

## “Transportadoras deben entender el valor que tienen los datos en sus operaciones”

El Container conversó con Juan Guillermo Osorio Gutiérrez, gerente general de Protecdata, quien tiene 20 años de experiencia, sobre el valor de los datos para las empresas y empresarios del sector de transporte de carga por carretera y su logística. Afirmó que la tarea con el gremio es hacerle ver y entender el valor de los datos, cómo utilizarlos, cómo monetizarlos en beneficio de sus compañías, de su crecimiento organizacional, estructural y de mercado.

Págs. 8-9



► **89%** de las sanciones que se imponen a las empresas en Colombia es por la inadecuada aplicación de la norma del dato financiero

### ► En esta edición

#### Actualidad

##### Primeros pilotos de generación de hidrógeno verde en el país

En el Caribe colombiano se iniciaron los primeros dos pilotos de generación de hidrógeno en el país, marcando un nuevo hito en la historia de Colombia hacia la Transición Energética, ambos ubicados en Cartagena. Pág. 4

#### Actualidad

##### Solución para empresas colombianas de cara a la crisis global de contenedores

Una de las grandes heridas que dejó la pandemia al comercio internacional fue la crisis global de contenedores. Incluso, se estima que debido a esta crisis, los fletes para Sudamérica subieron en el último año de US\$2.000 a US\$20.000. Pág. 13

#### Actualidad

##### Colombia, líder del segmento de vehículos eléctricos

Según cálculos de Andemos, con base en los datos suministrados las asociaciones de distribuidores de vehículos de cada país de América Latina, del total, 6.011 unidades fueron vehículos totalmente eléctricos (BEV). Pág. 10

#### Eventos

##### Colombia, potencia en ingeniería de túneles carreteros

En el Seminario Mundial de Túneles Carreteros en Medellín se compartieron conocimientos y experiencias relacionadas con el diseño, construcción y operación de túneles a nivel mundial. En conclusión, se ratifica a Colombia como potencia en ingeniería con 165 túneles carreteros. Pág. 14

### ► Indicadores

#### ICT MARZO 2022

(Índice de Costos al Transportador)

Índice (Base dic 2016=100)..... 117,99

Variación año corrido .....-4,04%

Variación últimos 12 meses .....1,12%

#### Estructura de Costos Operativos MARZO 2022 (Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	Variación %	Incidencia %	Ponderación%
Combustibles	1,81	0,64	35,25
Salarios, prestaciones y comisiones	6,45	1,15	16,91
Costo de capital	1,29	0,17	14,37
Peajes	5,62	0,66	11,57
Llantas y neumáticos	3,25	0,27	7,90
Mantenimiento y reparación	3,91	0,27	7,08
Seguros	8,78	0,18	2,01
Lubricantes	4,71	0,07	1,64
Otros	2,08	0,03	1,36
Garaje y lavado	5,62	0,04	0,75
Filtros	3,74	0,03	0,80
Impuesto al vehículo	3,86	0,01	0,37
<b>TOTAL MES</b>		<b>3,52</b>	<b>100,00</b>





# GH8J

CAMIONES DE GRAN ESPACIO Y UNA POTENCIA SIN IGUAL

GH8J CARGO

GH8J LARGO

- NUEVO ASISTENTE DE ARRANQUE EN PENDIENTE (ES START.)
- CABINA CON NUEVO DISEÑO INTERIOR Y SISTEMA DE SUSPENSIÓN PARA MAYOR CONFORT.
- CHASIS MÁS RESISTENTE Y DE MAYOR FACILIDAD DE ADAPTACIÓN A CUALQUIER CARROCERÍA.
- LUCES DE MAYOR PROFUNDIDAD Y AMPLITUD PARA MEJORAR LA SEGURIDAD.



## El transporte de carga es un sector estratégico y transversal para la economía



**“Hay un reto que los candidatos deben ponerle mucha atención. El país viene registrando un fenómeno de escasez de conductores por cuenta del envejecimiento natural de estos y el bajo nivel de relevo generacional, por lo tanto, vemos con preocupación que al día de hoy, no existen incentivos para que los jóvenes se motiven a esta actividad”.**

Avanza la campaña electoral hacia la Presidencia de la República de Colombia y algunos de los ocho candidatos presentaron sus planes de gobierno, explicando qué quieren para este país en materia de empleo, pensiones, salud, impuestos, educación, seguridad y reformas. Desde Colfecar, hemos venido trabajando en un documento para reiterarles que somos un sector vital para los sectores económicos y mostrándoles los retos que aún tenemos por delante, para que el país logre la recuperación económica apoyado en la competitividad y la productividad.

El transporte de carga y la logística es el motor de la recuperación económica, al ser una actividad que es transversal a todos los sectores al movilizar la carga, la paquetería y mensajería del país. Movilizamos los alimentos perecederos secos y bajo la cadena de frío, así como los bienes de primera necesidad garantizando la seguridad alimentaria del país. Igualmente, abastecemos los productos indispensables para el sector de la salud, la construcción, comercio exterior, la industria y el comercio, entre otros.

El sector del transporte terrestre, almacenamiento y logística representa el 5% del PIB nacional, generando 1,5 millones de empleos directos e indirectos. Las empresas afiliadas a Colfecar transportan el 80% de la carga

que se moviliza en el país.

Lo que sucedió en el 2020 con la llegada de la pandemia y en el 2021 con el paro nacional, visibilizó el aporte de nuestro sector mostrándolo como un actor estratégico en la economía del país, e igualmente puso en evidencia los desafíos que aún tenemos. El COVID-19 dejó ver cómo cada alcalde y gobernador implementaba medidas de restricción a los vehículos de carga pensando solo en sus territorios, pero no con una visión de país, impactando el tránsito de vehículos y conductores que, para poder cumplir su misión de abastecimiento, debían cruzar varios departamentos y cientos de municipios, así que se podrán imaginar las dificultades y sobrecostos, para poder cumplir las medidas de cada mandatario local. Por esta razón, hoy en día la competitividad no se mide entre países, sino entre cadenas de abastecimiento eficientes, donde es importante pensar en colectivo y no como individuos.

Por esto consideramos importante que el Ministerio de Transporte evolucione en Ministerio de Logística que le permita al Ejecutivo tener una visión más amplia y por tanto mayor capacidad de coordinar los esfuerzos de todos los actores de la cadena de abastecimiento, con visión de país y brinde lineamientos a los mandatarios locales de manera que ellos eviten tomar decisiones

que afecten el abastecimiento de las ciudades, poniendo en riesgo la seguridad alimentaria de Colombia. De hecho, estas restricciones no solo se limitan a contener el COVID-19, sino que por proteger el medio ambiente, generan medidas que por el contrario aumentan los niveles de contaminación y congestión vehicular al detener los vehículos en las entradas de las ciudades.

Después del paro nacional, el Ministerio de Transporte le dio una connotación de tabla de fletes a la herramienta SICE-TAC, al considerarlos como costos mínimos de pago obligatorio tanto para las empresas de transporte como para los generadores de carga, obligación que es vigilada a través del Registro Nacional de Carga, RNDC. Sin embargo, esta medida se pretende imponer en un sector donde impera la informalidad, puesto que, de 3.747 empresas de transporte habilitadas por el ministerio de Transporte, solo el 50% reportan ante el RNDC.

Indiscutiblemente este es otro de los grandes retos para el sector transporte de carga y logística que deben ser analizados por los candidatos a la Presidencia de

la República y dar respuesta a través de sus programas de gobierno y propuestas.

