

Transporte de Carga en medio de las adversidades



Durante la 36° Asamblea General Ordinaria de la Cámara Internacional de la Industria de Transportes (CIT), Nidia Hernández, presidente del Capítulo Colombia y Colfecar presentó una radiografía de los problemas que tiene el sector, como los bloqueos, estado de las vías, inseguridad, entre otras problemáticas.

S.O.S Internacional para más apoyo en seguridad al sector transportador

La difícil situación de inseguridad que se presenta en el país se ha convertido en el principal flagelo que afecta a los transportadores de carga y pasajeros colombianos, aunque no es el único problema que enfrentamos. Desafortunadamente, estamos volviendo a vivir situaciones que pensamos que se habían quedado en el pasado.

Lo decimos con franqueza, los transportadores estamos asumiendo todas y cada una de las ineficiencias que restan competitividad y productividad al sector y de paso al país. Todos queremos que las mercancías sigan en movimiento con la mayor eficiencia, pero no podemos ignorar el hecho de que día a día recorrer cada kilómetro es

cada vez más difícil y peligroso por cuenta del incremento del cierre de vías por la ola invernal y los frecuentes bloqueos y fuera de esto, enfrentando una ola de hurtos, saqueos, hostigamientos, intimidación y extorsiones, lo que finalmente se traduce en una mayor sensación de temor y zozobra entre los conductores y un aumento en

los costos operativos al tomar rutas alternas, sobre costos en mantenimiento de los vehículos, seguros y todas las acciones para

reforzar la administración de riesgos (acompañamientos motorizados o vehiculares, GPS, tránsito en horario solar, entre otras) por cuenta de las graves amenazas que se ciernen sobre nuestro sector.

En realidad, el listado de dificultades que venimos afrontando crece día a día por varias causas y motivos que datan de gobiernos anteriores, pero que aún persisten y en lugar de disminuir están empeorando de manera significativa, por una falta de acción más efectiva por parte de las autoridades, de hecho, la sensación que tiene la ciudadanía es que la fuerza pública esta desmoralizada y tiene las manos atadas. Desde Colfecar hemos denunciado la alarmante situación de inseguridad ante el ministerio de defensa, las autoridades pertinentes y la opinión pública sin embargo vemos con preocupación que la situación no mejora. Por lo anterior, nos hemos visto en la necesidad de elevar nuestra voz y llamado de auxilio en los escenarios internacionales.

Es así como Colfecar, en ejercicio de la Presidencia del Capítulo Colombia de la Cámara Internacional de la Industria del Transporte (CIT), un organismo que congrega a entidades del sector de transporte de carga y pasajeros en 58 países, llevamos ante la Asamblea General del mismo en la sede de las Naciones Unidas de New York, un completo informe en el que se demuestra el grado de indefensión en el que estamos



los transportadores del país.

Con cifras en la mano demostramos ante nuestros pares en la CIT que estamos al borde del colapso por cuenta de los continuos y múltiples bloqueos que continúan en aumento, el mal estado de la infraestructura vial la cual ha empeorado con la ola invernal, un nivel de inseguridad creciente, altos costos por la inflación, devaluación y altas tasas de interés que, sumados a una reducción en el volumen de carga, puede llevarnos a la quiebra.

Inseguridad

La grave situación de inseguridad que afecta al transporte de carga por carretera deja a la fecha conductores gravemente heridos o asesinados por intento de hurto, el secuestro de cuatro conductores y sus trac-

Si a esta situación no se le pone un freno, lamentablemente el volumen de carga seguirá disminuyendo significativamente y ante esta grave situación ¿a futuro que nos quedará para transportar?

El Container es una publicación de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar



DIRECTOR
Nidia Hernández Jiménez

DIRECTORA DE COMUNICACIONES
Aura Carrillo Carrillo
comunicaciones@colfecar.org.co

CONSEJO EDITORIAL

Nidia Hernández Jiménez
Claudia Linares
Johan Andrés Montealegre
Felipe Muñoz
Julian Villamizar Romero

EDITOR

Karen Juliete Rojas Gaitán
medios@colfecar.org.co

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN
Deyanira Buitrago Mendoza

DISEÑO DE CUBIERTA
Nicolás López Hernández

DIRECTOR FINANCIERO
Gustavo Moreno

DIRECTORA COMERCIAL
Katherine Hurtado Torres
directorcomercial@colfecar.org.co
celular 3123669952

Los artículos de opinión que aparecen en esta publicación son responsabilidad de sus autores y no comprometen el pensamiento de El Container

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

tomulas, el incremento de actos terroristas y violentos sumados a la creciente extorsión a empresarios del sector y cobro de vacunas a los conductores de vehículos de carga, así como el hostigamiento por parte de grupos al margen de la ley y de delincuencia común en las vías nacionales.

Por citar solo algunos casos, en menos de 2 meses se ha presentado la explosión de 3 granadas en pleno centro de Cúcuta lo que ha hecho que los conductores se abstengan de viajar por riesgos en seguridad a la capital nortesantandereana lo que frena la reactivación económica de la región, la cual se esperaba impulsar con la apertura de la frontera entre Colombia y Venezuela. Por otra parte, el ELN sigue ejerciendo una campaña de terror entre la población, instalando avisos en las vías del Valle del

Cauca, distribuyendo panfletos Bogotá y Cali, además de colocar cilindros bomba en las vías del Cauca.

De igual forma, las rutas que conducen desde Antioquia, Santander - Norte de Santander y Bogotá a la costa Caribe en vías como: Tarazá-Puerto Valdivia, Ocaña-Santa Marta y el departamento del Cesar entre Curumaní hasta San Alberto, son puntos que hemos señalado como críticos. Adicionalmente, desde Fusagasugá hasta Bogotá por la autopista sur y las vías perimetrales de las principales ciudades, registran un aumento de hurtos a los vehículos de carga.

Estos hechos de inseguridad se agravan por actos terroristas como la incineración de tractomulas y buses, sumados al hostigamiento por parte de los Grupos Armados Organizados (GAOs), que junto a la piratería terrestre, principalmente han azotado a departamentos como: Antioquia, Sucre, Córdoba, Atlántico, Valle del Cauca, Meta, Caquetá, Arauca, Choco y Cundinamarca, sin que veamos mayores avances en las acciones por parte del gobierno con el objetivo de contrarrestar esta situación, la cual está generando pérdidas multimillonarias a transportadores y generadores de carga. Esta situación de inseguridad igualmente ha sido expuesta por los gobernadores de estos departamentos, al lanzar la campaña Libertad y Orden, al mostrar en sus cuentas de Twitter el escudo de Colombia, a la cual

se unió la Federación Nacional de Departamentos (FND).

En el caso del transporte, los delincuentes están encontrando en el mal estado de la infraestructura vial y los puntos de resaltos, aliados naturales debido a que por los constantes huecos que hay en varios tramos de importantes carreteras como por ejemplo la Ruta del Sol o los puntos de resaltos cerca a poblaciones, los conductores tienen que disminuir significativamente la velocidad de sus vehículos, momentos que son aprovechados por bandas criminales que se dedican a esta actividad bajo distintas modalidades.

Hemos informado a las autoridades sobre las modalidades de hurtos como el descuelgue, el cual se trata de hurtos parciales de mercancías transportadas en la unidad de carga de los vehículos, generalmente le apuntan a tecnología donde el impacto económico es significativo altos, los delincuentes rompen los techos de los furgones o destruyendo los candados y precintos de seguridad.

Por eso, es importante que se extremen las medidas de seguridad en las vías nacionales, poblaciones periféricas a las ciudades principales y puertos del país, especialmente en Buenaventura, para evitar que continúen los actos delincuenciales y terroristas en contra de los vehículos de carga y pasajeros, y que se establezca un pie de fuerza permanente de la Policía y el Ejército, que garanticen nuestra movilidad sin poner en riesgo la integridad de los conductores, vehículos y la carga.

