

Transportadores solicitan al Gobierno no aumentar los precios de los **COMBUSTIBLES**



Freepik

La agremiación recalcó que es importante tener en cuenta que el incremento en el precio del diésel automáticamente generará un aumento en los precios de los fletes y pasajes, además precisaron que se debe tener en cuenta que el Acpm es un combustible utilizado en un 90% para actividades agrícolas, industriales y de transporte público, y que cerca del 26% de su precio está constituido por 5 impuestos de carácter nacional y local, lo cual significa que incrementar su precio implica mayores gravámenes para el sector y la población.

El viacrucis del sector transportador

En las últimas semanas, se llevó a cabo en el Congreso de la República el debate sobre el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, el cual finalmente fue aprobado junto con el Plan Plurianual de Inversiones (PPI). El PND se compone de cinco grandes transformaciones: Derecho

Humano a la Alimentación, Ordenamiento del Territorio alrededor del Agua, Seguridad Humana, Economía Productiva para la Vida y Lucha contra el Cambio Climático, y Convergencia Regional.

Durante las discusiones en el Congreso sobre la aprobación del PND, alrededor de 400 integrantes de la denominada Guardia Indígena, llegaron a Bogotá para ejercer presión a las afueras del Congreso, pidiendo al Gobierno que se tuviera en cuenta que en sus territorios continúan siendo víctimas de la violencia, que sigue siendo un complejo flagelo en nuestro país, el desa-

Consideramos que todos los ciudadanos tienen el legítimo derecho a la protesta pacífica, y apoyamos este tipo de acciones de la sociedad civil como una forma de ser escuchados en relación con diversas situaciones o problemáticas que puedan afectarles



rraigo de las culturas que se ven condenadas a desaparecer por presencia del narcotráfico en diversos territorios, la violencia contra nuestras selvas que se ven afectadas por la tala ilegal para cultivos ilícitos, estas manifestaciones son válidas y debemos partir de la legitimidad de los clamores de estas comunidades; sin embargo, las formaciones en orden cerrado y el uso de elementos de intendencia militar (No de uso privativo de las FF.MM) generaron temor en los ciudadanos. Estos hechos revivieron los difíciles momentos que se vivieron en Cali en 2021 cuando se presentaron enfrentamientos entre ciudadanos y

comunidades indígenas, alimentando el discurso de odio, generando más polarización y más violencia, olvidando lo básico y es que todos somos colombianos.

Las comunidades indígenas de nuestro país deberían ser sinónimo de orgullo de nuestras raíces, pero por el contrario y a causa de una narrativa por razones políticas, lo que se ha generado es una profunda división, que lo único que genera es un enfrentamiento entre colombianos que no hemos entendido que el país lo sacamos adelante, sólo si todos estamos unidos como sociedad civil.

Consideramos que todos los ciudada-

nos tienen el legítimo derecho a la protesta pacífica, y apoyamos este tipo de acciones de la sociedad civil como una forma de ser escuchados en relación con diversas situaciones o problemáticas que puedan afectarles. Sin embargo, no podemos dejar de mencionar que el uso de la protesta social como mecanismo de presión para que las comunidades sean escuchadas le está pasando factura a la competitividad del país, prácticamente todos los días cinco vías nacionales están bloqueadas por algún motivo. A los cierres viales por derrumbes de tierra de gran magnitud (vía panamericana que conecta al sur con el centro del país), permanentes deslizamientos de tierra en la vía Bogotá -Medellín, o por causas de otros sectores en la vía Medellín - Costa Atlántica, o por la caída del puente el alambrado afectando la vía Bogotá - Cali, solo por citar algunos casos. Más los pare y sigas debido a los avances en obras de infraestructura (Antioquia), o por labores de mantenimiento en la vía (Ruta del Sol conecta el centro del país con la costa atlántica), que reducen la vía a un carril, ahora se suman más de 269 bloqueos por parte de las comunidades inconformes entre enero y mayo de este año, todo lo anterior al mismo tiempo está generando una situación

Con los bloqueos pierden todos los colombianos, pues todos estos sobrecostos se trasladan a los precios de los bienes transportados, presionando al alza la inflación y pierde el país pues cada vez somos menos competitivos y productivos

desesperante para ejercer nuestras actividades de transporte de carga al tener que cruzar el país de norte a sur o de oriente a occidente, bajo tantas restricciones y dificultades.

Puede que los motivos de los bloqueos que realizan las comunidades sean el resultado de la desesperación al

exigir necesidades básicas como acceso al agua, el gas, educación, etc.,

pero no se debe olvidar que bloquear una vía es un delito penal y declarado exequible por la Corte Constitucional.

Una protesta deja de ser pacífica automáticamente en el momento en que se violan los derechos de otros ciudadanos, como son: derecho al trabajo, a la libre movilización, a la salud, entre otros. Esta problemática se viene agudizando a un punto, en el que ya se ve como se enfrentan las comunidades que bloquean la vía con las personas que intentan pasar a la fuerza.