Lo anterior, implica un gran desafío en el marco de las políticas de Estado, las cuales buscan reducir los costos logísticos y específicamente los de transporte, lo cual ha quedado planteado en los Conpes 3489 de 2007, 3527 y 3547 de 2008, 3759 de 2013, 3963 de 2019 y 3982 de 2020. Según la Encuesta Nacional Logística realizada por el Departamento Nacional de Planeación, determinó que el costo logístico sobre las ventas en Colombia es del 12,6%, cuando en el resto de los países de la OCDE es del 8% y se estima que con la obligatoriedad del SICE-TAC, este puede llegar al 16,5%.

Nuestra propuesta es generar un marco normativo para que el sector atienda los principios de libertad vigilada y que parta de la base de que el SICE-TAC es un modelo de costos de referencia y se garantice la estabilidad jurídica en el sector, mientras se logra reducir el nivel de informalidad en nuestro sector. Desde Colfecar, hemos venido planteando la necesidad de depurar la gran sobreoferta de empresas de trans-

porte informales y la necesidad de elevar los requisitos para que una empresa de transporte cuente con la habilitación por parte del ministerio de Transporte, en la que se compruebe la solidez financiera que garantice el pago justo y a tiempo de los valores a pagar a los propietarios de vehículos. Además, es determinante generar una estrategia decidida por parte del Gobierno nacional en cabeza del ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte con el fin de identificar, investigar, sancionar y lo más importante cancelar la habilitación a aquellas empresas de transporte que no generen reportes en el RNDC.

Para el caso de combustibles también hay retos. De acuerdo con el DANE, los combustibles corresponden al 40% del total de los costos operativos del transporte de carga. Según estimaciones de Fedesarrollo, una reducción del 10% en el precio de los combustibles generaría un aumento del 0,19% del PIB nacional, e incrementaría la productividad del sector transporte en un 0,79%. Es por eso que hemos reiterado en diferentes escenarios al ministerio de Minas y Ener-

gía la importancia de revisar en detalle la fórmula que actualmente se utiliza para la fijación de los precios de referencia del combustible y los períodos de actualización. Es importante, recordar que el gobierno nacional durante el inicio de la pandemia congeló el precio de los combustibles en \$8.237 pesos entre abril y diciembre de 2020, de igual manera, para el año 2021 se evidenció el mismo comportamiento de estabilidad de precios entre los meses de abril y agosto de \$8.652 pesos, siendo un total de 14 meses en donde el Estado ha mantenido el precio de los combustibles congelados, por ende las medidas que se tomen sobre el combustible, deben analizarse con lupa, puesto que la inflación actual acumulada está en 8,53% y el combustible equivale al 1,6% sobre el porcentaje de ventas de los productos.

Según el DANE los peajes pesan el 12% del total de los costos del sector, históricamente este ha sido el mecanismo más común al que acude el Estado para financiar los proyectos de infraestructura. Actualmente,

existen 177 estaciones a cargo del INVIAS, la ANI y los departamentos y desde ya se anuncia la instalación de 18 peajes producto de contratos firmados en el Gobierno anterior. Lo cual genera mucha incertidumbre en el sector y las comunidades, puesto que estos generarán mayores sobrecostos, los cuales impactarán los precios de los productos que consumen los colombianos, en momentos donde la economía sigue en recuperación. Además, no hay que olvidar realidades como el cobro de peajes a tarifa plena en vías que están en mal estado, el cobro de 3 peajes (los más altos del país) en trayectos de 100 kilómetros o peor aún la instalación de peajes en carreteras que aún no se han construido, así como el aumento excesivo en las tarifas de peajes o el cobro de tarifas cuando la concesión ya ha alcanzado la tasa interna de retorno hace años, generaron sentidas protestas y gran malestar entre transportadores y ciudadanos a nivel nacional.

Colfecar ha venido proponiendo al ministerio de Transporte la necesidad de contar con una po-

lítica nacional de peajes, la cual debe articular a INVIAS, ANI, alcaldías y gobernaciones para que no sigan trabajando como islas independientes y se propenda por la instalación ordenada de las estaciones de peajes, definir que el ajuste anual de las tarifas no debe superar la inflación, la Superintendencia de Transporte debería vigilar y controlar que el costo de los peajes sea directamente proporcional al estado y calidad de las vías.

En cuanto a la balanza comercial y comportamiento de la carga, reiteramos que esta situación supone retos estructurales para el sector de comercio exterior, dado que Colombia es mayormente un país importador y no se ha logrado incentivar el volumen de carga de exportación, lo cual genera un fenómeno de escasez de vehículos en los puertos, lo que indudablemente presiona los fletes al alza. Es importante fortalecer al sector industrial colombiano, para incrementar los niveles de carga en el país y reducir esta brecha. Además, es determinante propender por medidas que hagan más eficiente las operaciones portua-

rias y la actividad en especial de los patios de contenedores, los cuales a la fecha carecen de regulación generando ineficiencia que afecta de manera negativa a toda la cadena de abastecimiento del país. Mucho se ha avanzado en las obras que conectan el Pacífico con el centro del país, la mega obra del túnel de la línea ahorra 50 minutos de tránsito, sin embargo la vía de acceso a Buenaventura aun sigue siendo una vía bidireccional que genera trancones para el ingreso y salida de la ciudad de horas. El sector privado ha realizado grandes inversiones en las afueras de Buenaventura, sin embargo, para acceder a este clúster logístico, no hay transporte público y la seguridad necesaria. Lo que se logra ahorrar en las carreteras nacionales se pierde por los excesivos tiempos para ingresar a las ciudades principales del país sumado a la inseguridad en estos puntos.

Otro reto no menos importante, es la seguridad en las vías nacionales, con preocupación vemos que siguen creciendo los atentados terroristas que dejan como saldos tractomulas incine-

radas en Antioquia, Cauca, Valle del Cauca, Nariño y Norte de Santander, sumado al aumento de otros delitos como la extorsión, la piratería terrestre y las amenazas en contra de empresarios del sector en estos departamentos en los que coincidentalmente existen actividades de narcotráfico.

Hay un reto que los candidatos deben ponerle mucha atención. El país viene registrando un fenómeno de escasez de conductores por cuenta del envejecimiento natural de estos y el bajo nivel de relevo generacional, por lo tanto, vemos con preocupación que al día de hoy, no existen incentivos para que los jóvenes se motiven a dedicarse a esta actividad. Es fundamental contar con una estrategia que permita profesionalizar a los conductores de carga terrestre, en donde es necesario resolver temas de fondo como lo es la revisión de la categoría de riesgo de los conductores y que ellos logren pensionarse a una edad temprana y fácil acceso a vivienda.

¡Superar estos retos nos permitirá avanzar y mejorar como país, construyendo sobre lo construido!



**OFICINAS  
ARRIENDO / VENTA**

45-48 m<sup>2</sup>

53-59 m<sup>2</sup>

96.7 m<sup>2</sup>

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















Mapa ubicación del Centro Empresarial - CENTRACAR COLFECAR

**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.

**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

## Transición energética no se detiene en Colombia: se inauguraron los dos primeros pilotos de generación de hidrógeno verde en el país

► Los proyectos pilotos fueron elaborados por Ecopetrol y Promigas. En el país también ya se encuentra el primer vehículo que utiliza hidrógeno verde producido por Ecopetrol para su funcionamiento.

En el Caribe colombiano se iniciaron los primeros dos pilotos de generación de hidrógeno en el país, marcando un nuevo hito en la historia de Colombia hacia la Transición Energética, ambos ubicados en Cartagena.

El primero de ellos fue el piloto de Ecopetrol, que se construyó en la Refinería de Cartagena (Reficar) y que permitirá probar el potencial uso de agua en los procesos y la estabilidad en la producción de esta tecnología.

El piloto, que se ejecutará durante los próximos tres meses, utiliza aguas industriales de la refinería para producir diariamente 20 kg de hidrógeno verde de alta pureza (99.999%).