Cabe recordar, que durante el paro minero que se presentó hace unas semanas, el sector transportador de carga se vio sumamente afectado, debido a que no lograron movilizarse cerca de 6.000 vehículos, entre camiones de transporte de carga y buses de transporte público y si bien es cierto se organizaron caravanas, es importante tener en cuenta que estas podían escoltar a 300 vehículos diarios, cuando en esa ruta en circunstancias normales se movilizan más de 1.000 vehículos por día, por lo tanto, lo que no puede ocurrir es que se normalice estos esquemas de acompañamiento, sino que el gobierno garantice el control territorial y la soberanía del estado. Todo lo anterior, en medio de un fuego cruzado entre el ejército y el clan del golfo, lo cual generó pánico entre los actores de las vías.

Esta situación genera angustia e incertidumbre, debido a que nos vemos obligados



a tomar vías alternas las cuales implican un mayor número de kilómetros y en consecuencia de costos (combustible y peajes), las cuales no están siempre en buen estado, por lo tanto, generan un mayor costo en el mantenimiento de los vehículos.

Por este nivel de inseguridad, sumado a los innumerables bloqueos, es que hemos pedido el apoyo de la CIT y de las Naciones Unidas, porque vemos con preocupación que cada vez más se están vulnerando los derechos en nuestro sector: el derecho a la vida, el derecho al trabajo, el derecho a la libre movilidad y el derecho a que los colombianos tengan un abastecimiento de bienes y servicios de manera libre, eficiente y segura.

Lo más preocupante de esta ola de inseguridad en diferentes zonas del país, es que no solo está afectando a los transportadores, sino a los industriales, comerciantes, petroleras y al sector agropecuario, generando el cierre de empresas en Colombia. Según las cifras del ministerio de defensa, los delitos de alto impacto están en aumento, el hurto ha incrementado en un 26% en enero 2023 Vs enero 2022, la extorsión ha aumentado en un 33% en el mismo periodo y el secuestro en un 43,6% entre el primer semestre del 2022 Vs el segundo semestre del mismo año. Enero de 2023 ha sido el inicio de año con mayor número de secuestros en los últimos ocho años.

Con mucha preocupación vemos como los medios de comunicación informan cómo se han disparado los delitos en Colombia, mientras que han caído las capturas y se bajó la guardia en la lucha contra el narcotráfico. Si a esta situación no se le pone un freno, lamentablemente el volumen de carga seguirá disminuyendo significativamente y ante esta grave situación ¿a futuro que nos quedará para transportar?

Con cifras en la mano demostramos ante nuestros pares en la CIT que estamos al borde del colapso por cuenta de los continuos y múltiples bloqueos que continúan en aumento

Mintransporte habilitará puente militar para atender emergencia del puente El Alambrado

► Este conector atraviesa el río La Vieja y conecta los departamentos del Quindío y Valle del Cauca.

El pasado miércoles 12 de abril, sobre las 3:00 p. m., se reportó la caída del puente El Alambrado, que hace parte de la vía que comunica a los departamentos del Quindío y Valle del Cauca. El hecho dejó dos muertos, pertenecientes a la Escuela de Cadetes Simón Bolívar y 15 heridos. Además, dos vehículos (un carro particular y un camión) resultaron afectados tras la caída del puente.

Por lo sucedido, el Ministerio de Transporte informó que, en un tiempo máximo de 45 días, se habilitaría un puente militar provisional que permita superar la emergencia presentada con el colapso del puente El Alambrado.

“Cuando hablamos de 30 – 45 días no es un puente que se pueda sustituir todo con estructura en cemento. Estamos hablando de estructuras tipo puentes militares, que son los que nos habilitan el paso y puentes que sirvan además con carácter permanente”, dijo Guillermo Reyes, ministro de Transporte.

Y agregó que “es importante decirles a los colombianos que nosotros tenemos una infraestructura de puentes de más o menos de 3.800 km en puentes, un 30% están en mal



Fotos: Ministerio de Transporte

estado y en riesgo de colapso y eso se debe a que en gobiernos anteriores no invirtieron en revisar el estado de los puentes, eso nos pone en una situación que nos obliga a preparar una inyección de recursos para revisar el estado de estos”.

Cabe anotar que en la zona estuvo el jefe de la cartera junto con autoridades locales y entidades adscritas a la entidad como el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con las que de

“ Tenemos una infraestructura de puentes de más o menos de 3.800 km en puentes, un 30% están en mal estado y en riesgo de colapso

manera preliminar se han habilitado vías alternas.

Reyes también extendió un mensaje de condolencias para las familias que perdieron a sus seres queridos en este hecho. “Queremos expresar nuestro sincero sentimiento de pesar por la muerte de dos miembros de la Policía Nacional, con ocasión de

la caída del puente sobre el río La Vieja. El Gobierno atiende la emergencia en la que, además, resultaron heridas 15 personas, y adoptó todas las medidas para poder atenderla”, señaló.

Por su parte, el director de la ANI, William Camargo, aseguró que las autoridades “llevan a cabo

las investigaciones para establecer las causas del siniestro, así como las responsabilidades civiles y contractuales”.

“Este era un puente construido en el año 1984 al que se le venía haciendo su mantenimiento recurrente. Hace tres meses se le revisó y no reportó fallas. Mantenemos observación sobre la zona, estamos en alerta máxima y hemos hecho todas las recomendaciones a los usuarios de la vía para que tomen vías alternas”, puntualizó Camargo.

Rencanal es una referente en el mercado colombiano y destaca la línea exclusiva de Vipal Cauchos

En un mercado competitivo, es necesario destacarse y ofrecer para los clientes las mejores soluciones para sus necesidades. Esto se aplica también para el segmento del reencauche de llantas, en donde la reencauchadora Rencanal, de la ciudad de Sabaneta, en el departamento de Antioquia, es una referente al desempeñar un trabajo de excelencia. La empresa ofrece para sus clientes, transportadoras de carga y pasajeros, todo el mix de Vipal Cauchos, incluyendo las bandas de rodadura de la línea exclusiva de Desarrollo Vipal (DV).

La empresa Rencanal actúa en una región colombiana en donde el transporte, tanto en las carreteras como en la ciudad, exige que las llantas posean una excelente calidad, ofreciendo un alto rendimiento y seguridad. Para eso, Vipal Cauchos, líder en América Latina y una de las principales fabricantes de productos para el reencauche de llantas,

ofrece diferentes opciones de soluciones, como las bandas exclusivas de la línea DV, que cuentan con atributos técnicos que les otorgan características especiales para cada tipo de aplicación en las que fueran proyectadas, como la de entregar un rendimiento superior en situaciones agresivas del terreno y resistencia contra el desgaste.

Para Jaime Castro, Gerente de Rencanal, contar con el apoyo de Vipal es fundamental para la empresa. “Vipal Cauchos es nuestra principal

socia, porque, con la calidad y soporte que nos proporcionan, logramos ser reconocidos en el segmento del reencauche de llantas en Colombia”, afirma. “Nuestro diferencial es el de brindar un reencauche con alto rendimiento, desempeño y calidad. Siendo así, con la asesoría completa de Vipal, ofrecemos para el transporte de cargas y de pasajeros en nuestro mercado una de las mejores opciones de costo por kilómetro. Y la línea DV de la marca Vipal es siempre una excelente opción para poder lograr estos resultados”, completa.



**DIFERENTES TERRENOS,
LA MISMA CONFIANZA Y CALIDAD
EN EL REENCAUCHE DE LLANTAS.**

VIPAL® 50 AÑOS
CAUCHOS



DV-MT

Con compuesto especial para **terrenos mixtos.**

DV-MTE

Con compuesto específico para **terrenos agresivos.**

OLTRIO S.O.
Bogotá-(1)893.2027

BANDTEK
Bogotá-(1)876.4545

REINCAUCHADORA REENSUR
Girón-(7)676.0005

REINCAUCHADORA REENSUR
Bogotá-(1)298.1060

DELGA
Pasto-(5)7314 746.1848

Metrollantas
Bucaramanga - (7)671.1222

ANRE
Asociación Nacional de Reencauchadores de Colombia

SIDEAS
Cartagena-314 212.1680

RENCANAL
Medellín-(4)444.5858

REINCAUCHADORA REENSUR
Neiva - (8)860.3243

REINCAUCHADORA CENBAUROS
Villao -(8)682.4008

ISO
9001:2008
CERTIFIED

TRIB
Member
An Industry Association

www.vipal.com
info.co@vipal.com
+57.601.823.4089

Colfecar en Tu

▶ Con éxito se llevó a cabo Colfecar en Tu Región Bucaramanaga donde se resolvieron inquietudes a los afiliados a Colfecar, de esa parte del país.