Los bloqueos en vías nacionales no solo es un problema para los transportadores, sino que pone en riesgo el abastecimiento nacional, así como las operaciones de exportación e importación, afectando la seguridad alimentaria de los colombianos. Es triste ver como se pudren las cargas de alimentos en los vehículos de carga, el sufrimiento de los animales que son transportados por falta de alimento y agua y ni qué decir del desespero para los conductores y pasajeros de los miles de vehículos que permanecen días enteros (sin acceso a alimentos o baños) esperando a que la comisión del gobierno aparezca (normalmente 72 horas después de que cierran la vía), se sienten a la mesa y finalmente lleguen a un acuerdo para que las comunidades por fin abran la vía. Peor aun cuando el gobierno nacional hace compromisos con las comunidades, fijan fechas para una próxima reunión y no se las cumplen, paso seguido las comunidades vuelven a bloquear las vías, completando así un círculo vicioso, en el cual nuestro sector y en especial los conductores llevan la peor parte, puesto que jamás el gobierno les ha respondido a los transportadores por las pérdidas o el lucro cesante de los vehículos. Con los bloqueos pierden todos los colombianos, pues todos estos sobrecostos se trasladan a los precios de los bienes transportados, presionando al alza la inflación y pierde el país pues cada vez somos menos competitivos y productivos.

A pesar de nuestros llamados a los ministerios del interior y de transporte, seguimos presenciando un aumento de esta problemática, no sólo que los bloqueos no disminuyen, sino que por el contrario cada uno se prolonga más en el tiempo, generando una asfixia al sector logístico, a los propietarios de vehículos que para hacer un viaje que antes se tomaba un par de días ahora se tardan una o dos semanas en promedio y de paso a todos los sectores productivos al generarles mayores sobrecostos.

Un ejemplo reciente de esta situación es el paro minero que tuvo lugar en Antioquia, el cual afectó considerablemente al sector del transporte de carga, impidiendo la movilización de alrededor de 6.000 vehículos, incluyendo camiones de carga y buses de transporte público.

Por lo tanto, queremos hacer un llamado a la comunidad colombiana en general para que busque otros mecanismos para ser escuchados y tenga en cuenta que este tipo de acciones no solo afectan a los sectores productivos del país, más cuando la economía del país viene disminuyendo mes tras mes, sino también a todos los ciudadanos que luchan diariamente por adquirir sus alimentos a costos razonables y a tener el derecho de movilizarse para poder trabajar, asistir a citas médicas o disfrutar sus vacaciones.

Desde Colfecar, deseamos que Colombia sea un país competitivo, productivo y con un mejor futuro para todos. Somos un sector estratégico para la economía y venimos enfrentando muchos retos para lograr la recuperación económica del país.

Queremos hacer un llamado a la comunidad colombiana en general para que busque otros mecanismos para ser escuchados y tenga en cuenta que este tipo de acciones no solo afectan a los sectores productivos del país

NUEVO GABINETE DE MINISTROS



El pasado 1 de mayo, desde la Casa de Nariño, el **presidente Gustavo Petro** realizó la posesión de los nuevos jefes de las carteras de Hacienda, Transporte, TIC, Interior, Agricultura y Salud



Ricardo Bonilla - MinHacienda

Actual director de Findeter. Es economista con estudios de la Universidad Nacional de Colombia y la Universidad Jorge Tadeo Lozano, con diploma de estudios avanzados de la Universidad de Rennes, en Francia



Luis Fernando Velasco - MinInterior

Actual Consejero Presidencial para las Regiones. Abogado de la Universidad del Cauca y tiene una maestría en Gobierno y Administración Pública de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo



Jhénifer Mojica Flórez - MinAgricultura

Actual directora de Asuntos Étnicos de la Unidad de Restitución de Tierras. Abogada, especializada en la protección de los derechos humanos. Fue subdirectora de la Comisión Colombiana de Juristas (CCJ)

OTROS NOMBRAMIENTOS:



Olmedo López Martínez

Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD)



Colfecar



William Camargo Triana - MinTransporte

Actual director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Ingeniero de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, especializado en transporte en la Universidad Nacional, con Maestría en Planeación Urbana de la Universidad Javeriana. Actualmente, cursa un Doctorado en Dirección de Proyectos con la Universidad Benito Juárez



Mauricio Lizcano - MinTic

Abogado de la Universidad del Rosario, con especialización en Gerencia, Gobierno y Asuntos Públicos de la Universidad Externado de Colombia en asociación con la Universidad de Columbia



Guillermo Alfonso Jaramillo - MinSalud

Médico cirujano del Colegio Mayor del Rosario y estudios profesionales en cirugía cardiovascular, en The Swedish Board of Health and Welfare (Suecia), y cirugía cardiopediátrica, en el Hospital Universitario de Uppsala (Suecia). Fue secretario de Salud de la Alcaldía de Bogotá, durante el periodo de Gustavo Petro



Yesenia Olaya Requene - MinCiencias

Tiene un doctorado en antropología de la Universidad Nacional Autónoma de México, y se ha desempeñado como coordinadora académica del Certificado en Estudios Afrolatinoamericanos del Afro-Latin American Research Institute de Harvard University



María del Socorro Pimienta
Superintendente de Industria y Comercio (SIC)



Carlos Ramón González
Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República (DRAPE)

Nuevo Presidente y Vicepresidente de la junta directiva de Colfecar



JUAN DAVID GAVIRIA,
presidente de junta directiva

Gerente General de TDM desde el año 2016. Además es Ingeniero Civil egresado de la Universidad EIA, Especialista en Finanzas de la Universidad EAFIT, con estudios de Alta Gerencia de la Universidad de los Andes y estudios de Logística 3PL de la Universidad de la Florida.