Por su parte, el proyecto piloto de Promigas, ubicado en la Estación Heroica de la empresa, permite la producción de hidrógeno verde por electrolisis, es decir, utilizando energía eléctrica renovable en un electrolizador para separar los átomos de hidrógeno y oxígeno de la molécula de agua. A su vez, la energía eléctrica para su funcionamiento se tomará de los paneles solares instalados en la misma estación.

Con este piloto, Promigas se convierte en la primera compañía de la región que producirá hidrógeno verde para inyectarlo en la red de gas natural en la zona de Mamonal en Cartagena,

### Convocatoria

La convocatoria está dirigida a proyectos de producción, almacenamiento, acondicionamiento, distribución, re-electrificación y uso del hidrógeno verde.

Para el caso del hidrógeno azul, se financiarán iniciativas relacionadas con producción y gestión eficiente de la energía y que se consideren claves para acelerar la implementación de la hoja de ruta definida por el Gobierno y lograr su implementación.

generando un impacto positivo sobre el gas natural del sector industrial y los habitantes de la zona.

En la primera fase, la firma producirá cerca de 1,574 kilogramos al año de hidrógeno verde que, mezclados con gas natural, y dispuestos en la red de distribución energética, permitirá reducir la huella ambiental de la operación al evitar emisiones de 6 toneladas de CO<sub>2</sub> al año.

### El arranque

Los dos pilotos son los primeros en entrar en funcionamiento desde el lanzamiento de la Hoja de Ruta del Hidrógeno lanzada por el Ministerio de Minas y



Es una realidad: Colombia empezará a producir hidrógeno verde.  
Foto / El Container

Energía en septiembre de 2021 con el objetivo de desarrollar este mercado en el país y así contribuir con los compromisos que tenemos en materia de reducción de emisiones.

“Con la inauguración de los proyectos también estamos anunciando que el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (FENOGE) va a financiar los estudios de pre-inversión de proyectos en etapas de prefactibilidad y/o factibilidad de hidrógeno verde y azul en toda su cadena de valor, para así, seguir posicionando a Colombia a nivel regional

### En cifras

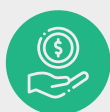
► Se estima que el desarrollo del hidrógeno le permitirá a Colombia la reducción de entre 2,5 y 3 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en la próxima década, lo que contribuye al cumplimiento de las metas de la COP21 de alcanzar la carbononeutralidad en 2050.

► De acuerdo con la Hoja de Ruta del Hidrógeno, Colombia tiene potencial para lograr producir entre 1GW y 3 GW electrolisis para hidrógeno verde en el mediano plazo, además estos proyectos podrían atraer inversiones de hasta US\$5.500 millones y ayudaría a generar entre 7.000 y 15.000 empleos durante la próxima década.

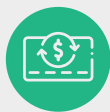
y global en sus esfuerzos por implementar cada vez más energías solidarias con el medio ambiente”, dijo el ministro de Minas y Energía, Diego Mesa.



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



Plazo **HASTA 10 MESES**



Posibilidad de **DÉBITO AUTOMÁTICO**



Sin **INTERMEDIARIOS**



LUBRICANTES

BATERÍAS

FRENOS

RINES

LLANTAS

REENCAUCHE

SERVICIOS

AUTOFIL

VIVE LA EXPERIENCIA DE **UNA PARADA ESTRATÉGICA**

[www.automundial.co](http://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 Frío  
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

# Hidrógeno y puertos son oportunidades de trabajo

► Puerto de Rotterdam y Mintraspote firmaron Memorando de Entendimiento para potenciar a Colombia en el escenario internacional como productor de hidrógeno.

La delegación del Puerto de Rotterdam, ubicado en el Reino de los Países Bajos, visitó a Colombia con una importante noticia para ambas naciones: realizar trabajos conjuntos para potenciar las posibilidades que tiene Colombia en la producción y exportación a Europa de hidrógeno e impulsar iniciativas portuarias, como la que existe en Barranquilla.

En ese sentido, el Ministerio de Transporte de Colombia y el Puerto de Rotterdam (el puerto más grande de Europa) firmaron un Memorando de Entendimiento para realizar acciones que permitan crear un corredor de exportación de hidrógeno desde Colombia hacia los Países Bajos.

“Colombia ofrece mucho potencial para la producción de hidrógeno, por lo que es posible una gran colaboración entre nosotros. Podemos compartir conocimientos y conectar a los productores con los compradores. De igual manera, podemos apoyar en el desarrollo de puertos, que es necesario para la exportación de hidrógeno”,

señaló René van der Plas, director internacional del Puerto de Rotterdam.

El ministro de Minas y Energía, Diego Mesa, señaló: “el desarrollo del hidrógeno permitirá la reducción de entre 2,5 y 3 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en la próxima década en el país”, con lo cual se permitirá una matriz energética que contribuya al cumplimiento de las metas de la COP21.

## Acuerdo

El acuerdo entre el Puerto de Rotterdam y Colombia también permitirá que el país acelere el desarrollo de sus capacidades y así posicionarse en el mercado global del hidrógeno. Todo esto, mediante nuevos acuerdos de cooperación para acceder a nuevas tecnologías, financiamiento de proyectos y la apertura de rutas de exportación de hidrógeno y sus derivados.

Durante el seminario en te-

## Puertos colombianos

Colombia exporta por vía marítima 98,8% de las toneladas de carga exportada e importada 98,2% del total nacional del comercio exterior del país, según la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales-DIAN (2021).

El Caribe continental realiza la mayoría de operaciones de transporte marítimo del país (83,7%), a razón de tener la mayor concentración de puertos (siete de los once que realizan comercio exterior), además de tener una mejor conectividad terrestre en comparación con la región del Pacífico (Ministerio de Defensa, 2020).

mas de seguridad y sostenibilidad portuaria llevado a cabo en la Universidad del Norte en Barranquilla, el alcalde de Rotterdam, Ahmed Aboutaleb, explicó que la ciudad europea tiene proyectos para contribuir al uso de energías limpias con el

fin de reducir los impactos al planeta, en los cuales está contemplado el hidrógeno bajo en carbono.

“En diez años en Países Bajos y otros países ningún motor debe ser de combustión, se debe mutar hacia motores eléctricos o cuya electricidad sea

generada por hidrógeno. Esto genera también nuevas oportunidades, oficios, expertos y empleos. Sin duda la colaboración es la clave para obtener el éxito”, señaló.

## Puertos más modernos y sostenibles

En cuanto a la modernización, sostenibilidad y seguridad portuaria, quedó el compromiso del Puerto de Rotterdam y, en general, del Reino de Países Bajos de brindar el apoyo necesario a Colombia para lograr mejores modelos portuarios, a través de la experiencia que tienen en esta materia.

En concepto del director internacional del Puerto de Rotterdam, René van der Plas, Colombia cuenta con grandes oportunidades para un importante desarrollo portuario que posicione al país en Europa en ese sector, debido a que cuenta con las condiciones naturales.

Barranquilla y el Puerto de Rotterdam, por ejemplo, identificaron asuntos de trabajo conjunto, como la digitalización que permite mejorar tiempos, costos, calidad de vida de los trabajadores, en general, los procesos.

“La eficiencia sí reduce costos y en ese sentido la tecnología ayuda de manera importante. La perspectiva en Barranquilla es tener un puerto de aguas profundas, marítimo y con el río para tener unas rutas importantes, eficientes y que atraigan grandes inversiones y negocios”, indicó el alcalde de Barranquilla, Jaime Pumarejo.

## Puerto de Rotterdam

Es el puerto marítimo más grande de Europa. Tiene 40 kilómetros de extensión, 150 mil empleos, 5 mil millones de consumidores en Europa y 5 grandes refinerías que producen los combustibles que se utilizan. La contaminación del puerto hace unos años alcanzaba 19% y ahora es 13%.