Visita a la empresa Transolicar



Visita a la empresa Frimac



Visita a la empresa Copetran



Coctel con afiliados de Bucaramanga



Intervención de Supertransporte, Ayda Lucy Ospina



Visita a la empresa Cotrasur

Región Bucaramanga



Afiliados asistentes en Bucaramanga



Intervención Nidia Hernández Jiménez, presidente ejecutiva de Colfecar

¡Gracias Bucaramanga!
#ColfecarEnTuRegión



Intervención de Sebastián Talero, Coordinador técnico del programa de Política nacional de logística del Ministerio de Transporte



Intervención de Jorge Campillo, director de Parafiscales UGPP



Intervención de Supertransporte, Ayda Lucy Ospina

Esta es la nueva junta directiva de Colfecar

► En la pasada Asamblea General de afiliados por unanimidad fue elegida la nueva Junta Directiva de Colfecar, quienes se encargarán de dirigir al gremio en el periodo 2023 - 2024.

Principales



Juan David Gaviria,
Gerente General de
TDM



Wilson Arismendi,
Gerente General de
Copetran



Carlos Mario Gutiérrez,
Gerente general de
DITRANSA S.A.



Eduardo Giraldo Mejía,
Gerente General
de Envía



Sebastián Echeverry,
Gerente de Transportes
Vigía S.A.S



Juan Pablo Mendoza,
Gerente general Transportes
Caravana SAS



Wilmar Alexander Gómez,
Gerente General de
Cootraris

Suplentes



Carlos A. Carrillo Ríos,
Gerente General de
Cointra S.A.S.



Diego Mantilla,
gerente de TCC



Wolfgang Peña Díaz,
Gerente de Cotrasur



Oscar Sánchez,
gerente de Prodeca



Carolina Murcillo,
Gerente comercial de
Transportes Centro Valle



Carlos Eduardo Chaves Abedat,
vicepresidente Comercial y de
Proyectos de OPL Carga



Nicolás Rubiano,
Gerente general de proyectos
especiales de Unión
Andina de Transporte S.A.

Asesores



María Elena Obando
Presidente junta directiva
Coordinadora Mercantil



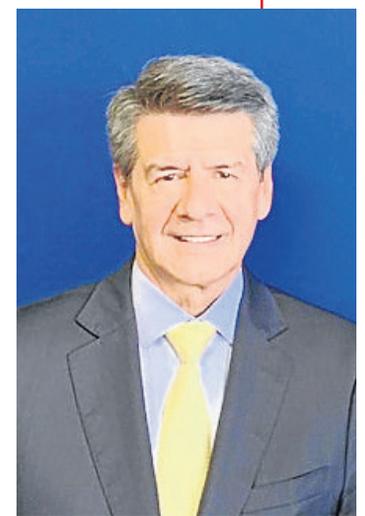
Carlos Mario Restrepo,
presidente de
CARGA S.A.



Juan Gonzalo Maya Molina,
Gerente general de
Botero Soto



Orlando Vélez,
miembro de junta directiva
Transer S.A.



José Agustín Hernández,
Presidente de ALDIA
Logística

Aprueban en tercer debate el acuerdo de transporte internacional entre Colombia y Venezuela

► Se espera que el proyecto de ley pase a la plenaria de la Cámara de Representantes para su aprobación final en el Congreso de la República.

En la decisión tomada el pasado 18 de abril, en la Comisión segunda de la Cámara de Representantes se aprobó en tercer debate el proyecto de ley a través del cual se ratifica el Acuerdo de Transporte internacional de carga y pasajeros por carretera entre los países de Colombia y Venezuela.

Vale resaltar que el acuerdo suscrito el 1 de agosto de 2014, en Cartagena tiene por objetivo facilitar a través de un instrumento legal la regularización del transporte internacional de carga y pasajeros por carretera y dar impulso al desarrollo económico integral para estos dos países.

En el presente acuerdo se destacan como puntos importantes:

- Que para el servicio de transporte internacional de carga y de pasajeros por carretera el transportista deberá obtener la autorización para cada uno de los

Por: **Claudia Linares,**
Directora jurídica de Colfecar



“ El acuerdo suscrito el 1 de agosto de 2014, en Cartagena tiene por objetivo facilitar a través de un instrumento legal la regularización del transporte internacional de carga y pasajeros por carretera



Foto Regional Norte de Santander

“ Se espera que los organismos de transporte terrestre competente a cada una de las partes diseñen e implementen un sistema automatizado para llevar el registro de las empresas

vehículos y sus unidades de carga.

- Que dicho servicio solo podrá efectuarse a través de los pasos fronterizos habilitados entre los países.
- Las autoridades migratorias son las encargadas de regular el registro, información, admisión e ingreso, egreso y permanencia de los tripulantes.
- Los países previo acuer-

do homologarán los documentos requeridos para el transporte internacional.

Es de resaltar que, la empresa de transporte internacional debidamente autorizada, con sus vehículos habilitados, deberá contratar un seguro que ampare la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros

y a terceros o cosas no transportadas y los daños corporales que sufra la tripulación como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados para que la empresa de transporte internacional preste el servicio.

Se espera que los organismos de transporte terrestre competente a cada una de las partes diseñen e implementen un sistema automa-

tizado para llevar el registro de las empresas, en conjunto con sus vehículos habilitados para operar el servicio de transporte internacional de carga y de pasajeros por carretera, conforme a lo acordado entre los dos países.

Cabe anotar que, el proyecto de ley pasará a la plenaria de la Cámara de Representantes para su aprobación final en el Congreso de la República.



CONFÍE EL TRANSPORTE DE CARGA A LA SG1A MINIMULA



- POTENCIA: 345 HP@1.800 RPM
- TORQUE: 145 KGM @ 1.100 RPM
- FRENO DE MOTOR TIPO JAKE EFECTIVO Y SILENCIOSO.
- CABINA SEMIFLOTANTE QUE OFRECE GRAN CONFORT.
- CON TODO LISTO PARA ENGANCHAR Y PRODUCIR.



INGRESE A: www.hino.com.co Síguenos en: [f @hinocolombia](https://www.facebook.com/hinocolombia) [t @hinocolombia](https://twitter.com/hinocolombia) [i @hino.colombia](https://www.instagram.com/hino.colombia) [y Hino Colombia](https://www.youtube.com/HinoColombia) [in Hino Colombia](https://www.linkedin.com/HinoColombia)



RED HINO A NIVEL NACIONAL: BARRANQUILLA: Autonorte: Tel.: (605) 3670100, BOGOTÁ: Praco Didacol Américas: Tel.: (601) 3808910 – Praco Didacol Calle 80: Tel.: (601) 3808920 – Praco Didacol Morato: Tel.: (601) 4238300 – Yokomotor Bogotá: Tel.: (601) 7482020, BUCARAMANGA: Praco Didacol: Tel.: (607) 6910200, CALLI: Praco Didacol Yumbo: Tel.: (602) 3692100, CHÍA: Novamotors: Tel.: (601) 8796262, CARTAGENA: Vehidiesel: Tel.: (605) 6620828, DUITAMA: Carrazos Ltda: Tel.: 3202731534, IBAGUÉ: Motorsur: Tel.: 3045692639, ITAGÜÍ: Praco Didacol: Tel.: (604) 2040200, MANIZALES: Vehicaldas: Tel.: 3104694333, MEDELLÍN: Autoamérica: Tel.: (604) 4441121, MONTERÍA: Motorsur: Tel.: 3006780340, PASTO: Motor Hino de Nariño: Tel.: 3157004145, NEIVA: Motorsur: Tel.: (608) 8701708, PEREIRA: Praco Didacol: Tel.: (606) 3470200, TUNJA: Carrazos Ltda: Tel.: (608) 7405060, VALLEDUPAR: Megacomercial: Tel.: 3003082711, VILLAVICENCIO: STK Power: Tel.: 3114740497.