Gaviria cuenta con 28 años de experiencia laboral y 23 años en el sector logístico. Ha sido miembro de juntas directivas de empresas privadas, gremios y entidades educativas, y está convencido de que los resultados pueden lograrse con goce y disfrute de los colaboradores, donde existe un crecimiento en las personas desde el punto personal, profesional y patrimonial.

Dentro de sus pasiones y amores están las disciplinas como el ciclismo, atletismo y triatlón, que lo han ayudado a mantener la mente y el cuerpo al límite. Asimismo, ha llevado esa pasión a sus colaboradores para que tengan espacios para hacer deporte y así aumentar su productividad laboral. Su propósito de vida es servir a los demás, y su reto permanente es lograr conectar con los clientes vía eficiencia y productividad para que sus empresas sean cada vez más competitivas.



SEBASTIÁN ECHEVERRY GARZÓN
vicepresidente de junta directiva

Echeverry es emprendedor, Co-Founder & CEO en el sector del transporte y logística con experiencia en el desarrollo y gestión de proyectos de logitech, fintech, economía circular, trading de productos químicos, petroleros y emprendedor social.

Inversionista y miembro de juntas directivas e interesado en apoyar en el desarrollo de proyectos y negocios innovadores que aporten al desarrollo económico y social de Colombia.

Administrador de empresas en la Universidad de Los Andes. Actualmente es CEO en BERGÉ VIGÍA, compañía que es el resultado de una alianza entre el grupo colombiano Transportes Vigía y el operador logístico español BERGÉ.

BERGÉ VIGÍA ofrece un servicio logístico integral a las ensambladoras, importadoras y concesionarios de vehículos en el mercado colombiano, desde la administración de inventarios, transporte, entrega y desarrollo de nuevos servicios asociados.

**SI LA CARRETERA DESAFÍA,
NUESTRA TECNOLOGÍA DE
REENCAUCHE DE LLANTAS GANA.**

DV-RT2

Tiene surcos con expulsores que evitan la retención de piedras y otros objetos.

VL 110L

Baja generación de calor, reduciendo la fatiga de la carcasa.



OUTRA S.O.

Bogotá-(1)893.2027



Bogotá-(1)876.4545



Bucaramanga-(57)3153704220



Bogotá-(1)298.1060



Pasto-(57)314 746.1848



Bucaramanga - (7)671.1222



Asociación Colombiana de Reencachadores



Cartagena-314 212.1680



Medellín-(4)444.5858



Neiva-(8)860.3243



Villao-(8)682.4008



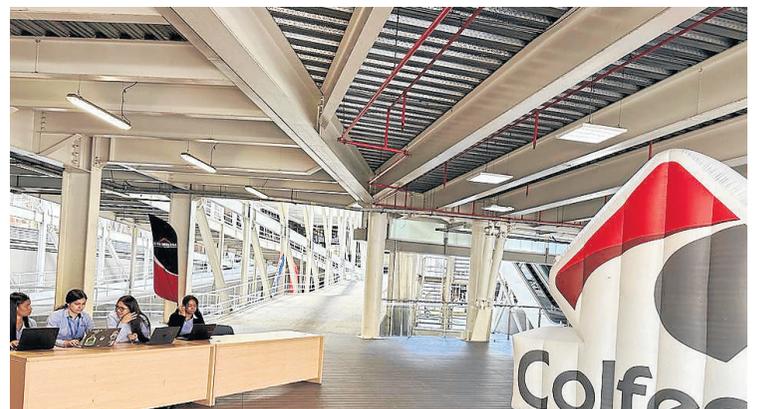
www.vipal.com
info.co@vipal.com
+57.601.823.4089

Colfecar en Tu

▶ Durante el evento se dio alcance a las inquietudes de las empresas afiliadas de Colfecar en Antioquia.



Región Medellín





Freepik

Radicalon ponencia de Reforma Laboral con nuevos cambios

► Una de las modificaciones realizadas al proyecto inicial es el inicio de la jornada nocturna que pasaría de 9:00 p.m. a 7:00 p.m.

El pasado 17 de mayo, la ponencia de la reforma laboral fue radicada ante la Comisión VII de la Cámara de Representantes.

El documento cuenta con 82 artículos, que están listos para el primer debate en el Congreso.

“Es un proyecto que se está mejorando y esa mejora se debe a los debates que hemos tenido con los ponentes en las más de 11 reuniones de manera conjunta con los equipos de trabajo, y donde hemos hecho unas precisiones importantes al proyecto de reforma laboral y ape-

nas estamos empezando”, aseguró Gloria Inés Ramírez Ríos, ministra del Trabajo.