Es el complejo portuario industrial más grande de Europa y una importante puerta de entrada (energética) al noroeste de Europa.

La Autoridad del Puerto de Rotterdam (PoR) estima que el puerto necesitaría importar casi 20 millones de toneladas de hidrógeno (H<sub>2</sub>) para satisfacer la demanda de energía. Ya está desarrollando infraestructura para adaptarse a ese crecimiento y también está ubicando posibles proveedores o socios para desarrollar una cadena de suministro de H<sub>2</sub>.



# Vipal Cauchos calidad y servicio diferenciado respaldan a Bandtek y Centauros en el mercado colombiano

Ganar la confianza de los clientes es tan difícil como mantenerla, más aún cuando se trata de un mercado competitivo como el de Colombia. En el segmento de llantas, sin embargo, Bandtek SA y Reencauchadora Centauros cuentan con un fuerte apoyo para lograr este objetivo: la sociedad con Vipal Cauchos. El líder en reencauche de llantas en América Latina apoya a ambos reencauchadores con productos y servicios de alta calidad, además de un soporte técnico diferenciado, que condicionan a ambos a destacarse.

Bandtek, ubicada en Cota, es una empresa de reencauche de llantas con 15 años de experiencia, brindando servicios de

reencauche, comercialización de llantas premium y administración de llantas con un enfoque en el servicio al cliente para asegurar ahorros en sus operaciones. En palabras de Diego Amézquita, Gerente General de Bandtek, la calidad de los productos de Vipal y la cercanía que tiene con sus socios son diferenciales que los ayudan a estructurar y hacer crecer su negocio. Actualmente, Bandtek produce un promedio mensual de 2.600 unidades de reencauche y tiene una participación de mercado del 3% en su mercado.

Centauros, con sede en la ciudad de Villavicencio, con poco más de 10 años, sigue conquistando cada vez más clientes y ampliando su par-



Fábrica de Bandtek

ticipación de mercado en el departamento del Meta y región, atendiendo a las empresas de transporte de los llanos orientales, zona que presenta un gran crecimiento en Colombia. “Con el estándar de productos y servicios de Vipal Cauchos, podemos atender a nuestros clientes ofrecien-



Equipo de Centauros



Fábrica de Centauros

doles un alto nivel de calidad, lo que nos diferencia en términos de rentabilidad y eficiencia en la evaluación de CPK, demostrando un mejor desempeño frente a otros competidores en mercado”, evalúa el gerente general de la reencauchadora, Otoniel Incapié.

## TODOS LOS CAMINOS IMPONEN SUS PROPIOS DESAFÍOS.

## PARA SUPERAR CADA UNO TIENES UNA BANDA VIPAL.

UNA SOLUCIÓN PARA TERRENOS MIXTOS DV-MT



UNA SOLUCIÓN PARA TERRENOS AGRESIVOS DV-MTE



La carretera enseña a vencer

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

**OLTRO S.O.**  
Bogotá  
(1)893.2027

**BANDEK**  
Bogotá  
(1)876.4545

**REINCAUCHADORA CENTAURUS**  
Girón  
(7)676.0005

**REINCAUCHADORA REINSUR**  
Bogotá  
(1)298.1060

**DELBA**  
Pasto  
(57)314 746.1848

**REMAX**  
Bogotá  
(1)545.5452

**SIDEAS**  
Cartagena  
314 212.1680

**HENCANAL**  
Medellín  
(4)444.5858

**REINCAUCHADORA CENTAURUS**  
Neiva  
(8)860.3243

**REINCAUCHADORA CENTAURUS**  
Villao  
(8)682.4008

# “Las empresas transportadoras deben entender e

► El Container habló con Juan Guillermo Osorio Gutiérrez, gerente general de Protecdata, quien tiene 20 años de experiencia asesorando, representando y liderando diversos sectores económicos. En esta ocasión habló sobre el valor de los datos para las empresas y empresarios del sector de transporte de carga por carretera y su logística.

**¿En términos prácticos, qué es Protecdata y cuál es su objetivo?**

Protecdata Colombiana nació hace un poco más de seis años en el mercado nacional, fundamentalmente orientado al tema de protección de datos personales.

Hemos montado unos sistemas de gestión dando cumplimiento a la Ley 1581, a los estándares internacionales y a las normas europeas que rigen para América Latina, no solamente ayudando al empresario a cumplir con la norma, sino enseñándole también el valor del dato, es decir, cómo se monetizan los datos, cómo se benefician de los datos.

Pero, además, en la evolución de la tecnología, hoy tenemos que cubrirlo con los temas de cibercrímenes, ciberseguridad y cerrando todas esas brechas para que la información, no solamente no se pierda, sino que no sea susceptible de sanciones, ni de requerimientos por parte de los titulares.

En resumen, al empresario le hemos enseñado cuál es el valor de los datos y la importancia de cuidarlos. Posteriormente, evolucionamos con plataformas de firmas electrónicas, que son un proceso de firmas presenciales y firmas electrónicas no presenciales, que hoy se utilizan en el

**“Las compañías de carga hoy tienen que verse abocadas al servicio personal de transportar la mercancía, pero recogerla, entregarla o llevarla no le implica a los propietarios de ella o a los destinatarios una interacción, ahí tienen que mediar tecnología, seguridad de la información y generar facilidad”.**

**Juan Guillermo Osorio Gutiérrez,**  
gerente general de Protecdata

sector salud, en el mundo laboral, en el comercio y en dispensaciones médicas, porque hay una confusión con respecto a las firmas, es decir, una firma no es electrónica porque se incorporen a una plataforma electrónica, sino que para que sea electrónica hay unos requisitos de ley que incorporamos.

Entonces, entregamos soluciones técnico-jurídicas, que es el complemento que les ha dado facilidad a los empresarios para hacer esa transformación tecnológica.

**Se ha dicho que los datos son el petróleo del Siglo XXI. Sin embargo, este término parece ajeno a las dinámicas de nuestro gremio. En este sentido, ¿cuál es el valor real que tienen los datos para las empresas transportadoras y/o cómo pueden sacarle provecho?**

Hace un par de meses decía que ni siquiera los datos son el petróleo, porque el precio del petróleo

lo llevábamos muchos meses en unos precios muy bajitos y los datos valen mucho más que el mismo petróleo.

La esencia de la vida humana está en los datos, hoy la sociedad moderna se dirige por dos hechos económicos fundamentales: la tecnología y los datos.

Colocado esto en un ejercicio, cuánto vale más las acciones de Texas Petroleum Company o las acciones de Google.

Todos sabemos que valen más las de Google. La esencia de la organización son los datos, porque los datos permiten fidelización, continuidad de negocio, hacer la reventa, son la relación de nuestro objeto social con las organizaciones.

Entonces, en el sector transporte, las empresas seguimos de espaldas los



# el valor que tienen los datos en sus operaciones”

datos, de ahí que son fundamentales las plataformas colaborativas.

Entonces lo que debemos hacer con las organizaciones del gremio es hacerles ver y entender el valor de los datos, cómo utilizarlos, cómo monetizarlos en beneficio de su compañía el beneficio, de su crecimiento organizacional, estructural y de mercado.

**Según lo anterior y teniendo en cuenta los procesos de digitalización acelerados que enfrentan todas las empresas, ¿por qué se hace necesario para el transporte de carga y logística pensar en una correcta gestión de los datos personales a los que tienen acceso?**

La naturaleza y las relaciones comerciales hoy van a un paso acelerado respecto a la despersonalización, es decir, el cara a cara por efectos de la pandemia, se ha empezado a extinguir.

Pero a eso hay que agregarle que la tecnología que se incorpora para atender esos procesos, además de tener un contenido legal y jurídico desde el punto de vista datos personales o la Ley de Co-

mercio Electrónico, pues hay que mirarla como una facilidad en la prestación de un servicio.

