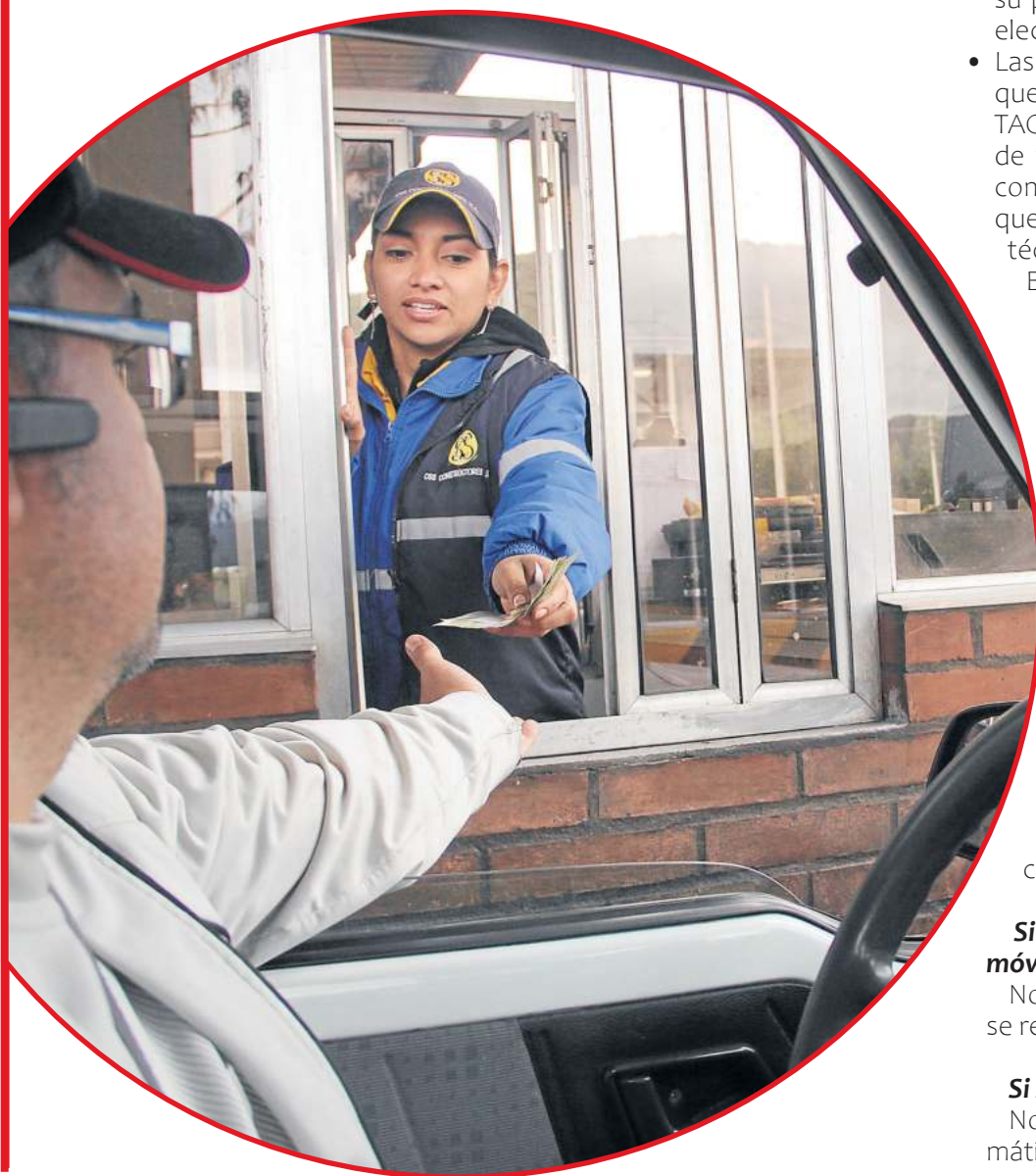
El Intermediador deberá habilitar diferentes medios de recarga físicos y electrónicos. Se debe Consultar directamente con él.

Si cambio de vehículo, ¿puedo poner el mismo TAG en mi nuevo automóvil?

No. Debe acercarse a su intermediador e informar del cambio, para que se realice la entrega de un nuevo dispositivo y se desactive el viejo.

Si se me acaba el saldo, ¿puedo usar el carril Colpass y pagar después?

No, en caso de no contar con saldo el sistema no permitirá el paso automáticamente, por lo que debe realizar el pago manual en efectivo.



La crisis entre Rusia y Ucrania agravan la situación mundial en la cadena de suministro

► La incursión militar está trastocando cadenas de suministro clave y ha puesto en dificultades a las compañías que intentan cumplir con las sanciones.

Los coletazos de la invasión rusa a Ucrania han estremecido a todas las actividades de la economía mundial, entre esas las cadenas mundiales de suministro, que siguen sumidas en el caos por la pandemia y no se han logrado balancear.

Esto ha agravado el incremento de los costos, las entregas demoradas y otros problemas para las empresas que intentan transportar mercancías por todo el mundo, unas importando, otras exportando.

Asimismo, el transporte marítimo, afectado por la crisis de suministros, enfrenta ahora tensiones por la guerra en Ucrania.

Según el New York Times, el conflicto en Ucrania, un país de gran tamaño en la conexión de Europa y Asia, ha provocado la cancelación o el desvío de algunos vuelos, lo que ha ejercido

presión sobre la capacidad de carga y generado preocupaciones sobre futuras interrupciones en las cadenas de suministro.

“Está poniendo en riesgo las existencias globales de productos como platino, aluminio, aceite de girasol y acero, y causando cierres en fábricas en Europa, Ucrania y Rusia. Además, ha disparado los precios de la energía, lo que ha elevado aún más los costos de envío”.