Uno de los cambios realizados al proyecto inicial de reforma laboral es el inicio de la jornada nocturna que pasaría de 9:00 p.m. a 7:00 p.m. También se destacó la modificación en la jornada diaria, así como las condiciones para pagar el recargo de dominicales, con el que se pasará del

75% al 100%.

En cuanto a nivel de contratación se agregó la creación de un contrato para los trabajadores de las aplicaciones de domicilios. Además, se aclaran algunas exclusiones como la jornada especial prevista en la Ley 1920 de 2018, con la que se cubre al personal operativo de vigilancia y seguridad privada, y en decretos reglamentarios.

“Queremos que en Co-

“ Se pagará el recargo de dominicales en el que se pasará del 75% al 100%

lombia haya una reflexión en torno a lo que han significado 22 años, donde los derechos laborales han sido recortados y este es un punto neurálgico para 1.6 millones de trabajadores que se han visto afectados, porque cada trabajador ha perdido tiempo y cerca de 33 millones de pesos por las cuatro reformas que se han realizado, ahora el bajar de 6:00 p.m a 7:00 p.m. el recargo nocturno, es un elemento de concertación y de diálogo”, afirmó la ministra del Trabajo.

Finalmente, la jefe de la cartera laboral hizo un llamado para que la reforma laboral sea un puente de equilibrio entre empresarios y trabajadores, pero sin precarización laboral.

“Estoy pidiendo a este Congreso de la República que no miren solo una cara de la moneda, díganme, muéstrenme una sola propuesta que esté a favor de los trabajadores, una sola propuesta que haga justicia social o laboral que es el pilar del cambio que quiere hacer el Gobierno Petro: Justicia social, económico y ambiental y de género”, concluyó la funcionaria.

“ Se agregó la creación de un contrato para los trabajadores de las aplicaciones de domicilios

¿Por qué comprar tu **KENWORTH** con **Casa Inglesa**?



Razón # 1

Motor de 500 HP

T880



Mejor desempeño en terrenos irregulares.



Menor tiempo en desplazamientos



Máximo desempeño en pendientes pronunciadas



Aumento de precio en la reventa

CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

KENWORTH 100
CIEN AÑOS MARCANDO EL RUMBO

www.casainglesa.co

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

[317 437 8666](tel:3174378666)

“Hemos venido haciendo un verdadero control al Supertransporte, Ayda Lucy Ospina Arias

► En entrevista con el Container, la superintendente de Transporte habló acerca de la promoción de la competencia justa y equitativa, en el mercado del transporte de carga, estrategias para combatir la ilegalidad y control del sobrepeso en carreteras

¿Cuál es el papel de la Supertransporte en la promoción de la competencia justa y equitativa, en el mercado del transporte de carga en Colombia?

Las leyes de competencia son de la SIC, quien es responsable de todo lo que sea la promoción y protección de una competencia justa, y esto está enmarcado en la ley de protección de la competencia, que es distinta a la del consumidor, hay que utilizar los términos de la ley de competencia.

Esto significa que cualquier conducta que atente contra una competencia justa, se debe revisar, vigilar y sancionar en cabeza de la SIC, la Superintendencia de Industria y Comercio. No obstante, la Superintendencia de Transporte en el momento en que verifica el cumplimiento de las normas de transporte, está haciendo referencia a algunos aspectos que se regulan a través de normas de transporte.

No podemos desconocer desde la Superintendencia

que este es un servicio de transporte público que el Estado Colombiano de alguna manera regula y al regularlo interviene en el mercado, por lo tanto, cuando hacemos o cumplimos nuestra labor misional de hacer cumplir las leyes de transporte, estamos garantizando que se cumplan esos parámetros mínimos que ha fijado el Gobierno Nacional en la prestación de este servicio, como es por ejemplo el control del sobrepeso, el control al cumplimiento de las normas del transporte, el control para que se cumplan las normas

de lo señalado en el SISE-TAC.

¿Cuáles son las estrategias y planes de acción de la Supertransporte para combatir la ilegalidad en el transporte de carga en Colombia?

Esta Superintendencia ha emprendido la estructuración de toda una estrategia para fortalecerse en su capacidad institucional a través del uso de todos los medios técnicos y tecnológicos para poder generar procesos de vigilancia, de inspección y de control mucho más eficaces y eficientes, hemos iniciado desde revisar toda la información que tenemos hoy con tecnología implementada tanto en estaciones de pesaje, como la que tenemos en el RUNT, como la información que reportan desde los puertos.

Por otro lado, estamos revisando qué tecnología podemos implementar, qué desarrollos tecnológicos tenemos que hacer para generar mayor eficacia en nuestro trabajo en la Entidad, es decir, generar por ejemplo expedientes virtuales, el proceso sancionatorio en cada una de sus etapas en forma virtual, acogiéndonos además a los mandatos que ha dado el Gobierno Nacional a través de las leyes emitidas desde el Ministerio de las TICs, aplicando el Código General del Proceso, el Código Contencioso Administrativo y el Plan Maestro de Tics expedido por el Ministerio de Transporte, donde obviamente enfocaremos los mayores esfuerzos de control

aprovechando la tecnología para fortalecernos en la capacidad de inspeccionar, vigilar y controlar.