Entonces las compañías de carga hoy tienen que verse abocadas al servicio personal de transportar la mercancía, pero recogerla, entregarla o llevarla no le implica a los propietarios de ella o a los destinatarios una interacción, ahí tienen que mediar tecnología, seguridad de la información y generar facilidad.

Esto tiene además un componente adicional: el papel tiene unos costos ocultos muy grandes, que los empresarios tienen que entender que la transformación tecnológica no necesariamente es costosa, la transformación tecnológica tiene que ser segura jurídicamente hablando, tiene que ser cómoda para los usuarios y para las empresas que la utilicen, pero además debe generar unas escalas de economía, eso es lo que hoy en las nuevas plataformas de firmas, de entregas y de manejo de documentos garantizan eso.

Además, debe manejar gobierno de datos, porque cuando nosotros generamos documentos almacenamos papel, que siguen siendo costos ocultos y cuando los requiere una

## Ley de Protección de Datos

**¿Qué nos puede contar sobre las leyes 1266 de 2008 y 1581 de 2012, y por qué estas son relevantes para el sector transportador?**

La ley 1581 es la Ley General de Protección de Datos, es una ley estatutaria que regula un derecho fundamental e impone una carga a los empresarios, que somos responsables de los datos, que se deben cuidar, se deben utilizar con una finalidad específica y para utilizar esos datos se requiere un consentimiento previo informado y expreso, que si esa información está digitalizada debe tener unas medidas de seguridad, pero además también nos dice que por el monto de nuestros activos entonces nosotros tenemos que presentarle al regulador, la Superintendencia de Industria y Comercio, información tres veces al año.

Sin embargo, es importante precisarlo, no es una carga, queremos ser insistentes

con nuestros empresarios, esta es de las pocas leyes que aplicarla bien trae réditos, porque vamos a monetizar esos datos. Ahora bien, la ley 1266, que también regula un derecho fundamental: el dato financiero.

En casi todas nuestras relaciones comerciales tenemos consultas y reportes a centrales de riesgos. Es una ley pequeña, aparentemente sencilla, pero hoy el 89% de las sanciones que se imponen es por la inadecuada aplicación de esa norma. La mezcla de esas dos normas, del dato general y del dato financiero, es la combinación que nos permite ejecutar de forma rápida y acelerada un negocio exitoso y seguro con los datos de nuestros usuarios y clientes.

autoridad administrativa o judicial, buscar esos datos y encontrar esos datos pues es riesgoso, pero la información en papel tiene un problema y es la alta exposición, a veces no nos damos cuenta y todos esos documentos pueden pasar por cientos de manos y eso pone en riesgo la responsabilidad que tenemos de seguridad de la información.

Eso es lo que le facilitaría a todas las organizaciones del gremio incorporar estas tecnologías.

## Un gran aliado

**En resumen, ¿por qué una empresa de este perfil puede convertirse en un gran aliado para el sector transportador del país?**

Las leyes que acabamos de mencionar de Habeas Data no son de un cumplimiento parcial, no hay nada más dinámico que los datos en una organización, siempre invito al empresario a ser rigurosos, a cuidar sus extractos bancarios y sus movimientos bancarios, la pregunta que se le debe dejar al empresario es: ¿usted tiene los extractos de los datos mensuales?, ¿quién los opera?, ¿dónde se guardan?, ¿quién los usa?, ¿para qué los usan?, ¿qué autorización tiene?

Entonces, el acompañamiento de Protecdata le permite dar cumplimiento normativo, disminuir los riesgos con el siniestro de los datos, monetizar esos datos, aplicarlos con terceros. Los datos hoy son transfronterizos. Hoy hacemos una transacción física o electrónica y en fracción de segundos, en virtud de la operación de los transportadores, de las mercancías o de los destinatarios, le pueden dar la vuelta al mundo.

Por eso, este acompañamiento les va a brindar esa oportunidad de capitalizarlo y utilizar el dato, pero hacerlo de forma segura bajo las normas y estándares nacionales e internacionales de manejo de datos.

**“Entonces lo que debemos hacer con las organizaciones del gremio es hacerles ver y entender el valor de los datos, cómo utilizarlos, cómo monetizarlos en beneficio de su compañía el beneficio, de su crecimiento organizacional, estructural y de mercado”.**



## Colombia lidera el segmento de vehículos totalmente eléctricos en América Latina por cuarto año consecutivo

► América Latina dobló las matrículas de vehículos eléctricos e híbridos en el año 2021. Incentivos a vehículos híbridos impulsan motores a gasolina Euro 6 en el mercado colombiano.

En el 2021 se matricularon en América Latina 118.145 vehículos híbridos y eléctricos, lo que supone un incremento del 107,1% con respecto a 2020 cuando se registraron 57.078 unidades.

El segmento de mayor crecimiento fueron los vehículos híbridos sumados híbridos enchufables (PHEV) e híbridos no enchufables (HEV) con 110,1%, mientras que los vehículos totalmente eléctricos (BEV) crecieron un 57,3%.

Según cálculos de Andemos, con base en los datos suministrados las asociaciones de distribuidores de vehículos de cada país, del total, 6.011 unidades fueron vehículos totalmente eléctricos (BEV), 7.887 vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEV) y 104.293 vehículos híbridos eléctricos (HEV).

Por países, el listado donde más vehículos eléctricos e híbridos se matricularon

**“La oferta de motores híbridos Euro 6 en el mercado son una gran noticia para el programa de transición energética del país, toda vez que son tecnologías más eficientes en consumo de combustible fósil y emisiones contaminantes”.**

**Oliverio Enrique García Basurto,** presidente de Andemos.

son en primer lugar México con 44.783 unidades seguido por Brasil con 34.990 unidades y Colombia con 17.702 unidades.

### Crecimiento

Aunque en Colombia todos los segmentos de vehículos eléctricos tuvieron un excelente crecimiento en el 2021, la cifra general se vio afectada por la falta de entrega de 400 buses eléctricos de los 1.002 buses eléctricos pendientes de la licitación de Bogotá.

Para el 2022, se espera que con las entregas pen-

dientes a Transmilenio el país consolide su liderazgo en América Latina en vehículos totalmente eléctricos por quinto año.

Para Oliverio Enrique García Basurto, presidente de Andemos “El acelerado aumento de vehículos híbridos en América Latina son una señal que esta tecnología es la estrategia adecuada en las aspiraciones de alcanzar un sector transporte cero emisiones toda vez que es más probable que un consumidor de un vehículo híbrido escale a vehículo eléctrico en su

### Política pública de incentivos

Cabe resaltar que, actualmente el estándar nacional de emisiones para motores de gasolina está por debajo de Euro 4 y a partir del 2023 pasará a Euro 4.

Sin embargo, gracias a la política pública de incentivos que reciben los vehículos híbridos tanto a nivel nacional como distrital, el 42% de los vehículos híbridos matriculados en el 2021 cumplieron el estándar de emisión Euro 6, el más alto estándar de emisiones de la norma europea y en el primer bimestre del 2022 la participación de vehículos híbridos Euro 6 aumentó al 56%.

En Colombia, la transición energética ha sido uno de los ejes centrales de la política pública, donde el sector de transporte juega un rol muy importante toda vez que representa el 43% del consumo final de energía del país siendo el mayor consumidor seguido por el sector residencial (27%) y el industrial (23%).

próxima compra”.

Los vehículos híbridos matriculados en Colombia sumaron 16.406 unidades registrando en el 2021 un crecimiento de 250% frente al 2020.

No obstante, mientras en México y Brasil se matriculan

más de 40 vehículos híbridos por cada vehículo eléctrico, en Colombia esta relación es 4 veces menor, por lo que se requiere promover aún más las tecnologías híbridas en el país que en su mayoría cumplen los más altos niveles de emisiones.