El periódico estadounidense señala que el conflicto también está desencadenando una lucha entre las empresas globales que cortaron lazos comerciales con Rusia para cumplir con las sanciones más estrictas que se hayan impuesto a una gran potencia económica desde el final de la Guerra Fría.

“Las cadenas mundiales de suministro ya están sufriendo por la pandemia”, dijo Laura Rabinowitz, abo-

gada comercial de Greenberg Traurig para el NYT.

Afirmó que los efectos variarán para las industrias en particular y dependerán de la duración de la invasión, pero los impactos serán magnificados debido a que las cadenas de suministro ya están vulnerables. “Todavía hay una enorme congestión portuaria en Estados Unidos. Los costos de transporte son muy altos. Los cierres de fábricas en Asia siguen siendo un problema”.

Contenedores

Por ejemplo, la naviera Maersk suspendió temporalmente el transporte de contenedores a Rusia.

La cadena France 24 informó que la empresa danesa Maersk, una de las principales navieras del mundo, anunció la suspensión temporal de todo el transporte de contenedores marítimos hacia y desde Rusia debido al conflicto con Ucrania.

“Nuevos pedidos por mar y por tierra hacia y desde Rusia serán suspendidos con la excepción de alimentos, medicinas y ayuda humanitaria. La suspensión afectará a todos los puertos rusos”, señaló en un comunicado A.P. Mø-

ller-Mærsk, propietario de la naviera.

Maersk mueve alrededor del 20 % del transporte mundial por mar y se reparte la mayoría de contenedores mundiales con la ítalo-suiza Mediterranean Shipping Company. La compañía es dueña del 30 % de Global Ports, propietaria de cinco terminales de contenedores marítimos en Rusia y que cubre varias rutas de transporte a ese país, cuenta con oficinas de representación en varias ciudades, incluidas Moscú y San Petersburgo.

Finalmente, lo que se está

viendo es un desmesurado encarecimiento de los alimentos, especialmente los que tienen algún tipo de relación con los cereales. ¿Por qué? Se debe a una tormenta perfecta en la que están confluyendo por un encarecimiento del transporte y de la energía para mover y transformar el sistema productivo globalizado.

Esa combinación de esos factores está empujando más al alza, si cabe, los precios de los alimentos tanto en las cadenas de distribución y suministro como en la venta final al público.

Impactos

La guerra entre Ucrania y Rusia ha provocado que sea imposible el transporte naviero en su cruce por los Urales, mientras que el cierre del espacio aéreo dificulta el transporte aéreo y la movilidad de mercancías.

Grandes navieras como danesa Maersk o la francesa CMA CGM han suspendido sus operaciones en Rusia, lo que acarreará inevitablemente congestión en ciertos puertos alternos y alzas en tarifas en estas rutas, dijo por su parte Judah Levine, director del área de investigación de Freightos, compañía especializada en contenedores marítimos.

Esta crisis también afecta a por lo menos 3.500 marinos ha quedado atrapados en 200 barcos en puertos ucranianos, según destaca Wall Street Journal. Se estima que en cuanto al comercio mundial, por semana, 10.000 contenedores viajan por Rusia.

Hay 50% de posibilidades que el conflicto se enliste, según el informe El Impacto de la guerra con Rusia, del grupo financiero GVC Gaesco. De ser así, el impacto sería diferente en las distintas zonas geográficas.

En contexto, Rusia y Ucrania sólo representan 1,9% y el 0,3%, respectivamente, del valor mundial de las exportaciones de mercancías, pero Rusia sí es uno de los mayores productores de petróleo, gas y paladio, mientras que Ucrania exporta grandes cantidades de trigo y gas neón.



“Las mujeres hemos demostrado que somos buenas liderando”

► El Container conversó con Josefina María Agudelo Trujillo, presidente corporativa del Grupo Logístico TCC, una mujer representativa y líder del sector que ha dedicado gran parte de su vida al transporte y la logística, y quien se ha destacado por su aporte a mejorar la competitividad empresarial de la cadena productiva.

► **¿Cómo una mujer le dedicó su vida al transporte y la logística siendo un sector en el que mayoritariamente son hombres?**

Para mí ha sido satisfactorio y es una oportunidad para comprender el mundo de los negocios, el de los clientes, el mismo avance de nuestro país desde la perspectiva de la logística.

Soy una mujer que lleva una vida de 40 años en la logística, esto se da pues básicamente porque mis padres fueron los fundadores de TCC, que en ese momento se llamaba Comercial Colombia hace 54 años.

Era una empresa de transporte puerta a puerta de paquetes, ese era el quehacer de nuestra familia.

Entonces, sin duda, eso me imprimió influencia para vivir al lado del negocio familiar, pero a la vez por algunas cosas de la vida, siempre tuve como mucha afinidad con mi padre por los temas de la empresa, creo él fue un gran influenciador en mi decisión profesional y de carrera en la logística, al igual mi mamá, ellos dos trabajaron hombro a hombro en la compañía.

Esa oportunidad de vivir en la empresa familiar me llevó a tomar el gusto por este negocio, a dedicarle mi vida a un sector donde se materializa realmente el servicio, que es algo que valoro y quiero.

► **¿En la actualidad cuál es el papel de las mujeres en el sector del transporte de carga?**

Creo que las mujeres hemos demostrado que somos buenas liderando equipos de hombres en el mundo de la logística.

De hecho, las presidentas de las compañías relevantes de Colombia somos mujeres, muchas con nuestra historia de empresa familiar por ejemplo, la presidente de Colfecar también es una mujer espléndida, quien está desarrollando su liderazgo, no solo en la empresa de su familia, sino ahora como líder gremial.

Sin duda hemos avanzado más que otros sectores en el liderazgo de mujeres en cargos de alta dirección en las compañías de logística y transporte.

Al igual que en el resto de Colombia y del mundo todavía hay brechas grandes de mujeres que lleguen a la alta dirección de las empresas, pero particularmente en logística funcionan muy bien en los cargos de nivel medio. Por ejemplo en TCC tenemos equipos de hombres liderados por mujeres como son las directoras de flotas, los jefes de conductores de ruta nacional.