Ese es el enfoque fundamental que tiene esta administración, el fortalecimiento institucional a través del uso de tecnologías para cada una de las actividades que son asociadas a la actividad misional de la Entidad.

La estrategia de la Superintendencia es fortalecerse en su capacidad de inspección y de vigilancia a través del uso de tecnologías

¿Cuál es el progreso actual del desarrollo del aplicativo SIR-ST y cuáles son los beneficios que brinda a la industria del transporte de carga?

Este aplicativo es el sistema de información de requerimientos que estamos implementando en la Superintendencia, siendo acordes con lo que les expliqué en la respuesta anterior, que la estrategia de la Superintendencia es fortalecerse en su capacidad de inspección y de vigilancia a través del uso de tecnologías. El aplicativo SIR es simplemente el Sistema de Información de Requerimientos que ahora ya no los vamos a hacer tan individualmente sino forma masiva llegándoles a todos y cada uno de los vigilados por temas específicos que estamos revisando y vigilando que se cumplan. Entonces a través de este sistema hemos hecho el requerimiento para verificar el cumplimiento de los Plan Estratégico de Seguridad Vial, y a través de este sistema hemos hecho los requerimientos para poder verificar que el cien por ciento de todos los vigilados cumplan, por ejem-



sobrepeso revisando cada uno de los actores”:

plo, en la constitución de pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

A través de este sistema estamos generando todos los requerimientos a los vinculados, por ejemplo, en las obligaciones para garantizar la interoperabilidad en el recaudo de peajes, y así mismo estamos a través de estos sistemas recaudando, pudiendo llegar al cien por ciento de todos los vigilados para requerirlos, para obtener la información y procesarla de mejor manera en forma mucho más eficiente y así generar el material probatorio que necesitamos para aperturar las investigaciones.

No obstante, con este sistema no solamente pretendemos tener pruebas para abrir investigaciones, queremos que sea también una gestión de promoción y prevención que lleve a todos los vigilados a que corrijan malas prácticas que tienen y a que se ajusten al marco normativo respectivo, es ahí donde está el mayor beneficio que les brinda la industria del transporte, cuando les llega este tipo de requerimientos, que es en el marco de la promoción y prevención y con unas diligencias o actuaciones preliminares, le estamos advirtiendo al prestador del servicio que estamos vigilando un tema específico y si ellos tienen alguna omisión o incumplimiento van a tener la oportunidad de tomar los correctivos del caso para evitar la investigación sancionatoria.

¿Cuáles son los avances de la investigación llevada a cabo por la Supertransporte sobre el control del sobrepeso en carreteras y qué medidas se están implementando para abordar este problema?

Tal como lo hemos expuesto en diferentes escenarios, venimos haciendo primero una revisión detenida y detallada a cada una de las actividades y a cada uno de los actores que están asociados a la revisión o al control del sobrepeso, entonces, hemos revisado desde el cumplimiento de las concesiones viales con las estaciones de sobrepeso como debe corresponder, o el cumplimiento del

Invias, o el contratista del Invias y/o el cumplimiento de las entidades públicas de los entes territoriales con sus concesionarios.

Lo primero que hemos venido haciendo para hacer un verdadero control al sobrepeso es revisar cada uno de los actores, el rol que cada uno cumple, identificando cuales son los problemas que cada uno tiene para poder garantizar un proceso que sea totalmente expedito.

Hemos cogido a los concesionarios o a los responsables de las estaciones de pesaje y se le ha hecho una analítica de datos para sacar de ahí una serie de identificaciones de problemas, además, hemos hecho reuniones con cada uno de los actores que son empresas de transporte, generadores y concesionarios viales para mostrarles a cada uno de ellos las debilidades que hemos observado que tienen el control del sobrepeso y las mejoras que vamos a hacer para poder garantizar un control del sobrepeso mucho más eficiente, aprovechando el uso de las tecnologías para poder fortalecernos en esa capacidad.

En estos siete – ocho meses que llevo en la administración, con el equipo de infraestructura hemos venido revisando y haciendo todo este análisis, ya hemos generado una serie de requerimientos a organismos de tránsito por fallas que hemos encontrado en la información que tienen algunos vehículos que han transitado por las estaciones de sobrepeso, ya le hemos oficiado a la Policía y le hemos entregado bases de datos relacionadas con vehículos que están transitando en las carreteras nacionales y que al parecer tienen su matrícula cancelada o que su matrícula no existe, además, le hemos generado requerimientos a los concesionarios viales sobre el mejoramiento de esas estaciones, y obviamente hemos desarrollado mesas de trabajo con la ANI, Invias y el Ministerio de Transporte, en las que se han generado acciones de cruce de información con el Registro Nacional de Carga y contra los

“ Hemos cogido a los concesionarios o a los responsables de las estaciones de pesaje y se le ha hecho una analítica de datos para sacar de ahí una serie de identificaciones de problemas

resultados que nos ha arrojado la revisión del SICE-TAC.

Con base en esos análisis de datos, poder emitir las aperturas de las investigaciones hacia propietarios, empresas de transporte y generadores, en un momento dado tenemos las evidencias para poder abrir la investigación hacia los generadores de carga.