# CASA INGLESA

LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

## NUEVA SEDE EN SABANETA

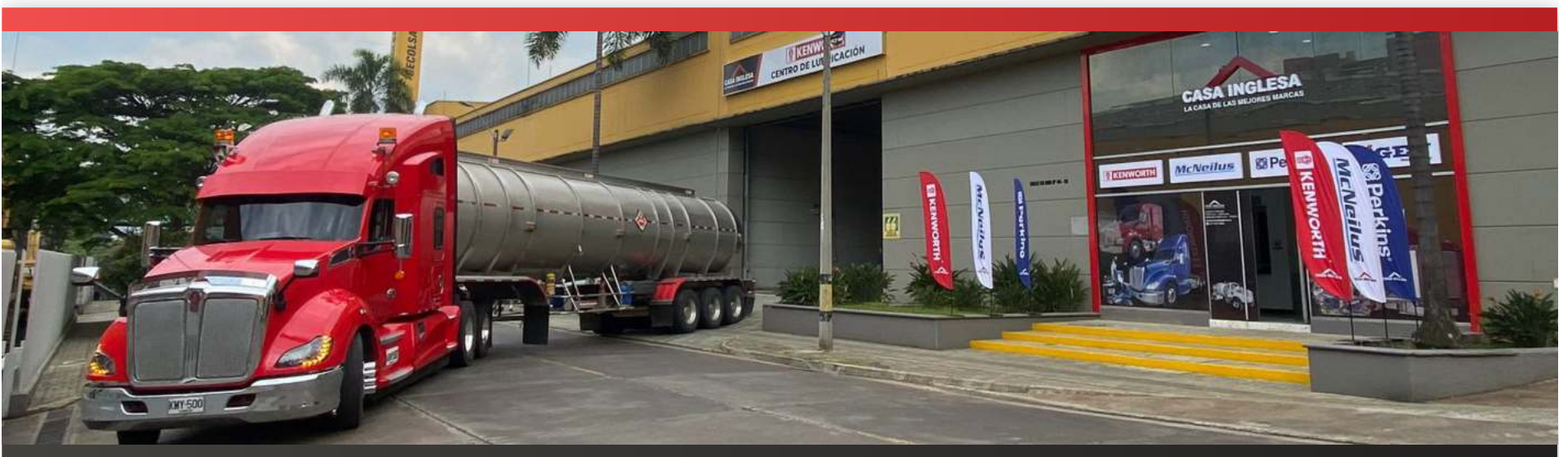


**Calle 55 Sur # 44-76  
Sabaneta, Antioquia**

A 300 mts del Centro Comercial  
Mayorca Mega Plaza

## ¡VISÍTANOS!

Venta de Equipos, repuestos originales y  
servicio técnico para todas nuestras líneas de producto



[www.casainglesa.co](http://www.casainglesa.co)

[f](#) [@](#) [t](#) [in](#) @CasaInglesaCol

[317 437 8666](#)

# Inflación sigue golpeando todos los sectores de la economía

La inflación para marzo de 2022 evidenció un crecimiento anual de 8,53% con respecto a marzo del año anterior. Y se encuentra por encima del objetivo meta propuesto por el Emisor desde agosto de 2021.

## Empleo

El mercado laboral ha presentado un gran progreso en el transcurso del año, para febrero de 2022, la tasa de desempleo se ubicó en 12,9% representando una caída de 2,6 p.p. con respecto al mismo periodo del año pasado. Asimismo, para febrero total de ocupados a nivel nacional fue de 21,7 millones de personas, presentando un aumento de 7,5% con respecto a los ocupados en febrero del año pasado.

El sector de transporte y alojamiento para febrero de 2022 representó el 6,9% de los ocupados en el país, un total de 1,5 millones de ocupados, generando más de 103 mil empleos.

Figura 1. Mercado laboral. Var. % mensual

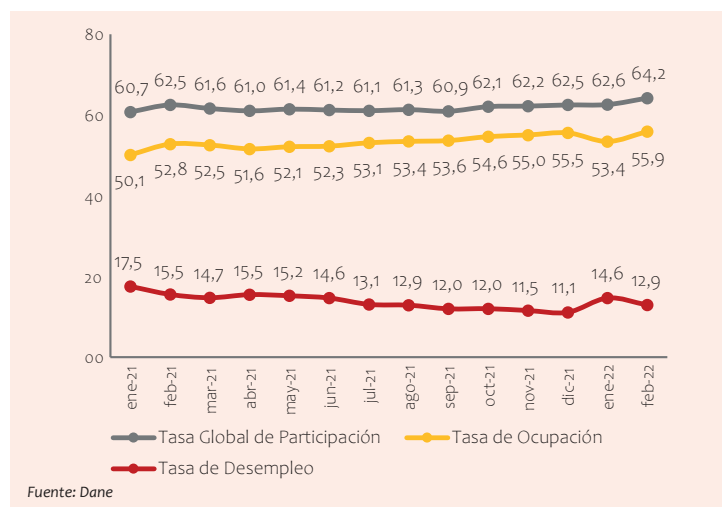
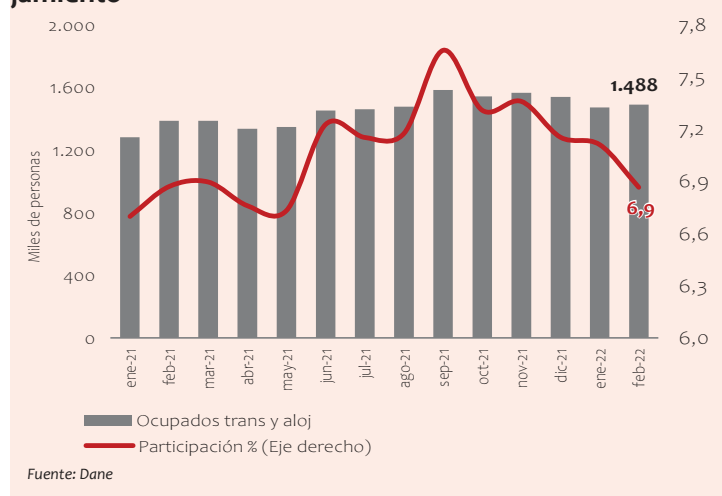


Figura 2. Generación de empleo sector transporte y alojamiento



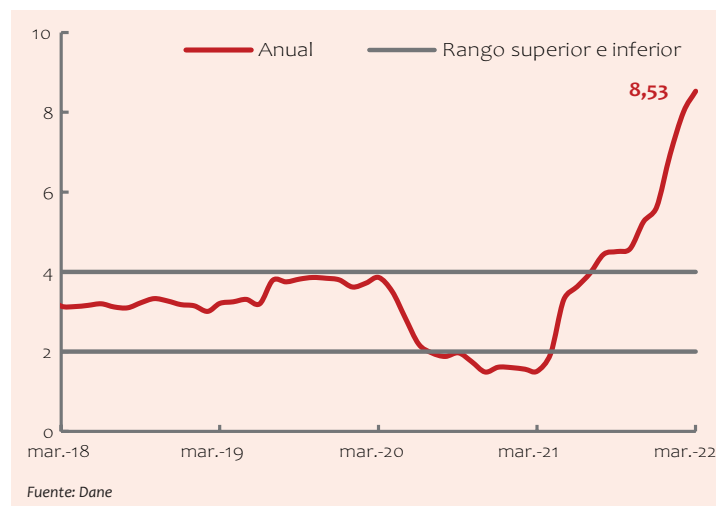
**1'488.334 Empleos** generó el sector transporte y almacenamiento en diciembre

## Inflación

La inflación para marzo de 2022 evidenció un crecimiento anual de 8,53% con respecto a marzo del año anterior, siendo los alimentos (25,37%), restaurantes y hoteles (13,55%) y muebles y artículos para el hogar (10,53%) las divisiones del gasto que más influyeron en la variación total. Por su parte, el rubro de transporte presentó una variación anual de 7,38%

La inflación se encuentra por encima del objetivo meta propuesto por el Emisor desde agosto de 2021.