Transporte de Carga en

▶ Durante la 36° Asamblea General Ordinaria de la Cámara Internacional de la Industria de Transportes (CIT), Nidia Hernández, presidente del Capítulo Colombia y Colfecar presentó una radiografía de los problemas que tiene el sector, como los bloqueos, estado de las vías, inseguridad, entre otras problemáticas.

En los días 19 y 20 de abril, se realizó la 36° Asamblea General Ordinaria de la Cámara Internacional de la Industria de Transportes (CIT), celebrada en la sede de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en Nueva York. El evento contó con la participación de líderes empresariales y políticos del sector transporte de todo el mundo, quienes debatieron sobre los principales desafíos y oportunidades que enfrenta el sector en la actualidad.

Además, se anunció el nombramiento del nuevo cónsul honorario de la CIT, Jan Hoffmann, en Europa y la junta directiva de la CIT reconoció la valiosa contribución y dedicación del recién nombrado cónsul honorario para la industria del transporte y expresó su confianza en que representará los valores e intereses de la CIT en Europa con distinción.

También se otorgó la Orden al Mérito Interamericana de Transporte (OMI-Trans), que se concede a personas que se destacaron por su desempeño y contribución al desarrollo de la industria del transporte en las Américas y se dio a conocer la lista de empresas que recibieron las certificaciones ESG CQCIT y CIT GREEN, con las que reconocen el compromiso de las empresas con la responsabilidad social, ambiental y



de gobierno, promoviendo prácticas sustentables en sus operaciones.

En el caso de Colombia en representación de los transportadores de carga estuvo Nidia Hernández Jiménez, presidente de la CIT Capítulo Colombia y presidente ejecutiva de Colfecar, que hizo una intervención en la que expuso los principales problemas que enfrenta el sector de transporte de carga y logística en el país.

En dicho evento, Hernández recalzó la importancia

“ Realmente necesitamos el apoyo de la CIT y de las Naciones Unidas, porque se están vulnerando los derechos en nuestro sector: el derecho a la vida, el derecho al trabajo, el derecho a la libre movilidad

y el aporte económico que da el sector a la economía de Colombia: “El sector de

transporte y logística representa el 5% del Producto Interno Bruto de Colombia y generamos 1,6 millones de empleos, movilizamos 133 millones de toneladas al año, es decir el 97% de la carga en Colombia se mueve por carretera y el parque automotor está compuesto por 373 mil vehículos de los cuales el 80% de estos están en manos de pequeños propietarios y el 20% en manos de empresas de transporte y el promedio de nuestro parque automo-

tore es de 21 años”.

La líder gremial indicó que, aunque se ha venido avanzando en la infraestructura vial todavía hay caos para la entrada y salida en las ciudades principales.

“Un vehículo de carga ya sea ingresando, saliendo o recorriendo toda la ciudad puede estar tardando de tres a cuatro horas en promedio, adicionalmente se suma el mal estado de las vías donde aparece la Ruta del Sol, que lleva seis años en mantenimiento y que el

medio de las Adversidades



mismo Ministerio de Transporte confirma que es una vía con 2.000 huecos, que hasta ahora está empezando a ser intervenida, pero que ha generado altos costos de mantenimiento a todos los dueños de vehículos”, señaló.

Adicionalmente, resaltó una de las problemáticas más recurrentes con las que se enfrenta el transporte de carga, ya que vienen soportando más de 200 bloqueos en las vías por parte de comunidades inconformes y afirmó: “Nosotros hemos venido haciendo el conteo del tema de los bloqueos y nuestras cuentas nos dan 176 desde enero a marzo, pero ya en lo corrido de

abril están superando más de los 200 bloqueos. Cuando sumamos toda esta cantidad de novedades estamos viendo una afectación de 4 meses en el año, pero lo más triste es que para el año 2023 ya vamos con una afectación sobre los cinco meses y apenas han corrido tres meses de este año”.

Asimismo, se refirió a las consecuencias que ha generado la reforma tributaria que está afectando al sector empresarial. Otro de los puntos que exhibió es que las perspectivas económicas del país realmente no son alentadoras y agregó que “lo estamos notando en el transporte de carga porque estamos viendo la

“ El sector de transporte y logística representa el 5% de Producto Interno Bruto de Colombia y generamos 1,6 millones de empleos y movilizamos 133 millones de toneladas al año

disminución del volumen de carga y ante todo esto el gobierno pretende y está tramitando en el Congreso tres grandes reformas: laboral, pensional y de salud”.

Por otro lado, resaltó la intranquilidad que tienen por la ola de inseguridad por la

que atraviesa el país. “Estamos viendo con mucha preocupación los hurtos en carretera, que le están costando la vida a los conductores de carga, el aumento de las extorsiones o las famosas vacunas para los empresarios, el hostigamiento por parte de grupos al margen de la ley, que están colocando avisos en las carreteras y generan mucho temor en la población y vemos con más preocupación que existen muchos beneficios para los delincuentes con algo que se enmarca como justicia restaurativa y eso realmente nos genera muchísima preocupación”, anotó Hernández.

Por último, la presidente

del gremio reveló que en estos hechos de inseguridad han sido asesinados 13 conductores de vehículos de carga. También manifestó su preocupación frente al combustible teniendo en cuenta que este representa el 40% de la canasta de costos.

La líder gremial finalizó su presentación diciendo: “Realmente necesitamos el apoyo de la CIT y de las Naciones Unidas, porque se están vulnerando los derechos en nuestro sector: el derecho a la vida, el derecho al trabajo, el derecho a la libre movilidad y el derecho a que los colombianos tengan un abastecimiento de bienes y servicios de manera libre y segura”.

Estudio reveló que con el proyecto de Reforma Laboral las em

- ▶ El estudio concluyó que las principales decisiones que tomarían los empresarios sería ajustar los horarios laborales y disminuir los turnos de trabajos nocturnos, las empresas paqueteras buscarían sustituir mano de obra por automatización.
- ▶ El estudio del impacto al proyecto de Reforma Laboral en el sector transporte de carga fue divulgado en varios medios de comunicación como Noticias Caracol, Portafolio, El Tiempo, La República, Caracol Radio entre otros.

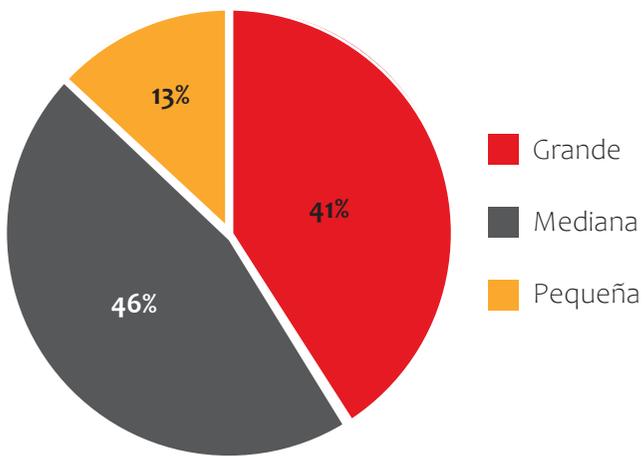
El pasado 16 de marzo de 2023, fue radicado el proyecto de ley de la reforma laboral.

Luego de conocer el documento del proyecto de ley, la Dirección de Asuntos Económicos de Colfecar, realizó el análisis del impacto que tendría la aprobación de la Reforma Laboral en los afiliados.

En la muestra participaron empresarios de Bogotá, Antioquia, Atlántico, Valle del Cauca, Santander, Norte de Santander, Bolívar, Risaralda, Huila.