Esperamos que, en el segundo semestre del presente año, con base en todas estas evidencias, con la consolidación de las evidencias recaudadas (y consolidación de la calidad de datos de las evidencias recaudadas), estar notificando cerca de 3000 investigaciones a los diferentes actores a los que hemos venido identificando posibles incumplimientos a las normas.

Aquí es muy importante mencionar que también este ejercicio comprende con un trabajo y una mesa de trabajo que se viene haciendo con el Instituto Nacional de Meteorología de la Superintendencia de Industria y Comercio, donde también vamos a tratar de mejorar algunas circunstancias particulares de la norma que nos permitan ser garantes de una acertada medición con estaciones de pesaje fijas y con estaciones de pesaje virtuales móviles.

¿Cuáles son los mayores desafíos que enfrenta el transporte de carga en Colombia en términos de seguridad y eficiencia, y cómo está trabajando la Supertransporte para abordar estos desafíos?

Desde la Superintendencia de Transporte nosotros acompañamos a las autoridades, en carretera y en

la vía, en todas las acciones que ellos consideran pertinentes con nuestro equipo para efectos de poder ejercer control de seguridad.

Respecto a la eficiencia, creo que el transporte de carga tiene grandes desafíos teniendo en cuenta que en muchas ocasiones las diferentes discusiones y debates frente al detalle de muchas de las labores que se llevan a cabo y que se generan entre el generador, el empresario y el propietario del vehículo en los puertos, o donde se recibe la carga enviada por el generador, tienen que entrar a analizarse con detalle para poder superar esas diferencias que hay allí y que no se vuelven sino efectos de ineficiencia, o efectos que generan mayores ineficiencias en la prestación del servicio.

O sea, el transporte de carga en general, hablando de todos los actores que intervienen desde el generador de la carga hasta el destinatario final, tienen que aceptarse y hacer una revisión objetiva y seria, no solamente con el Gobierno sino ustedes mismos, frente al modelo de operación que tienen para generar eficiencias en esas actividades, y que no terminen generando ineficiencias que después las tienen que trasladar al conductor del vehículo o al propietario conductor del vehículo.

Ahí hay que hacer un foco de análisis detallado y minucioso del paso a paso, para que podamos hablar de eficiencias. Sin duda el Gobierno también tiene que mirar algunas situaciones particulares que vive el transporte de carga que terminan impactando la eficiencia del mismo, no desconocemos que desde el Estado hay que hacer mejoras, por ejemplo el tema de los bloqueos en las vías, les generan ineficiencias que se salen de las manos de ustedes y que aquí es un rol importantísimo el que tiene que cumplir el Estado desde los diferentes ministerios para buscar que se disminuyan este tipo de acciones por parte de la comunidad, que no nos terminan afectando en la operación que queremos hacer de carga eficiente.

Colfecar participó en foro de reforma laboral en el Congreso de la República

▶ El pasado 19 mayo, la directora jurídica de Colfecar, Claudia Linares expuso los impactos que generaría dicho proyecto en los empresarios del transporte y logística como los costos laborales, representados en primera medida con la reducción inmediata de la jornada laboral de 48 a 42 horas.



La directora jurídica de Colfecar, Claudia Linares participó el pasado 19 de mayo, en el foro sobre la reforma laboral liderada por la Comisión Accidental para las Mipymes, Emprendimiento y la Productividad llevada a cabo en el salón elíptico del Congreso de la República.

En la intervención Linares resaltó las dificultades presentadas en el sector transportador en materia de bloqueos y disminución de la carga a nivel nacional. Situaciones que afectan notablemente la economía de las empresas de transporte.

También, hizo énfasis sobre las dificultades que se pueden generar en el trabajo nocturno. Es que, Linares explicó que en el sector de transporte y la logística

gran parte de las labores se desarrollan después de las 6 pm, debido a que las operaciones se desarrollan 7 x 24, los 365 días del año.

Igualmente, reveló otros impactos que generaría en los empresarios del transporte y logística como: costos laborales, representados en primera medida en la reducción inmediata de la jornada laboral de 48 a 42 horas, sin otorgarle a las empresas un

Con la ampliación de la jornada nocturna desde las 7 pm (actualmente hasta las 8 pm) generará un mayor sobrecosto en horas extras

mínimo margen de manobra para prepararse para este cambio tan drástico (más cuando ya existe una ley aprobada por el Congreso que ya cobijaba la reducción de jornada, pero de una forma paulatina).

Y agregó que con la ampliación de la jornada nocturna desde las 7 pm (actualmente hasta las 8 pm) generará un mayor sobrecosto en horas extras, en el aumento de los recargos dominicales y festivos al 100% (hoy del 75%), en el reconocimiento de una indemnización por despido injustificado con un incremento muy significativo al que se paga actualmente y en el incremento salarial a los trabajadores que devenguen menos de dos (2 SMMLV).

Además, precisó los problemas que traería la inclu-

sión de la huelga frente a la prestación de servicios esenciales y la eliminación de pactos colectivos para dar las garantías propias y la necesidad de reivindicación.