A veces se cree que es un mundo muy masculino y duro, pero tal vez por eso mismo las mujeres hacen un rol bastante interesante, no solo en cuanto la eficiencia del trabajo, sino como el cuidado de las personas.

Todavía tanto en mi empresa como en Colombia veo pocas mujeres en los cargos operativos, todavía no vemos tantas mujeres manejando los camiones o las tractomulas, eso es escaso.

Nos gustaría que participaran más porque las mujeres tenemos como esa facilidad para el cuidado, para el detalle, que nos puede hacer muy buenas en este tipo de trabajos.



► **¿Hacia dónde se dirige el sector de la carga masiva, la mensajería, la paquetería y las flotas dedicadas?**

El sector en este momento y siempre, ha sido fundamental en la cadena de abastecimiento de bienes y servicios. De hecho, ahora con las crisis de la pandemia, de los paros y de tantas circunstancias, nos hemos dado cuenta como es de necesario el proceso de abastecimiento de bienes de toda clase a los diferentes municipios, ciudades, capitales. Es un sector que tiene todo el presente, todo el pasado y todo el futuro.

Hay oportunidades para los empresarios de los diferentes eslabones de la cadena, hay oportunidades para diversificarse, pero también para especializarse. Entonces tenemos dos caminos, hay compañías que están queriendo incursionar en otras áreas de la cadena de abastecimiento o hay otras que están profundizando en su especialización donde han sido buenos.

Digamos que no es mejor uno que lo otro, todo depende del interés de los dueños o de las estrategias de las juntas directivas, de la capacidad de inversiones, etcétera, pero sí hay una habilidad que debemos desarrollar todos, y es la capacidad de integrarnos a todo el proceso de la cadena de abastecimiento, porque no hay alguien que haga todo en la cadena, pero habrá quién haga unas partes en forma más especial y eficiente ¿Cómo integras todas esas partes? es el reto en el presente y en el futuro de nuestro sector.

ando equipos de hombres en el mundo de la logística”

“Tenemos que actuar como cadena de abastecimiento, porque la cadena se puede romper por cualquier eslabón y tenemos que salir todos a soportar y generar una solidaridad que nos permita prestar el servicio de la mejor manera posible frente a contingencias”.

Josefina María Agudelo Trujillo, Presidente corporativa del Grupo Logístico TCC.

► **¿Qué recomendaciones les da a esas empresas que tienen proyectado pasar del transporte a la logística?**

El transporte es integral a la logística, no es que antes esté en un sector y ahora me meta a otro. Realmente cuando hemos sido de un ADN de transportadores quizás hemos sido muy orientados a la tarea y no vemos el bosque completo de la cadena de abastecimiento.

El primer paso, es tener esa conciencia de que somos parte de un engranaje. Por ejemplo, en mi empresa de transporte aportó a la eficiencia de esa cadena de abastecimiento. Hay algunos tips que son interesantes, uno de ellos es salirse solo de la discusión de precios entonces debemos entenderlo bien, cuál es el inductor de la compra del cliente, qué está buscando para uno salirse del mercado de la guerra de precios. Otra recomendación es comprender bien los

ciclos de la oferta y la demanda, por ejemplo, veo un futuro que está muy cercano en el que vamos a tener que gestionar con tarifas dinámicas como hacen a veces las aerolíneas o los que alquilan carros.

De un lado, porque las tarifas dinámicas permiten que el comprador se mueva entre la oferta y la demanda, y pueda gestionar sus tiempos cuando hay mejores tarifas o también los transportadores o los oferentes puedan pasar los períodos de baja demanda con bajos ingresos para cuando haya alta demanda, puedan tener más ingresos.

Es un reto que tenemos todos, y es cómo manejamos un sistema de tarifas diferentes que consulte mejor la oferta y la demanda, que nos saque de estas discusiones del SICE-TAC sí o

no, porque es muy caro o es muy barato, sino donde podamos ganar todos en la cadena abastecimiento.

También tenemos que fortalecer nuestras habilidades para colaborar con diferentes actores de la cadena y darle visibilidad para buscar eficiencias y controlar las especulaciones y las posiciones de poder que puedan ejercer tanto los oferentes del servicio como los usuarios. Son retos de mirar el mundo más grande y buscar soluciones que atiendan a las necesidades individuales de los actores, pero también a todas las necesidades del sector y la cadena. Lo que necesitamos es que sea eficiente y al mejor costo posible para el sector.

► **¿Cuáles son los mayores retos que tienen las empresas del sector en medio de la crisis mundial logística, escasez de contenedores, cuellos de botella en los puertos y alza en costos operativos?**

La coyuntura ha sido muy difícil, no sola para el sector de transporte, sino también para toda la producción y del comercio.

En este momento nada es como era, cualquier día aparece un evento que nos desbarata la cadena abastecimiento, por ejemplo, hace unas semanas se cayó el sistema del Invima por un hackeo, entonces cuándo nos íbamos a imaginar semejante problema para poder sacar las cosas de los puertos.

Ahí viene mi mensaje: tenemos que actuar como cadena de abastecimiento, porque la cadena se puede romper por cualquier eslabón y tenemos que salir todos a soportar y generar una solidaridad que nos permita prestar el servicio de la mejor manera posible frente a contingencias. Cuando me refiero a colaboración y solidaridad es entre generadores, transportadores, autoridades, clientes, todos para que podamos resolver los problemas conjuntamente, porque ya no son problemas de una empresa, o solo del Gobierno, o solo de los puertos, o solo de los clientes, sino

que son integrales.