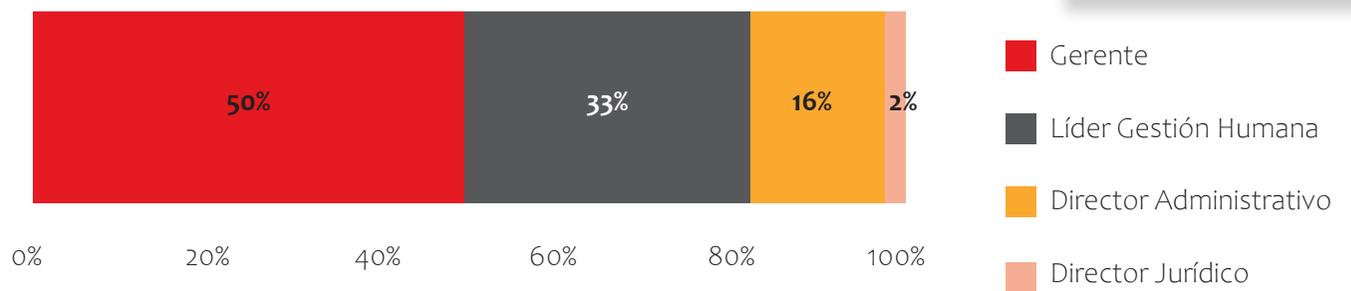


Tamaño de la empresa



Para los empresarios agremiados a COLFECAR los sobrecostos incrementarían hasta el 25% para el 45% de los empresarios, hasta el 50% para el 36% de los empresarios y hasta el 100% para el 19% de los empresarios

Cargos encuestados



Fuente: DAE COLFECAR

empresas de transporte de carga dejarían de contratar personal

¿Cómo es la nómina en las empresas encuestadas?

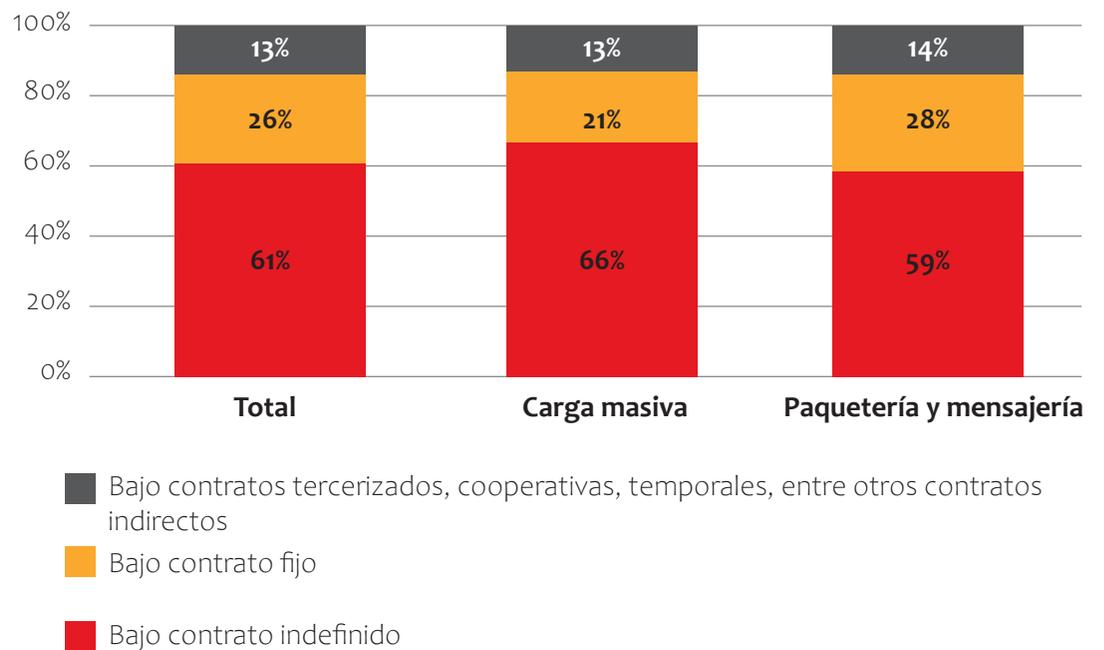
El informe indica que aproximadamente el 60% de las vinculaciones de las empresas afiliadas se realiza en contratos a término indefinido y 40% de los cargos en contratos a término fijo, tercerizados, por cooperativas, etc.

Dentro de las observaciones que hace el estudio es que la Reforma Laboral no tiene en cuenta que los contratos a término fijo ayudan a los empresarios a buscar los reemplazos en los casos de que el colaborador tenga que estar incapacitado por una cirugía o licencias de maternidad o paternidad, entre otros casos.

Además, insisten que las nuevas generaciones prefieren los contratos de prestación de servicios, porque les permiten tener varios contratos al mismo tiempo sin que exista una exclusividad con un empleador en particular ni tener que cumplir horarios de oficina.

Igualmente, recalcan que se debe considerar que la nómina es un factor preponderante en la estructura de costos de las empresas del sector, en el 81% de sus afiliados esta pesa hasta el 50% del total de los costos.