Cabe recordar, que en la reforma laboral se contempla el derecho a la huelga en sectores encargados de servicios públicos esenciales ante lo que Colfecar advirtió que “vemos con preocupación cómo el proyecto de ley amplía y da un alcance importante al ejercer el derecho a la huelga cuando estos puedan comprometer servicios públicos esenciales, los cuales, en la actualidad, y bajo mandato constitucional ejercen una imposibilidad de realizarla si afecta dichos servicios públicos”.

La agremiación ha manifestado que tienen varias inquietudes con respecto al otorgamiento y ampliación al derecho de huelga, por cuanto en el proyecto de ley permite la realización de huelgas que puedan com-

prometer servicios esenciales, notificando al empleador con 2 días de antelación.

Se presenta dificultad en cuanto a la escasez de conductores

“Es inquietante determinar que en 2 días la empresa deberá coordinar con los trabajadores que desarrollaran la huelga la prestación mínima del servicio, cuando en la práctica se puede devenir todo lo contrario y afectar la debida prestación del servicio y por ende los ingresos de las organizaciones y el servicio a los usuarios”, dijo Colfecar.

Por último, Linares resaltó que a pesar de todo esto se presenta dificultad en cuanto a la escasez de conductores, las cuales son condiciones que, aunado en la reforma y que afectan al sector de transporte de carga.



CENTRO EMPRESARIAL CENTRACAR COLFECAR

BUENAVENTURA

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

Mapa ubicación del Centro Empresarial - CENTRACAR COLFECAR



Para mayor información



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

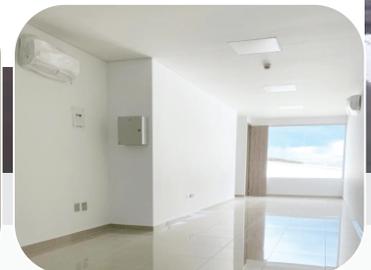


Katherine Hurtado
Cel: 310 570 4653
directorcomercial@colfecar.org.co

OFICINAS ARRIENDO / VENTA

45-48 m² **53-59 m²** **96.7 m²**

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



Gobierno Nacional evalúa alternativas para reducir la incidencia del FEPC en las finanzas públicas

► Dentro de las opciones para mitigar el impacto del FEPC en las finanzas públicas, que está contemplando, se encuentra el establecimiento de mecanismos de estabilización diferenciales.

A nivel nacional se ha venido hablando de los precios del combustible, ante lo cual el Gobierno Nacional informó que se encuentra en un proceso de ajuste de precios de los combustibles líquidos en el país, con el propósito de reducir el efecto negativo en las finanzas públicas del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), el cual alcanzó un déficit de \$37 billones de pesos en 2022.

Es que, actualmente el gasto público que se asigna al pago de menores precios de los combustibles fósiles en el mercado doméstico y que se distribuye en mayor medida a los hogares con mayores ingresos del país, por tanto es inequitativo, según MinHacienda.

Por eso, en el marco de este proceso el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio



El gasto público que se asigna al pago de menores precios de los combustibles fósiles en el mercado doméstico se distribuye en mayor medida a los hogares con mayores ingresos del país y por tanto es inequitativo

de Minas y Energía y el grupo Ecopetrol realizarán mesas técnicas conjuntas para evaluar diferentes alternativas. Con lo que buscan contribuir de manera fiscalmente responsable a la gradualidad del proceso de la mano de una estrategia transparente en el manejo de precios de los subsi-

dios de los combustibles y el costo de oportunidad de proveer el mercado nacional.

También trabajarán en la revisión del ajuste programado de los precios para identificar con mejor detalle a que grupos de consumidores se puede focalizar

Trabajarán en la revisión del ajuste programado de los precios que busca identificar con mejor detalle a que grupos de consumidores se puede focalizar algún tipo de subsidio específico

algún tipo de subsidio específico. Así entonces las propuestas que emerjan de la mesa estarán enfocadas en atenuar los efectos en la población de los percentiles de menores ingresos. Dentro de las alternativas para mitigar el impacto del FEPC en las finanzas públicas, que está contemplando el Gobierno son:

- El establecimiento de mecanismos de estabilización diferenciales.
- Mayores controles a los combustibles distribuidos con beneficios económicos y tributarios en zonas de frontera
- Revisiones regulatorias que en el marco de la discusión con todos los actores de la política de combustibles que permitan identificar eficiencias en el sector.

Cabe anotar que, las conclusiones de las mesas serán objeto de discusión en Consejos de Gobierno y socializadas para identificar las mejores alternativas en el marco de la sostenibilidad fiscal. El Ministerio de Hacienda aclaró que “el principal beneficiario de las utilidades del Grupo Ecopetrol es la Nación, a través de los dividendos que recibe de este grupo empresarial”.

Transportadores solicitan al Gobierno no aumentar los precios de los combustibles

► La agremiación recalcó que es importante tener en cuenta que el incremento en el precio del diésel automáticamente generará un aumento en los precios de los fletes y pasajes.