Figura 4. Comportamiento del IPC Var. % anual.



## Comportamiento de la carga seca

En cuanto a la movilización de carga por carretera, para marzo de 2022 se presentó un crecimiento en la cantidad de toneladas movilizadas, esto en comparación con el mes y el año anterior.

La mercancía más movilizada en el mes de febrero fueron los cementos, morteros, refractarios y hormigones con 547.295 toneladas, seguido del Maíz con 528.101 toneladas. De las diez mercancías más transportadas seis presentan variaciones positivas con respecto al mismo periodo del año anterior.

**28,3%** de estas 9 mercancías representa un del total transportado

Marzo fue el mayor mes que se transportó mercancía durante los últimos dos años, trasladando en promedio 2.949.922 toneladas por semana.

Figura 12. Comportamiento de la carga seca

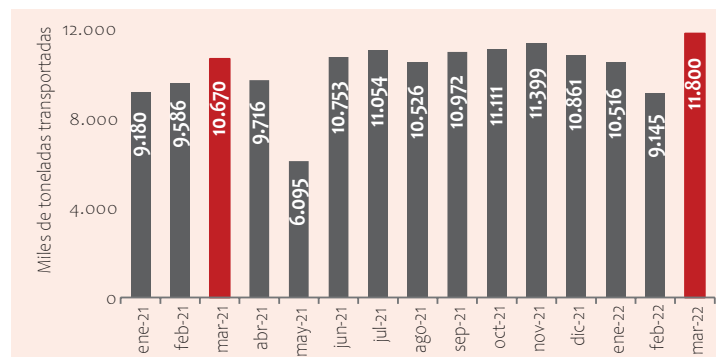
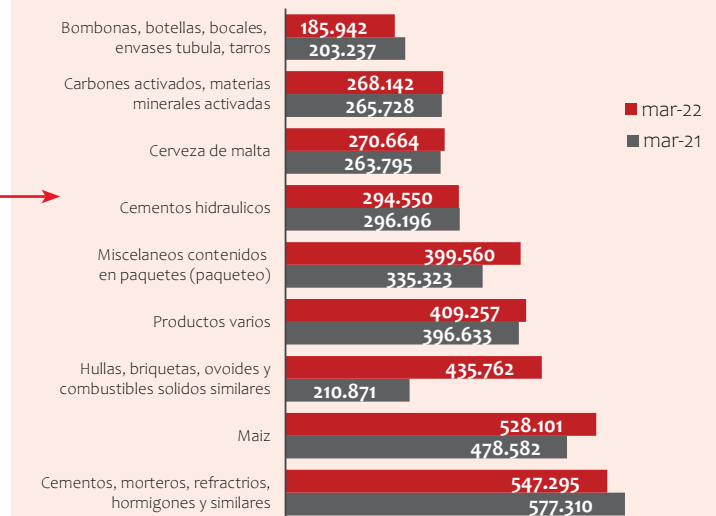


Figura 13. Las mercancías más transportadas



Fuente: Portal Logístico de Colombia

# Proponen solución para empresas colombianas de cara a la crisis global de contenedores

► Hay una tendencia de e-commerce que se ha convertido en una metodología esencial para pymes nacionales ante el aumento en el precio de materias primas, retrasos logísticos y disminución de importaciones.

Sin duda, una de las grandes heridas que dejó la pandemia al comercio internacional fue la crisis global de contenedores, ya que tras el cierre de las fronteras chinas en el 2019, los containers de mercancías quedaron represados en puertos de todo el mundo y con ello, la logística global acaeció en un escenario de retrasos y aumento de precios.

Incluso, se estima que debido a esta crisis, los fletes para Sudamérica subieron en el último año de US\$2.000 a US\$20.000. Además, para el caso de Colombia, de acuerdo con la

Superintendencia de Transporte, de enero a junio de 2021, las zonas portuarias movilizaron en total 81,1 millones de toneladas y tuvieron una variación negativa del 10 %, en comparación con el mismo periodo de 2020.

Ante esta situación, muchas empresas en el país han volcado su mirada a proveedores nacionales como parte de la solución. Para ello, algunas se han apoyado en metodologías de comercio electrónico como el dropshipping, la cual cada día gana terreno entre los comercios por los beneficios que ofrece.

## Dropshipping

De acuerdo con Luis Ramos, cofundador de Dropi, plataforma especializada en este tema, “el dropshipping es una metodología en el que una tienda online no mantiene un inventario de los productos que vende, sino que cuando un cliente realiza un pedido, ésta compra el producto a un proveedor a precios de mayorista, y luego ese tercero (proveedor) envía directamente el producto al cliente final”.

Pero, en ese sentido, ¿cuál es su aporte a la crisis global de contenedores?

## El dropshipping

1. El dropshipping ayuda a minimizar el impacto de la crisis, a través de la estructura de negocio que desarrolla, la cual acorta y optimiza la cadena logística de las pequeñas y medianas empresas, haciendo que estas ahorren dinero, personal y tiempo, al dejar de administrar un stock propio, por trabajar con el de alguien más (un proveedor) que les brinda la seguridad de suministrar las cantidades que este necesite a medida que se le van presentando pedidos. De esta manera, los comerciantes que antes invertían mucho dinero en importar productos, ahora los pueden conseguir de manera más rápida y fácil a través de plataformas.

2. Al presentarse poco abastecimiento de ciertos productos debido a la crisis de contenedores y gran demanda por parte de emprendedores que se dedican a venderlos a través de sus e-commerce, muchas empresas colombianas registradas en plataformas de dropshipping, se han visto en la tarea de duplicar su producción para suplir esta necesidad. Esto también abre la mirada de los vendedores a experimentar nuevas categorías que antes no tenían contempladas como: accesorios y moda.

“La ventaja es que el proveedor que fabrica en el país minimiza los tiempos de entrega y optimiza recursos para sus despachos. En este sentido, los comercios se benefician porque tendrán disponibilidad de inventario de productos para vender siempre”, añade Ramos.



Muchas empresas en el país han volcado su mirada a proveedores nacionales como parte de la solución.

Foto / El Container

# Colombia se ratifica como potencia en ingeniería de túneles carreteros

► Colombia también es referente en normatividad con el Manual para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de túneles carreteros adoptado por el sector transporte, se busca actualizar y regular los aspectos técnicos para la ejecución de este tipo de estructuras.

En el Seminario Mundial de Túneles Carreteros en Medellín se compartieron conocimientos y experiencias, retos, normas y técnicas relacionadas con el diseño, construcción y operación de túneles a nivel mundial.

La principal conclusión: Colombia se ratifica en seminario mundial como potencia en ingeniería con 165 túneles carreteros.

“Instalamos en Medellín el Seminario Mundial de Túneles Carreteros gracias a la experiencia que, como país

y bajo el liderazgo del Gobierno, hemos demostrado en el diseño, construcción y operación de túneles. En equipo demostramos que honramos nuestro propósito de garantizar la conectividad de las regiones del país, la reactivación económica de la nación y el fortalecimiento de la industria a partir de las vías, como ha quedado demostrado con la puesta en marcha del Cruce de la Cordillera Central y el túnel de La Línea”, expresó la ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez.

## Retos

En el marco del seminario, el director general del Inviás socializó la experiencia de Colombia para superar los retos en la ejecución del proyecto de infraestructura vial más importante en la historia del país, el Cruce de la Cordillera Central, y la construcción del túnel de La Línea, el más largo del continente en operación.