Cantidad de empleados según modalidad de contrato

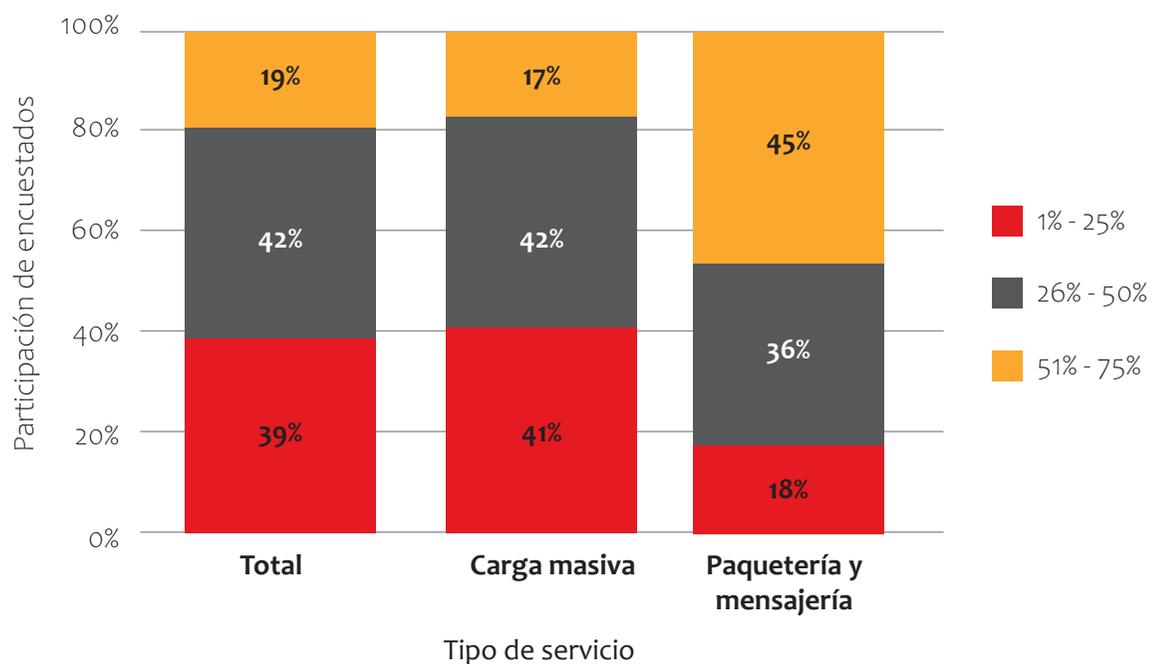


Fuente: DAE COLFECAR



Que porcentaje representa la nómina en la estructura de costos de su compañía

% de rango de peso en la nómina



Fuente: DAE COLFECAR

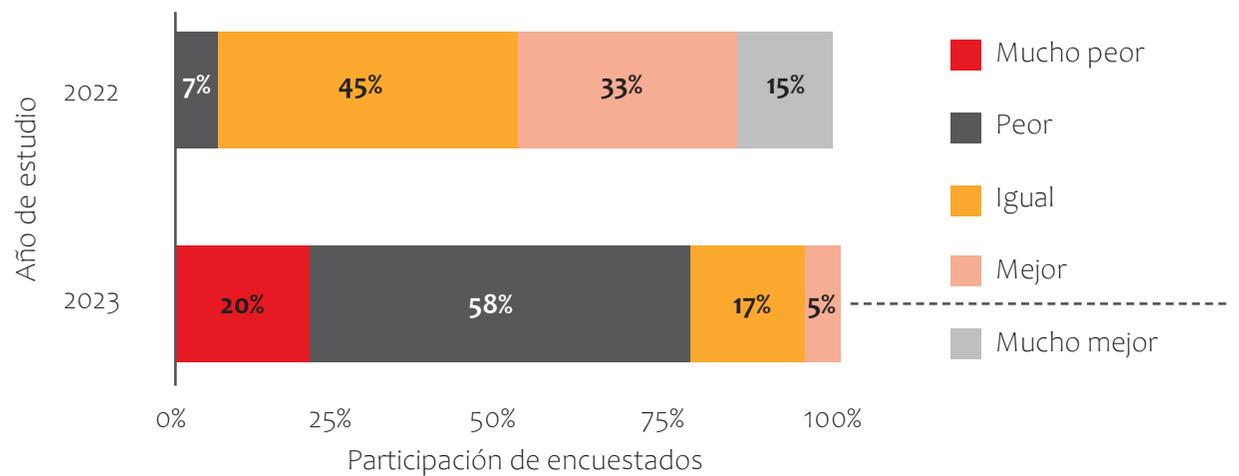
La situación económica de los empresarios afiliados afectará las contrataciones de personal, pues a diferencia de 2022, para este mes ningún empresario tiene previsto incrementar su nómina

Impactos en el sector transporte de carga

De acuerdo con el Estudio de Expectativas Económicas de COLFECAR, la confianza de los empresarios del sector de transporte, paquetería, mensajería y logística ha empeorado, en efecto, mientras que en julio de 2022 solo el 7% de los empresarios eran pesimistas frente a su situación económica, para marzo de 2023 esta proporción de empresarios incrementó al 78%.

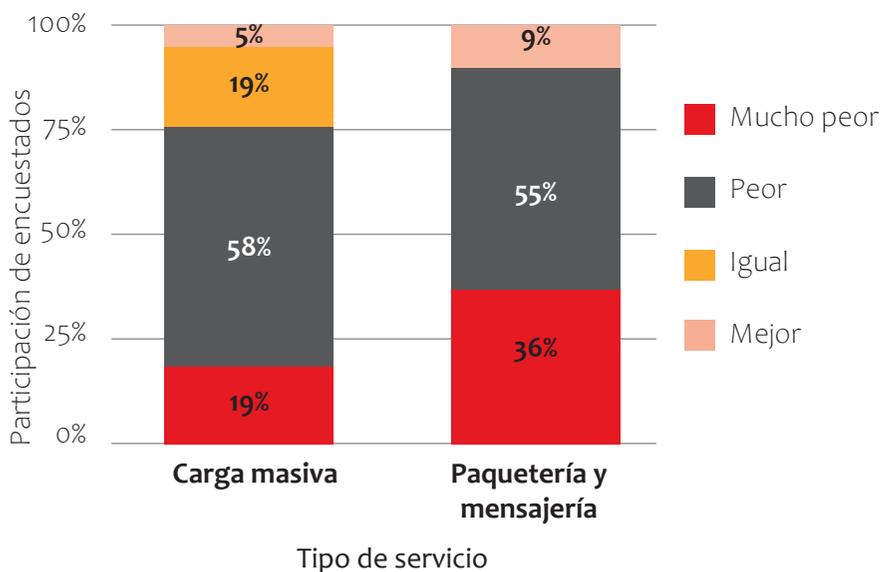
En dicha muestra revelan que la situación económica de los empresarios afiliados afectará las contrataciones de personal, pues a diferencia de 2022, para este mes ningún empresario tiene previsto incrementar su nómina, además la cantidad de empresarios que disminuirían su nómina por cuenta de las dificultades económicas se quintuplicó vs. la situación hace unos meses.

Cómo cree usted que será la situación económica de su empresa para el cierre de este año con respecto al año anterior?



Pregunta recogida del Estudio de Perspectivas Económicas del Sector en 2022
Fuente: DAE COLFECAR

En el caso de que la reforma laboral sea aprobada por el congreso, Cuál cree que será la situación económica de su compañía en 2024 vs 2023? (Según tipo de empresa)



Fuente: DAE COLFECAR

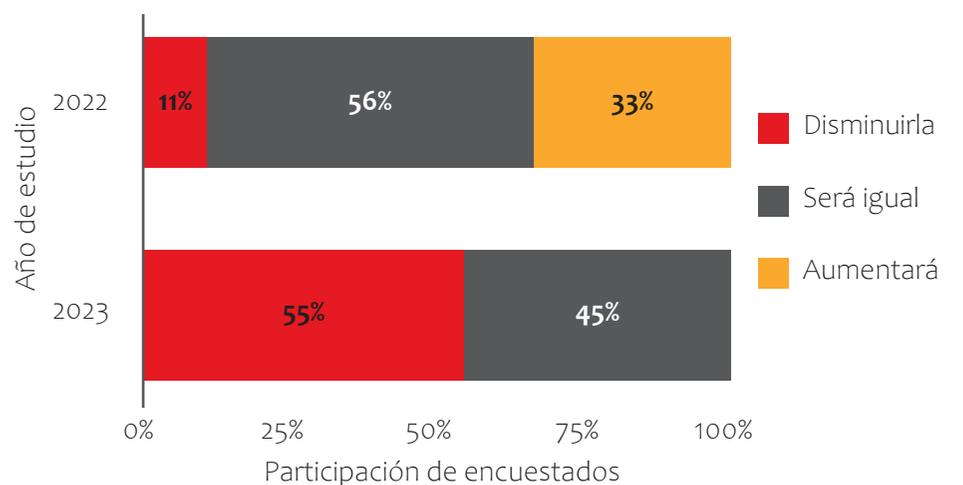
Según la indagación, una de las principales causas en tomar tal determinación es el alza en los costos laborales, pues estos incrementarían de forma ostensible representados principalmente por:

- ✓ Reducción automática de la jornada laboral de 48 a 42 horas, sin permitirle a las empresas tener un margen de maniobra y una transición ordenada para poder programar sus operaciones.
- ✓ Aumento de los recargos dominicales y festi-

vos al 100% (hoy del 75%)

- ✓ Ampliación del horario nocturno (desde las 6 pm, hoy es desde las 9 pm), el cual generaría un aumento dentro de los gastos por concepto de horas extras.
- ✓ Reconocimiento de una indemnización por despido injustificado con un incremento muy significativo al ya planteado.
- ✓ Incremento salarial a los trabajadores que devenguen menos de dos (2 SMMLV) de acuerdo con el IPC.

Qué proyección tiene usted frente a la nómina de su empresa para este año?



Fuente: DAE COLFECAR

Igualmente, resalta que para los empresarios afiliados a COLFECAR los sobrecostos incrementarían hasta el 25% para el 45% de los empresarios, hasta el 50% para el 36% de los empresarios y hasta el 100% para el 19% de los empresarios.

Por último, concluye que las principales decisiones que tomarían los empresarios sería ajustar los horarios laborales, evitar contratación y disminuir los turnos de trabajos nocturnos; específicamente las paqueteras buscarían sustituir mano de obra por automatización.



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.