Confío en que los desajustes de precios y de costos o las alzas que estamos viendo tan fuertes sean coyunturales y no se vayan a quedar de forma estructural, porque tiene que llegar a un tope para que podamos mantener la inflación a raya, que quizás una iniciación desbordada es uno de los asuntos que más empobrece a un país. Esperemos y hacemos todo lo posible para no trasladar los sobrecostos que hemos tenido a los productos, pero eso llega un momento en que toma un tinte de supervivencia, porque si se vuelve estructural, pues ya toca irse con ajustes de tarifas y de precios.

Esperemos que pase lo coyuntural y que estructuralmente no nos vayan a quedar secuelas muy altas en el costo de la logística y, por ende, en el costo de los bienes y servicios, y por supuesto en el costo de vida.





El gran desafío es migrar a tecnologías más limpias

► Colombia avanza hacia las cero emisiones en el transporte de carga con el respaldo de Giro Zero, un proyecto liderado por la Universidad de los Andes en asocio con la Universidad de Cardiff y financiado por el programa Colombia UK PACT, del gobierno del Reino Unido.

Colfecar con su presidente ejecutiva Nidia Hernández, participó en la presentación de los resultados del primer año de Giro Zero en el panel: trabajo conjunto para implementar el camino hacia cero emisiones, en el marco del cierre de la fase 1 del proyecto Giro Zero del cual **Colfecar es el único gremio beneficiario en el sector transporte carga.**

Giro Zero es un proyecto para revisar cómo Colombia avanza hacia las cero emisiones en el transporte de carga. Además está liderado por la Universidad de los Andes en asocio con la Universidad de Cardiff y financiado por el programa Colombia UK PACT, del Gobierno del Reino Unido.

Hernández, en el panel del evento, destacó que el sector de carga sí le apuesta al medioambiente y la reducción de emisiones. “Llegan unas nuevas generaciones a nuestras empresas afiliadas con el capitalismo consciente y el cuidado de la naturaleza”.

Se ha visto un avance en la medición de la huella de carbono y el impacto de las operaciones del sector de transporte de carga. Esto se suma, según la líder gremial, a campañas de uso racional de energía y del agua, de la buena disposición de los insumos que genera el sector.

“En el tema de la renovación de flota vehicular es relevante el salto que estamos

dando, si comparamos la cifras del 2019 con las del 2021 en ventas de vehículos eléctricos, según Andemos, tenemos un crecimiento superior al 100%, y en vehículos de gas por encima del 300%”.

Hernández insistió en que el gran desafío es migrar a tecnologías más limpias y a la capacitación de los conductores en ecoconductores, es decir, con buenos hábitos de manejo para un consumo eficiente del combustible y esto impacte en una menor tasa de contaminación y mejorar la calidad del aire.

Resultados

Durante el primer año del proyecto Giro Zero, se desarrollaron trabajos de investigación sobre la viabilidad de tecnologías y prácticas verdes en el contexto colombiano, así como actividades virtuales y presenciales para intercambiar conocimientos en ambos sentidos entre el proyecto y sus principales interesados: transportadores, empresas generadoras de carga, entidades públicas, entre otros actores.

El proyecto entregó al país documentos académicos que dan cuenta del panorama del transporte automotor de carga colombiano, un plan estratégico de negocios para la adquisición y operación de flotas de camiones de bajas emisiones, herramientas interactivas disponibles para



todo el público en la página web, y una hoja de ruta que plantea los caminos para reducir las emisiones.

Lo anterior sirve de base para la implementación de mejores prácticas logísticas y de transporte, y de insumo para la toma de decisiones a partir de evidencias, dando así los primeros pasos hacia adelante en la descarbonización del sector de transporte de carga.

Elaboró un simulador de escenarios que muestra qué pasaría si se implementan distintas prácticas y tecnologías en el sector y a partir del cual surgen las recomendaciones que Colombia debe seguir en el corto, mediano y largo plazo con el fin de lograr reducir las emisiones en el transporte de carga colombiano y cumplir con las metas de reducción de emisiones de 1,5 °C del Acuerdo de París.

Estas recomendaciones quedan plasmadas en una hoja de ruta que se socializó con los principales beneficiarios del proyecto: Colfecar, Andi, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte.

En cifras

- El 90% de los energéticos del sector transporte provienen de fuentes fósiles y solo el 24% de la energía se convierte en energía útil.
- El sector transporte es responsable del 12% de emisiones de gases de efectos invernadero: 29 millones de toneladas de CO₂.
- Cerca de 4 mil vehículos de carga pesada eléctricos ya inscritos en Colombia y 6 mil vehículos inscritos es la meta al 2030.
- Retos: modernización del transporte de carga menos a 10,5 toneladas.

Reacciones

Además, Giro Zero realizó un Plan Estratégico de Negocios que estudia alternativas para reducir las emisiones en tres campos: medición y comparación del desempeño ambiental, renovación de flota y conducción eficiente, el cual está a disposición de las empresas de transporte, los transportadores independientes y el sector público.

Durante la presentación de resultados, el profesor de la Facultad de Ingeniería, Juan Pablo Bocarejo, uno de los lí-

deres investigadores del proyecto, resaltó que Giro Zero se inspira de programas como Smartway, de los Estados Unidos, y Giro Limpio, de Chile, los cuales funcionan bajo un esquema de trabajo colaborativo entre el sector público, privado y la academia.

Vasco Sánchez Rodríguez, profesor de la Universidad de Cardiff, Reino Unido, expresó que “no solo se trata de que Colombia aprenda de la experiencia británica, sino que también estamos aprendiendo mucho sobre Colombia”.

Mujeres asumen más liderazgos en el transporte de carga

► Cada año, se refuerzan los verdaderos motivos de la conmemoración del 8 de marzo y los avances que las mujeres han tenido en su lucha por aumentar su participación activa en la sociedad y el reconocimiento de sus capacidades y logros.

Según el DANE en el 2021, la tasa de desempleo para las mujeres fue de 18,1% y para los hombres de 10,6%, tasas que disminuyeron con respecto al año 2020. Por su lado, la tasa de ocupación fue de 64,6% para hombres y de 40,4% para mujeres.