Este proyecto, que se realizó para responder a las necesidades de los colombianos –y que promueve una movilidad más ágil, prevé los derrumbes, asegura la calidad y reduce los índices de accidentabilidad–, tuvo que enfrentarse a una geología compleja y a

fallas geológicas que exigió materiales, técnicas y soporte innovadores.

“En el Inviás representamos la experiencia de la ingeniería colombiana a nivel ambiental, social y técnico. Lo demostramos con una obra de infraestructura innovadora, histórica y trascendental en Colombia como el túnel de La Línea que ya opera en el país. Hoy somos potencia mundial en el diseño y

construcción de túneles, porque en el último cuatrienio pusimos al servicio de los colombianos 52 túneles y contratamos y estamos ejecutando 53 más, contribuyendo así al desarrollo vial de la nación y generando una integración que posiciona a Colombia como referente mundial”, expresó Gil Chavarría.

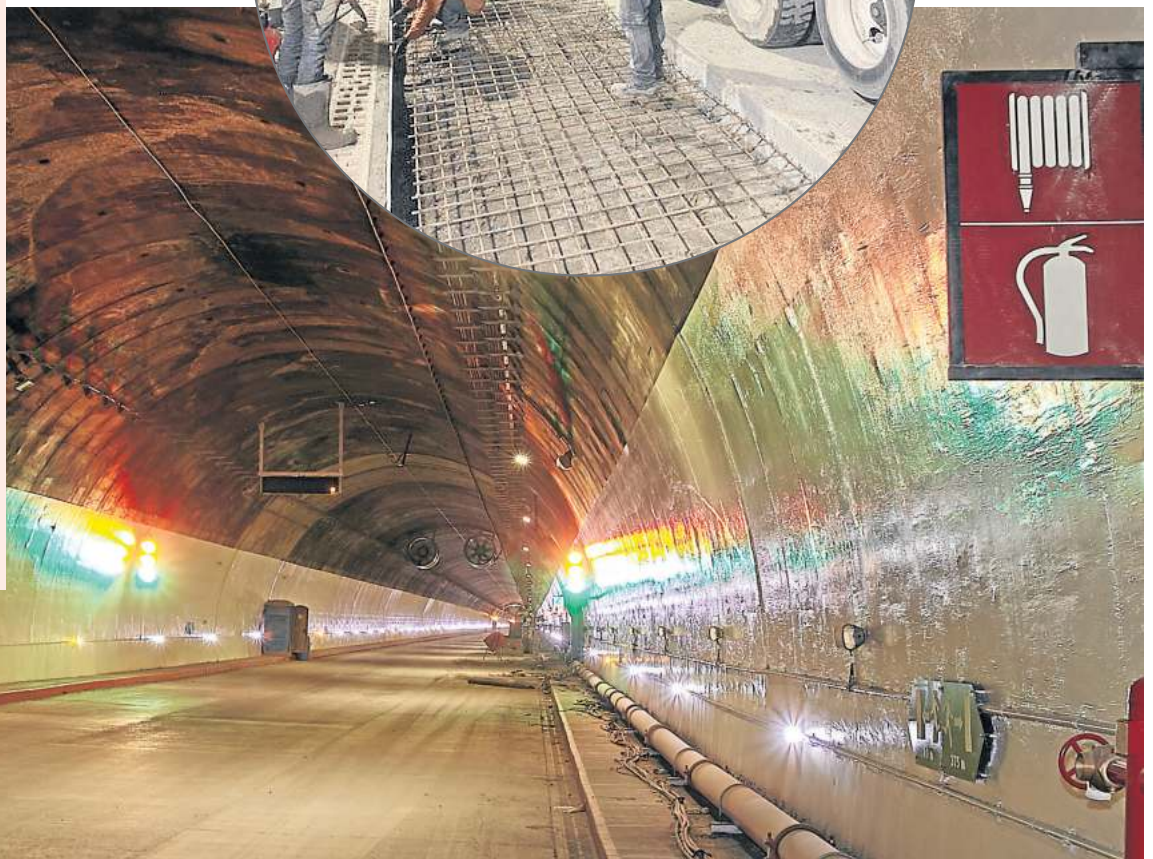
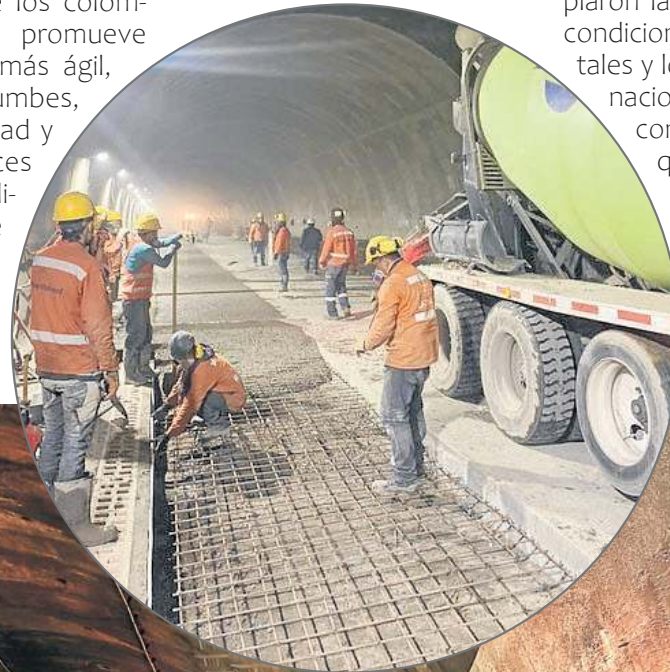
Fueron 10 retos en total los expuestos en la ponencia, entre los cuales se contemplaron la difícil geología, las condiciones medioambientales y los estándares internacionales de calidad, un conjunto de desafíos que, con hechos y compromiso, evidenciaron que Colombia entró al futuro de la infraestructura.

## Manual

Otra de las ponencias del Inviás, fue la del director técnico y de Estructuración, Guillermo Toro Acuña, quien expuso la importancia del primer Manual para el diseño, construcción, operación y mantenimiento de túneles carreteros adoptado por el sector transporte con el fin de establecer lineamientos técnicos generales que permitan contar con proyectos sostenibles, seguros, con una mayor vida útil y menos intervenciones para su mantenimiento.

“Colombia ya es hoy potencia en diseño, construcción y operación de túneles, por lo cual se hace necesario una guía y una estandarización en el proceso de ejecución de los proyectos de infraestructura del país que cumplan con altos niveles de calidad, fomenten la sostenibilidad y garanticen mayor seguridad vial y comodidad para los usuarios”, expresó Toro Acuña.

Con el manual se proporciona un documento armonizado con la sostenibilidad, alineado con la infraestructura verde vial, que fomenta la implementación de nuevas tecnologías, propicia mayores beneficios para las comunidades del área de influencia de la obra, garantiza la vida útil de las vías y asegura el patrimonio de la nación.



**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

**grupointer**

  
**MERQUELLANTAS**



**GERMAN**  
TECHNOLOGY

ORIGEN EUROPEO  
**DAF**  
DE LA MONTAÑA

UNA NUEVA FORMA DE CONQUISTAR  
LOS CAMINOS COLOMBIANOS  
**CON MÁS TORQUE  
Y MENOS REVOLUCIONES**



\*Imagen de carácter ilustrativo.

**Nuevo Tractocamión**  
**DAF XF 530** modelo 2023

Atención al cliente: 321 748 0857 | [www.kenworthcolombia.com](http://www.kenworthcolombia.com)



KenworthdeLaMontaña.Oficial



Kenworthdelamontana



KenworthDeLaMontana

CON EL RESPALDO DE