Oficinas en Arriendo / Venta

45-48 mts²

53-59 mts²

96.7 mts²

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

Mapa ubicación de CENTRACAR



i Para mayor información:



Katherine Hurtado
directorcomercial@colfecar.org.co
312 366 9252



Fredy Asprilla
fredyasprilla@hotmail.com
315 428 7272

Colombia con capacidad productiva, pero todavía su Infraestructura no conecta

► Actualmente vivimos en otro de los grandes desafíos de infraestructura vial, que fue que trajo consigo los denominados proyectos 4G desde el año 2015, 30 proyectos de infraestructura que representan 5.216km de vías nacionales, representa un poco más del 70% de los km de vías a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Es innegable la relación directa que existe entre el nivel de desarrollo de una región, tanto en Colombia como en cualquier lugar del mundo, con la calidad de la infraestructura vial que la compone y conecta con otros territorios, esto se aplica a todos los niveles sociales y geográficos, es decir desde lo más rural, hasta en un contexto continental, el desarrollo de infraestructura vial y su mantenimiento en óptimas condiciones es la diferencia entre el progreso y el atraso en los territorios, se abren caminos, posibilidades, promueve el intercambio comercial, el turismo, mejora las condiciones de vida tanto para los usuarios de la vía como para los habitantes de las zonas de influencia de los proyectos viales, así lo entendieron hace muchos años los romanos y muchas otras grandes civilizaciones a lo largo de la historia.

En Colombia también lo entendimos quizás un poco tarde, pero empezamos a ver destellos de una revolución de la infraestructura en los años 50, luego entre 1975 a 1994,

Por: **Felipe Muñoz,**
Director Regional
Antioquia
de Colfecar



periodo en el cual se duplica la red nacional pavimentada, tratando de ponernos al día en esta materia para las situaciones que nos traería nuevas realidades en su momento como lo fue la apertura económica y la globalización.

Actualmente vivimos en otro de los grandes destellos de la infraestructura vial, que fue el que trajo consigo los denominados proyectos de 4G desde el año 2015, 30 proyectos de infraestructura que representan 5.216km de vías nacionales, representa un poco más del 70% de los km de vías a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y que se espera que por fin nos pongan en un mejor nivel de competitividad mundial.

Colombia tiene un perfil muy atractivo para la

maquila, una envidiable capacidad de producción agrícola y el privilegio que tienen pocos países en el mundo de tener acceso a dos océanos, pero por otro lado, nuestros nodos productivos se ubican en el centro del país y la geografía desde los puertos hasta los centro productivos es sin duda un enorme reto para la ingeniería colombiana, en este contexto somos un país de enormes capacidades productivas, pero la posibilidad de explotar estas capacidades de manera eficiente está en que los innegables desarrollos de infraestructura que tiene el país por fin nos conecten.

Por ejemplo, en una concesión que está al 99.9% de avance todavía no representa eficiencia o conectividad si el 0.01% faltante



“ La infraestructura se va a traducir en eficiencia para el país y los impresionantes túneles, viaductos y demás estructuras que nos hacen sentir orgullosos de la ingeniería de nuestro país

representa una retención de tráfico de 1 hora, si fuera uno solo el caso como este quizás no se percibiría su impacto, pero la realidad actual nos muestra que de los 30 proyectos de 4G a marzo de 2023 solo 4 que representan 635km

están en operación y mantenimiento, lo que quiere decir que solo el 12% están terminados y uno de estos presenta cierre total en una de sus unidades funcionales por pérdida de banca, lo que indica que el porcentaje de kilómetros disponi-



Foto ANI

bles en operación y mantenimiento es menor, de los demás proyectos 24 están en etapa de construcción y 2 siguen aún en pre-construcción.

Uno de los ejemplos que nos brinda una radiografía más clara de esto, se vive en Antioquia, solo 1 de los proyectos viales del departamento proporciona conectividad fluida desde Antioquia con el Magdalena Medio, todos los demás sean proyectos de la ANI o de INVIAS presentan algún tipo de novedad que afec-

ta la movilidad fluida para los usuarios o no salen del departamento, claramente la infraestructura vial avanza, pero todavía no conecta.

No es objetivo decir que la culpa le corresponde exclusivamente a los concesionarios o empresas de ingeniería que desarrollan los proyectos de infraestructura vial en el país, si fuese solo eso el problema ya estaría resuelto, pero construir en Colombia no es fácil, y el riesgo para el constructor privado es alta,

esto sin considerar la política que se da alrededor de cada tonelada de asfalto que se trata de poner en las vías del país o cada volquete de fresado que se saca, este canibalismo político es un factor que no se puede medir, sin embargo muchas veces pone en aprietos a los constructores que deben tratar de poner en una balanza lo que se les pide hacer contra lo técnico y eficiente por hacer.

Es cuestión de entender que significan las generaciones en los proyectos

de concesión para darse cuenta de que cada nueva generación lo que hace principalmente es cambiar la balanza de responsabilidades, dejando cada vez más responsabilidad en el privado que desarrolla el proyecto, que en el estado y esto puede estar bien, si tenemos en cuenta la necesidad del desarrollo de infraestructura y la falta de recursos en el estado para hacerlo, nunca se debe olvidar que el contratante tanto en los proyectos de la ANI, como de INVIAS es el estado, el cual en su conjunto quien debe supervisar y acompañar cada proyecto.

Hoy en día uno de los mayores factores para el deterioro de las vías del país recae en la falta de acompañamiento de las alcaldías, las invasiones de la franja de la vía, el vertimiento de aguas en taludes y la estructura de la vía, los proyectos de minería si los debidos permisos son algunas situaciones que se ven en las carreteras del país sin que las alcaldías cumplan sus funciones de control en esta materia. Por otro lado, la verificación del cumplimiento de objetos contractuales si debe ser una constante en la supervisión de cada proyecto de infraestructura vial y en este aspecto se puede mejorar considerablemente de parte del estado a través de sus entidades ANI e INVIAS.

Los proyectos de infraestructura deben ser planes de estado, determinados para su ejecución a largo plazo independiente de la corriente política del partido de gobierno de turno, el objetivo del bien común debe primar en la fijación de estos proyectos y blin-

darlos legalmente para que se ejecuten, se terminen y cumplan su objeto del contrato, nos hemos dejado distraer de esto último que es lo realmente importante, nos dejamos distraer con temas como las tarifas de los peajes enfrentando a sectores de la economía como lo somos los gremios de transporte y de la infraestructura, dos actores fundamentales para la competitividad de un país como Colombia en el cual el 92% de la carga se moviliza por carreteras en vehículos de carga.

En Colombia el 92% de la carga se moviliza por carreteras en vehículos de carga

Se hace necesario fijar parámetros claros y objetivos para establecer las tarifas de los peajes el principal objetivo debe ser que se terminen y que cumplan sus objetos contractuales todos y cada uno de los proyectos viales tanto a cargo de la ANI, como el de INVIAS, pero que los cumplan de cara al usuario, a las verdaderas necesidades del país y no solo en el papel a solo los ojos de cada interventoría, es cuando esto pase que la infraestructura se va a traducir en eficiencia para el país y los impresionantes túneles, viaductos y demás estructuras que nos hacen sentir orgullosos de la ingeniería de nuestro país de verdad y por fin nos van a conectar para que las cargas no solo lleguen como lo hacen hoy, sino que lleguemos de manera eficiente y en conjunto aportemos al país.

“Nos convertimos en unos socios estratégicos para los negocios de nuestros clientes”: Gloria García

► La gerente de marketing y ventas de Divemotor en entrevista con El Container ha resaltado que antes de pensar en planes de expansión lo están haciendo es implementar planes de mejora y acercamiento a los clientes.



¿Cuál será la apuesta de la compañía en nuestro país?

El Grupo Cauman a través de Divemotor Colombia como es el nombre que se ha denominado para el país, lo que busca es consolidar a nuestras marcas actuales como líderes del mercado más o menos hacia el año 2026, es decir que lo que buscamos es ser líderes con las marcas Mercedes Benz, Fuso y Freightliner y para esto, lo que estamos haciendo es conocer más y mejor a nuestros clientes para poderlos asesorar de la manera en la que ellos necesitan.

La diferencia es que nosotros venimos con un compromiso a todo nivel, ese es el ADN de nuestra organización y nuestro enfoque es el cliente. Lo que hacemos es ofrecer una propuesta de soluciones integrales de transporte para que nuestros clientes sean exitosos en sus negocios.