Es valioso resaltar que cada vez más el porcentaje de ocupación de las mujeres en el país aumenta significativamente y existe un trabajo importante por el sector privado para eliminar la brecha de género. A su vez hay esfuerzos para que las mujeres tengan mayor participación en juntas directivas y altos cargos dentro de las empresas.

Por ejemplo, en este momento hay 25 mujeres líderes de gremios de la economía colombiana. Esto refleja que se ha avanzado en la conquista de las mujeres para llegar al más alto nivel directivo. Son mujeres con amplia experiencia que tienen sobre sus hombros la representación de empresas en diferentes sectores de la economía.

Entre esas mujeres destacadas está la presidente ejecutiva de Colfecar, Nidia Hernández, quien frente a este panorama afirmó que la sociedad está viviendo un cambio generacional y la muestra es que tras 45 años del gremio de transporte de carga, una mujer llega a dirigir los destinos del sector, que históricamente ha sido liderado por hombres.

Estudio

Un informe de la Super Sociedades evidencia el impacto positivo de la participación de las mujeres en la rentabilidad de las empresas. En el estudio se analizaron los principales indi-

cadore de 5.592 empresas y su relación con los cargos o posiciones ocupadas por mujeres como miembro de junta directiva, representante legal principal, revisor fiscal principal y contador, su variación por macrosector, tamaño y su impacto en las regiones.

Por ejemplo, se evidencia un incremento en la formalización de más juntas directivas, teniendo en cuenta que, el 54,20% tenían junta directiva en el 2019 y 58,28% en el 2020. De dicha variación se destaca también el aumento del 2,18% en la participación de mujeres en este órgano colegiado, pasando de una participación del 24,04% en 2019 al 26,22% en 2020.

Para el empresariado diversificar su junta directiva significa tener diferentes puntos de vista para tomar mejores decisiones.

También se encontró una mejora significativa de la rentabilidad cuando la participación de mujeres en junta directiva es cercana al 33%, lo que ha significado que más sectores tengan apertura de inclusión y equidad. Específicamente una mejora de 15,8 puntos porcentuales (pp) en el Retorno Operacional de Activos - ROA y de 24,6 (pp) en el Retorno sobre el Patrimonio - ROE.

Asimismo, se presenta una tendencia creciente del 0,52% de la participación de mujeres como Representante Legal Principal. Teniendo en cuenta que, para el 2020 el 18,17% de las empresas estuvieron bajo el liderazgo de una mujer frente al 17,65% registrado en 2019.

El informe identifica que las Mipymes tuvieron la mayor participación de mujeres

como Representante Legal Principal en el año 2020 con un 21,06%.

Transporte

Según datos del Registro Nacional de Tránsito, Runt, 127.477 mujeres se dedican a conducir transporte público terrestre en sus diferentes modalidades; 115.352 manejan automóviles, camionetas y microbuses, usados en servicios como el individual y especial de pasajeros; 11.341 camiones rígidos, buses y busesetas; y 784 vehículos articulados.

Este panorama impulsó a consolidar las políticas que garantizan los derechos de la mujer en el sector transporte.

El Ministerio de Transporte creó el Comité Sectorial para la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres, a través del cual se busca armonizar las necesidades y las capacidades de las mujeres en los planes, proyectos y estrategias del sector transporte.

Es tal la participación de la mujer en escenarios de poder y toma de decisiones en el sector transporte que, en promedio, el 40% de los cargos en el sector los ocupan mujeres. Además, 6 de cada 10 mujeres tienen tareas directivas o de asesoramiento, lo que demuestra que las capacidades y los méritos de las mujeres se respaldan de manera efectiva en el sector transporte.

Finalmente, la composición de los equipos de liderazgo en las empresas ha tenido grandes cambios en los últimos años, las organizaciones están apuntando a ser más equitativas y a



Transporte de carga

El transporte de carga se alinea con esta tendencia de darles mayor participación a las mujeres para que ocupen cargos directivos en las empresas el sector.

Este reto no es nuevo puesto que desde hace varias décadas su participación en los cuadros directivos de las organizaciones de transporte de carga ha sido importante, sin embargo, en los últimos años su presencia se ha incrementado significativamente con una tendencia al alza lo que ratifica su nivel de profesionalismo y capacidad de liderazgo en un sector de predominancia masculina.

Por ejemplo, Colfecar cuenta entre sus afiliados con 38 mujeres que dirigen los destinos de igual número de empresas demostrando un alto nivel ejecutivo que las proyecta entre las mejores del sector, quienes con su visión y proyección impulsan sus compañías dejando huella en el crecimiento del transporte de carga y de la economía del país.

considerar distintos atributos en las personas que encabezan sus equipos.

De acuerdo con Page-Group el 50% del equipo de liderazgo de las empresas en el país está compuesto

por mujeres, en cuanto a las juntas directivas la participación disminuye a un 20%. Sin embargo, todavía existen grandes brechas en este aspecto al interior de las empresas en Colombia.

La industria del Transporte Automotor de Carga: brechas y tareas pendientes en Colombia

Este informe es el primer resultado del proyecto Giro Zero: compara al sector de Transporte Automotor de Carga (TAC) con el mismo sector en otros países del mundo, abordando las brechas existentes y las posibles áreas de acción para cerrarlas.

1

Aporte a la descarbonización

Teniendo en cuenta que el transporte representa el 12% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en Colombia, la mitad de las cuales corresponde a camiones pesados y buses, el sector del transporte puede contribuir de forma importante a las metas de descarbonización de Colombia y a la Acción por el Clima, Objetivo de Desarrollo Sostenible #13 de la ONU. De acuerdo con el informe de la industria, las alianzas transversales del sector público-privado-académico, en el Reino Unido y América Latina, han contribuido a la descarbonización.

3

Las principales características del sector TAC

La mayoría de la carga en Colombia se mueve por carretera en camiones que pertenecen a pequeños transportistas independientes y no a grandes empresas de transporte. La mayoría de compañías generadoras de carga no utilizan sus propios camiones, sino que contratan a compañías transportadoras. En ese sentido, la mayoría de camiones transportan mercancías para más de una empresa. Dada esta organización de la industria atomizada, los gremios podrían proporcionar entrenamiento, información y financiamiento para facilitar la adopción de tecnologías entre los pequeños propietarios de camiones.

6

Edad promedio de los camiones

La flota colombiana es antigua según los estándares latinoamericanos y los estándares de la OCDE. La edad promedio de los camiones en Colombia fue de 21 años en 2018 (Ministerio de Transporte, 2018). Sin embargo, en promedio, los camiones son mucho más antiguos cuando operan para generadores de carga o transportan alimentos que cuando participan en el mercado general de carga regulado. La edad promedio entre los camiones que participan en el mercado general de carga fue de 13 años en 2020.



2

Uso de vehículos y combustibles con bajas y cero emisiones de carbono

En la actualidad, el uso de motores y combustibles limpios en el TAC colombiano es bajo: solo el 0,5% de los camiones utilizaron combustibles de bajas emisiones en 2017. Dentro de los vehículos diésel, el 33% tenía motores por debajo de los estándares Euro; el 58%, de Euro I a Euro III; y el 9%, Euro IV o superior según el Departamento Nacional de Planeación. Las iniciativas para adoptar vehículos y combustibles con emisiones de carbono bajas o nulas son aún incipientes.

4

Beneficios de la gestión de flotas para reducir costos y emisiones son desconocidos

Aunque el 96% de los camiones en Colombia llevan dispositivos GPS, rara vez este se utiliza para gestionar las flotas, pues gran parte de las empresas de transporte y los transportistas independientes aún no conocen los beneficios de la gestión de flotas para reducir los costos y las emisiones. De ahí, surge la necesidad de mejorar las estrategias de comunicación y divulgación de alternativas de gestión como las técnicas de manejo eficiente. En el caso de las compañías de transporte más grandes estas ya conocen las ventajas de la gestión de flotas y eficiencia de combustible para reducir sus costos operativos.

5

El desempeño logístico de Colombia tiene margen para mejorar

El país requiere de la adopción más amplia de software de optimización logística. Así mismo, debe implementar iniciativas de creación de capacidades, por ejemplo, los conductores de vehículos deberían estar entrenados antes de comenzar a trabajar. La eco-conducción y la formación de conductores tienen un potencial grande para reducir el consumo de combustible. En otro aspecto, en Colombia faltan estudios de caso relacionados con el enrutamiento y la logística verde. Es importante desarrollar un enfoque multiobjetivo para abordar tanto los costos como las emisiones.

7

El mercado colombiano está fuertemente regulado

En el mercado colombiano de carga por carretera existen controles de precios, mecanismos de desintegración, requisitos de intermediación, incentivos fiscales y estándares de tecnología, de combustible y de dimensiones. Algunas de estas regulaciones inducen la adopción de tecnologías y prácticas limpias, mientras que otras regulaciones tienen un efecto ambiguo o negativo.

8

Seguridad y riesgos en el sector TAC

Un mayor desarrollo de capacidades y entrenamiento sobre seguridad y protección tendrá efectos sociales y ambientales positivos, ya que existe una correlación directa entre la conducción segura y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los conductores tienen un impacto considerable en el consumo de combustible y las emisiones como uno de los costos operativos más altos. Si están capacitados pueden minimizar la cantidad de uso de combustible y contribuir a una mayor seguridad vial. Cuanto más seguro sea el conductor, menos siniestros, mayor será la eficiencia del combustible y menores serán las emisiones de gases de efecto invernadero.

Reencauchadoras de llantas Remax y Delca confían en la fortaleza de la marca Vipal Cauchos en Colombia

En un mercado competitivo, no todas las empresas tienen la oportunidad de contar con un gran socio que garantice el mejor producto, tecnología de punta y un servicio de consultoría que satisfaga las necesidades de sus clientes. Reencauchadora Remax SAS y Grupo Empresarial Delca SAS, se puede decir que son privilegiados. Socios de Vipal Cauchos en Colombia, ambas reencauchadoras de llantas cuentan con este fuerte aliado líder en Latinoamérica, lo que las condiciona a mantener un alto estándar de productos y servicios, que les permita realizar reencauches con excelencia.

Remax y Delca pertenecen al selecto grupo de reencauchadoras colombianas de la Red Autorizada Vipal, que cuenta con alrededor de 300 miembros en América Latina. Esta unión con una marca fuerte como lo es VIPAL, hace la diferencia para los socios, sean más o menos experimentados.

Con 27 años en el mercado, Remax atiende a todo el territorio colombiano con una producción mensual promedio de 3.000 llantas reencauchadas. Yazmín Páez Gordillo, Gerente General de Remax, dice que trabajar con Vipal significa tener un aliado que conoce a la perfección el negocio del reencauchado lo que ha permitido una mayor confianza en la llanta reencauchada frente a una llanta nueva en Colombia. “Vipal es un verdadero socio estratégico, lo que ha sido clave en nuestro posicionamiento en las diferentes regiones donde operamos”. También destaca que: “Vipal conoce a la perfección el mercado colombiano y desarrolla productos adaptados a nuestra geografía y a las particularidades de las diferentes regiones del país, lo que

nos ha permitido cubrir nuevos nichos”.