¿Cuáles son los planes de expansión?

Antes de pensar en planes de expansión en Divemotor Colombia, lo que estamos haciendo son planes de mejora y acercamiento a los clientes. En la actualidad nuestra red de concesionarios es tercerizada y está implementando esta filosofía, que estamos llevando a través de la red de concesionarios actuales en la que prima el compromiso y servicio al cliente, lo que no quiere decir que en el mediano y largo plazo no vayamos a ver nuevos puntos de ventas de acuerdo con las necesidades de cada zona.

¿Qué va a pasar con Motorysa y los otros concesionarios que manejaba Daimler Colombia?

Respecto a la representación de las marcas Mercedes Benz, buses y camiones la responsabilidad de la importación la tiene Divemotor Colombia. Nosotros seguiremos contando con la misma red de concesionarios que tenían o tienen la representación de venta y postventa, seguiremos trabajando de la mano con cada

uno de nuestros aliados acompañándolos en este proceso para que asesoren de manera integral a los clientes y sigamos fortaleciendo nuestro proceso de posventa. Hemos trabajado con nuestra red y seguiremos creciendo.

“ Para el cierre de ventas de 2023, en lo que respecta a unidades, estamos apuntándole a tener una participación del mercado de camiones cercana al 7%

¿Cuál es la oferta en servicio?

No distinguimos entre la oferta de vehículos ni la de servicios, esa es la principal diferencia, lo que ofrecemos es una propuesta integral de soluciones de transporte. Somos parte de un todo, por eso nos enfocamos en soluciones integrales que no terminan con la venta del vehículo, la posventa de Divemotor se complementa con el conocimiento y cercanía a nuestros clientes detectando muy bien sus necesidades y requerimientos estando con ellos. En resumen, nos convertimos en unos socios estratégicos para los negocios de nuestros clientes, no solo a través de la venta sino con la asesoría correcta ofreciendo planes de mantenimiento incluido, contratos de mantenimiento, es decir que ahora somos una propuesta integral.

¿Cómo se van a distribuir en el país?

Nuestra sede administrativa sigue estando en la ciudad de Bogotá en el sector de Usaqué. A nivel nacional vamos a estar trabajando de la mano de nuestra red de concesionarios, que son los diferentes aliados, es decir que tenemos presencia en las principales ciudades del país como Bogotá, Cali, Medellín, Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena y a través de ellos vamos a seguir atendiendo a nuestros clientes.

¿Cuáles son las proyecciones de ventas que tienen estimadas?

Para el cierre de ventas de 2023, en lo que respecta a unidades, estamos apuntándole a tener una participación del mercado de camiones cercana al 7%, es decir un crecimiento interesante con las tres marcas que representamos y en posventa, estamos también apuntándole a un crecimiento superior al 20%.

KENWORTH 100

CIENT AÑOS MARCANDO EL RUMBO

 **KENWORTH**
DE LA MONTAÑA **AÑO TRAS AÑO**
KILÓMETRO A
KILÓMETRO
SIEMPRE ADELANTE

Imagen de carácter ilustrativo



T680

NEXT GEN

Cotiza el tuyo  **321 748 0657**
comercial@kenworthcolombia.com
www.kenworthcolombia.com

 KenworthdeLaMontaña.Oficial  Kenworthdelamontana  KenworthDeLaMontana

 **KENWORTH**
DE LA MONTAÑA

¿Qué pasa con la huella de carbono en Colombia?

► El gobierno colombiano ha estado desarrollando diferentes estrategias de cuantificación, mitigación y compensación de GEI, como el artículo 16 de la ley 2169 del 22 de diciembre de 2021, con el que el Gobierno Nacional estable que las personas jurídicas públicas, privadas o mixtas, deberán reportar de forma obligatoria las emisiones directas e indirectas de GEI.

Por: **Cristian A. Pérez,**
Grupo Ambiental y de
Seguridad E2S.



En los años recientes, el impacto de las acciones antropogénicas en el cambio climático, específicamente en el calentamiento global, ha captado la atención de organismos gubernamentales y no gubernamentales, unificando esfuerzos en aras de cuantificar, mitigar y compensar el daño ocasionado al ambiente.

En consecuencia, se generó entre otros el concepto de Huella de carbono, HC. La HC es definida como la cantidad total de emisiones de gases de efecto invernadero, GEI, de las que es responsable un producto, evento, persona o entidad de manera directa e indirecta. Este término, adquirió mayor relevancia con la firma del Acuerdo de París en 2016, en el cual 195 países acordaron fijar metas y estrategias para limitar el calentamiento global a máximo 2°C, en comparación con la época preindustrial.

De acuerdo con lo anterior, el gobierno colombia-

no ha estado desarrollando diferentes estrategias de cuantificación, mitigación y compensación de GEI.

De hecho, en el artículo 16 de la ley 2169 del 22 de diciembre de 2021, el gobierno nacional estable que las personas jurídicas públicas, privadas o mixtas, deberán reportar de forma obligatoria las emisiones directas e indirectas de GEI, una vez el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS) determine y publique los lineamientos técnicos a emplear.

En todo caso, aquellas empresas que han optado por tomar acción ante la inminente obligatoriedad del reporte de GEI en Colombia,

En el GHG Protocol, se detallan los pasos a implementar con el fin de cuantificar y reportar las emisiones de GEI



Pixabay

están empleando el estándar “The GHG Protocol a Corporate Accounting and Reporting Standard”, el cual es aceptado y empleado internacionalmente.

En el GHG Protocol, se detallan los pasos a implementar con el fin de cuantificar y reportar las emisiones de GEI. Específicamente, se delimitan las emisiones directas e indirectas de acuerdo a 3 alcances (Scope). En el alcance 1, se enmarcan las emisiones que se generan de fuentes propias y controladas por la compañía, incluye usualmente emisiones por: combustión de combustibles (de fuentes móviles o fijas), trans-

formación física o química de materiales y fuentes fugitivas, e.g emisiones de HFC en procesos de refrigeración.

En el alcance 2, emisiones generadas por la compra de electricidad consumida en equipos y plantaciones de propiedad de la compañía. Finalmente, el alcance 3 es la categoría más amplia e incluyen todas las demás fuentes indirectas de emisión que no son propiedad o controladas por la compañía, e.g viajes de negocios, extracción y transporte de materias primas, disposición final de productos, entre otras. De acuerdo con el GHG Protocol, un inventario de GEI para una

compañía, debe contener la cuantificación y reporte de los alcances 1 y 2, el alcance 3 es opcional.

En síntesis, es recomendable para aquellas compañías que no cuentan con un plan establecido de cuantificación, mitigación y compensación de emisiones, iniciar con la determinación del inventario de carbono, es decir, cuantificar la HC.

Para este propósito, en la página <https://ghgprotocol.org/calculation-tools>, se disponen diferentes herramientas gratuitas realizadas por The World Business Council for Sustainable Development, en asociación con The World Resources Institute.



GULF+NANO

Lubricantes con verdadera **Nanotecnología**

- + Extensión de cambio
- Desgaste del motor
- + Ahorro de combustible
- Temperatura de operación

Sin importar el camino, todo es más fácil. Gulf + Nano es el lubricante con verdadera nanotecnología que estabiliza la temperatura del motor sin importar el clima o lo extremo del terreno, haciendo que su camión tenga una operación suave y sin contratiempos.

Powered by **NANO** PRO MT

www.gulfcolombia.com

@ /gulfoilcolombia

Tu Kenworth como quieras, no como te toca.



CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

Camiones, Tractomulas y Volquetas Personalizables

Somos el primer distribuidor en Colombia desde 1975, apoyando el mercado de transporte y logística, respaldando siempre a un gremio que ha movido al país en su desarrollo.

Hoy en día somos los líderes en personalización de camiones y tractocamiones **Kenworth** en Colombia.



Más información

T380 T480



T680
NEXT GEN



T880



CASA INGLESA



www.casainglesa.co

    @CasaInglesaCol