Para Delca, radicada en el departamento de Nariño, al sur occidente de Colombia, tener Vipal al lado es fundamental. Empresa joven, pero ya bien posicionada en su mercado de actuación, Delca aprovecha el reconocimiento de la marca Vipal, su posicionamiento en el mercado y la calidad de sus productos. “Contar con un referente a nivel mundial como

Vipal genera credibilidad y confianza para nuestros clientes al momento de adquirir el servicio”, dice María José Delgado, Gerente de Delca. “Además, Vipal brinda beneficios como soporte y asistencia técnica en el área de producción, lo que nos permite manejar un estándar de calidad y ofrecer un mejor servicio y productos a nuestros clientes, minimizando las fallas en los procesos y optimizando los recursos”, celebra.



En Colombia se movilizaron 334 millones de toneladas de carga en 2021, en los diferentes modos de transporte

► El Registro Nacional de Carga, RNDC revela que el movimiento de carga dentro de los corredores logísticos que durante el año 2021 se movilizaron 123.647.753 de toneladas, lo que significa un aumento del 4,5% frente al 2019.

El balance hecho por Grupo de Logística del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena y la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI registra que durante el año 2021 se movilizaron en el país más de 334 millones de toneladas en los diferentes modos de transporte.

El Registro Nacional de Carga relaciona que se movilizaron 123.647.753 de toneladas, mientras que en el año 2019 la cifra se ubicó en 118.303.259. En el 2021 hubo un aumento de 4,5% en las toneladas de carga movilizadas por el país frente al mismo período de 2019.

De acuerdo con el Portal Logístico, en el año 2021, 918 generadores de carga reportaron al Registro Nacional de Carga, RNDC, lo que significa un incremento del 64% comparado con el año 2019. Igualmente, en el mismo período 2.135 empresas de transporte informaron al sistema mostrando un incremento del 6% frente al año 2019.

Se evidencia la reactivación económica cuando se conoce el aumento también en el número de viajes realizados, que llegó a 9.280.932 viajes, un 5,6% más que los realizados en 2019.

Los productos que más se transportaron fueron cementos y morteros con 6.517.595 toneladas, maíz con 5.643.591 toneladas, productos varios con 4.480.547 misceláneos con 4.241.647 toneladas, hullas



y briquetas con 3.444.502 y cerveza de malta con 3.260.494 toneladas entre otros productos.

La ministra Ángela María Orozco señaló que estas cifras de movilización de carga en el país “nos permiten mirar con optimismo hacia el futuro, progresivamente el país va regresando a la normalidad, aumentando los volúmenes de carga que se movilizan y superando los retos que la Pandemia nos trajo en 2020”.

Movilidad de carga por los puertos de país

El Boletín de Tráfico Portuario de la Superintendencia de Transporte registra el movimiento de carga de los puertos en Colombia. Para el 2021 se evidencia que las 10 zonas portuarias del país movilizaron 168 millones de toneladas, con una varia-

Hay que destacar que los principales orígenes y destinos, hablando del número de toneladas transportadas son: en origen Valle del Cauca, Cundinamarca, Antioquia, Bolívar y Santander y en destino Valle del Cauca, Antioquia, Cundinamarca, Bogotá y Atlántico.

ción positiva del 1,4%, lo que equivale a 2,3 millones de toneladas más con relación al 2020.

Este crecimiento obedece principalmente a los volúmenes de carga movilizada en la zona portuaria de Guajira, Cartagena y Barranquilla.

Este documento, que se publica en la página web de la Supertransporte www.supertransporte.gov.co, destacó que la Región Caribe movilizó 147 millones de toneladas para el periodo

de análisis de 2021, con una participación del 88% y una variación positiva del 0,7% respecto al año anterior. Así mismo, la región Pacífico movilizó 18,4 millones de toneladas, presentando un incremento del 4% respecto al 2020.

La zona portuaria de Cartagena tuvo la mayor participación en el tráfico portuario con 45 millones de toneladas movilizadas, es decir, una participación de 27% sobre el total de la carga movilizada y un crecimiento del 5% res-

pecto al año anterior.

En segundo lugar, encontramos a la zona portuaria de Ciénaga, con un movimiento de carga de 31 millones de toneladas, una participación del 19% y un decrecimiento del 14% respecto al año anterior. En tercer lugar, y con una participación del 14% sobre el total, se ubica la zona portuaria de Guajira que movilizó un total de 23 millones de toneladas de carga, con un crecimiento del 63% respecto al 2020.

La capacidad de anticiparse determinará las compañías que liderarán el sector de la logística

► La nueva CEO de Solística, el principal negocio estratégico del líder empresarial mexicano FEMSA, llega con una visión de negocios que consolidará su crecimiento sostenido en Colombia y Latinoamérica.

Luego de una exitosa trayectoria de casi una década en Coca Cola FEMSA, donde ocupó cargos como Gerente Corporativo de Efectividad Organizacional, Directora de Distribución en México y Directora de Procesos Comerciales para Brasil, Jessica Ponce de León fue invitada a Solística, compañía que pertenece a la División de Negocios Estratégicos de FEMSA en Latinoamérica, a dirigir sus operaciones de soluciones de transporte y apenas dos años después ha sido nombrada Directora General de uno de los proveedores de soluciones de logística integral 3PL más importantes de la región.

Cabe destacar que Ponce de León no solo es la primera CEO al interior de la organización que conquista con su trayectoria y experiencia un sector tradicionalmente masculino, sino que asume el mando de un enorme integrador regional de la cadena de suministro que ofrece servicios de transporte, distribución, almacenamiento, mantenimiento vehicular y logística internacional en Estados Unidos, México, Guatemala, Costa Rica, Panamá, Colombia y Brasil,



Jessica Ponce de León,
Directora General de Solística.

con cerca de 24.000 colaboradores y más de 4.000 clientes.

“Esta es la ratificación de que en nuestra organización los cargos estratégicos son ocupados por las personas que cumplen y superan las expectativas para las que han sido elegidas, sin distinción de género u otro tipo de elemento de inclusión. En particular, cuidamos muchísimo el desarrollo del talento humano y sus capacidades y vamos a seguir trabajando para asegurar que lo estamos mapeando acertadamente, que creamos las rutas de carrera ideales para las personas y las acompañamos en su desarrollo para que logren su mayor potencial y permanezcan con nosotros durante el crecimiento sostenido del negocio”, asegura sobre su designación la nueva CEO de Solística.

Repunte en pandemia

Para la directiva, el mayor acierto de la compañía desde que surgió la emergencia sanitaria, ha sido entender las nuevas circunstancias de la mano con sus clientes y perfeccionar sus capacidades para, atender a una velocidad mayor que sus competidores, las necesidades urgentes de suministro en segmentos vitales como medicamentos y vacunas.

“La pandemia nos redefinió los procesos logísticos y la última milla, nos ha enseñado que las redes de distribución mutan, que las ventas online seguirán creciendo y el tamaño de los pedidos será cada vez más pequeño en razón al momento en que el usuario requiere el producto. Frente a ello hemos trabajado en la integración de nuevas soluciones logísticas integrales, reestructurándonos operativamente y desarrollando un nuevo proceso de excelencia operacional para atender cuatro áreas claves: seguridad, calidad, gestión del desempeño y mejora continua; invirtiendo también en tecnología que permite visibilidad a nuestros clientes”, asegura Jessica Ponce de León, Directora General de Solística.

Con esto, la CEO se refiere a la visión de negocios que los caracteriza y que,

no obstante haber sido concebidos en 2017 por FEMSA, a través de la adquisición de las compañías Open Market en Colombia, Expresso Jiundá, Atlas y AGV en Brasil y Grupo Zimag en México, en apenas un lustro de existencia ya se han consolidado como uno de los jugadores más fuertes del estratégico segmento. “En Colombia hemos logrado ubicarnos dentro de las cinco principales empresas del sector, resolviendo los retos logísticos y cuidando cada detalle de la gestión de la cadena de suministro de nuestros clientes, como si fuera nuestra”, confirma la alta ejecutiva.

Innovación, clave del liderazgo

En nuestro país, Solística se ha forjado en poco tiempo un nombre sólido gracias a su capacidad de anticiparse a los retos que impone continuamente la cadena de suministro y muestra de ello es la gran inversión realizada en desarrollos como el Centro Logístico Integrado para la Cadena de Frío (MegaFreeze), donde almacenan, acondicionan y distribuyen productos para el sector Farma, entre ellos muchos de los contingentes de vacunas que han sido vitales para que el país empiece a superar la emergencia de salud ocasionada por el COVID-19.

Además de fortalecer sus servicios de carga masiva y paqueteo con nueva flota de transporte dotada de telemetría para hacerles trazabilidad en tiempo real y aumentar la capacidad de carga por viaje de cada remolque en hasta 35 toneladas, implementaron un simulador de entrenamiento para todos sus conductores, una tecnología que en Colombia es más que necesaria para garantizar el tránsito seguro y la vida en las carreteras.

Así mismo, pusieron al servicio en Bogotá una nueva flotilla de bicicletas eléctricas de carga para optimizar las entregas de última milla, reduciendo considerablemente los tiempos de entrega, aportando una solución inteligente a la congestión vehicular y perfilando con anticipación el futuro de los sistemas de transporte ecosostenible que debe primar en las grandes ciudades.

“También destinamos una importante suma a la adquisición de una nueva flota de vehículos verdes, 100%



eléctricos, cero emisiones, con autonomía de hasta 180 km y capacidad de carga de más de 3.500 kg por viaje, sin restricciones de movilidad y recientemente hemos hecho pruebas para integrar a la operación diaria en el futuro cercano, drones de carga de hasta un kilo de capacidad, que podrán llevar con precisión soluciones vitales o urgentes a sitios remotos o de difícil acceso”, asegura la CEO de Solística.

Su impacto en Colombia

La compañía reconoce en el talento humano la base de todo lo que emprende, más allá de los procesos, la tecnología o las grandes inversiones, pues consideran que, sin las mejores personas ubicadas en la posición correcta, todo lo demás es infructuoso, sobre todo en una empresa que se define por la calidad del servicio que garantiza.

En Colombia han generado más de 3.900 empleos calificados en sus 12 centros de operación a nivel nacional y el corporativo es plenamente consciente de lo fundamental que es su aporte para preservar el medio ambiente y conservar los recursos naturales en sus zonas de influencia, a través del ahorro y uso eficiente de agua, energía y papel, manejo de residuos sólidos y peligrosos, control de emisiones atmosféricas en su flota vehicular y cuartos fríos, manejo seguro de sustancias químicas y de mercancías peligrosas (WH Y LTL) y servicios de destrucción y disposición final de residuos de sus clientes, logrando entre otros ser destacada como empresa en la categoría ELITE: generando desarrollo sostenible por parte del Programa de Excelencia Ambiental Distrital (Pread).

“El 2022 nos impone grandes retos. Colombia y Latinoamérica continúan caminando la vía del desarrollo económico y es necesario que los líderes empresariales tengamos una lectura e interpretación perfectas de lo que está pasando en el mundo para saber aprovechar las oportunidades que surgen de crisis como la pandemia”, culmina asegurando Jessica Ponce de León, Directora General de Solística para Colombia y Latincentro.

Continental 
The Future in Motion

UN GIRO HACIA LA TECNOLOGÍA QUE MAXIMIZA TU INVERSIÓN

ContiPressureCheck™

- Pasa de un mantenimiento correctivo a uno preventivo.
- Presión de inflado y temperatura de la llanta en tiempo real.



NEUMÁTICOS
NUEVOS



REENCAUCHE



ACOMPañAMIENTO
TÉCNICO



SOLUCIONES
DIGITALES



RED DE
DISTRIBUCIÓN

LaRueda
centro de servicio automotriz

RED DE DISTRIBUIDORES

grupolnter



MERQUELLANTAS



**GERMAN
TECHNOLOGY**