Este 25 de mayo, UNIDOS, agremiación conformada por las presidencias y juntas directivas de las agremiaciones del transporte del país, manifestaron su preocupación ante las afirmaciones de funcionarios del gobierno en torno al incremento del precio del Acpm, insumo que para el sector representa más del 40% de los costos operativos.

También agregaron que “el aumento en el precio del Acpm, sumado al elevado precio del dólar, a las altas tasas de interés, a la contracción en la mayoría de actividades económicas que se ve reflejado en los menores índices de toneladas movilizadas, a los largos tiempos de espera, al gran número de bloqueos en la mayoría de la vías nacionales y al colapso de la Vía Panamericana y el puente sobre el río La Vieja, lleva-



Freepik

Se debe tener en cuenta que el Acpm es un combustible utilizado en un 90% para actividades agrícolas, industriales y de transporte público, y que cerca del 26% de su precio está constituido por 5 impuestos de carácter nacional y local

rán a una crisis económica de la que no se recuperará el transporte en Colombia, generando la quiebra del sector”.

UNIDOS, recalcó que “desde el comienzo del mandato del actual gobierno, en reunión sostenida en el Palacio de Nariño en el mes de octubre de 2022 con el Presidente de la República, propusimos revisar la fórmula de fijación del precio del combustible, teniendo en cuenta que el petróleo crudo utilizado para la producción de Acpm en Co-

lombia, es explotado en su gran mayoría del subsuelo de nuestro país, por lo que su precio no pudiera ni debiera ser calculado a precio internacional, ni mucho menos sumársele sobrecostos no pagados, esto conforme con los postulados del actual ministro del Interior Luis Fernando Velasco y la ministra de Minas y Energía Irene Vélez”.

Igualmente, precisaron que se debe tener en cuenta que el Acpm es un combustible utilizado en un 90% para actividades agrícolas,

industriales y de transporte público, y que cerca del 26% de su precio está constituido por 5 impuestos de carácter nacional y local, lo cual significa que incrementar su precio implica mayores gravámenes para el sector y la población.

“Es importante tener en cuenta que el incremento en el precio del diésel automáticamente generará un aumento en los precios de los fletes y pasajes, por lo tanto, no es un sobrecosto que solo asumirá el sector transportador, sino que in-

mediatamente se trasladará a los precios de los bienes que compra el consumidor final y al precio de los pasajes en el transporte público, impactando los ya altos índices de inflación”, afirmaron.

Por último, señalaron que “el sector de transporte de carga sigue en espera de la convocatoria a las mesas técnicas que permitan la revisión y ajuste de la fórmula que fija el precio del Acpm y se encuentra atento a cualquier decisión tomada desde el Gobierno Nacional referente a este tema”.



Pixabay

Transporte de carga movilizó más de 135 millones de toneladas de mercancía en 2022

► El Ministerio de Transporte y el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), informó que hubo un crecimiento de 9.64% en movilización de toneladas.

En el último balance realizado por el Ministerio de Transporte, a través del Grupo de Logística, con información del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), indicaron que desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de 2022, se movilizaron por las vías del territorio nacional más de 135 millones de

Transporte público terrestre de carga

	2021	vs	2022	Var. %	2022
Toneladas	123.711.243		135.638.763	↑ 9,64%	Vehículos circulantes 143.762
Galones	3.761.920.024		4.857.373.59	↑ 32,74%	Manifiestos expedidos 10.571.701
Viajes	9.284.845		10.275.541	↑ 10,67%	Empresas de transporte usuarias 2.003

Fuente: RNDC Mintransporte.gov.co

El balance del RNDC revela que, durante el mes de diciembre de 2022, se movilizaron 11.135.190 toneladas, una cifra superior en 1.3% a la registrada en el mismo mes de 2021

toneladas (135.638.763), más de 4.800 millones de galones (4.857.373.589) y más de 10 millones de viajes (10.275.541). Dichas cifras superan lo registrado en el año 2021, con un crecimiento de 9.64% en movilización de toneladas, de 29.12% en movilización de galones y de 10.67% en el total de viajes realizados en el país.

Según el Ministerio de Transporte el crecimiento logrado es resultado del trabajo conjunto del Gobierno Nacional, las empresas del sector y los transportadores. Por su parte, cifras del RNDC revelan que, durante el año 2022, fueron 2.003 las empresas de transporte que movilizaron mercancías en 143.762 vehículos, gene-

rando 10.571.701 manifiestos de carga.

El balance reveló que, durante el mes de diciembre de 2022, se movilizaron 11.135.190 toneladas, una cifra superior en 1.3% a la registrada en el mismo mes de 2021. Y siguiendo este mismo comportamiento, se movilizaron 447.527.679 galones y se realizaron

Se superaron las estadísticas de lo movilizó en diciembre de 2021 tanto en toneladas (146.655 más), como galones (72.112.468 más) y en viajes (35.482 más)

876.812 viajes, 19.2% y 4.2% más que en el mismo mes del año anterior, respectivamente. Cabe anotar que, teniendo en cuenta lo documentado en el informe, se superaron las estadísticas de lo movilizó en diciembre de 2021 tanto en toneladas (146.655 más), como galones (72.112.468 más) y en viajes (35.482 más), finalizando de esta manera el último mes del año 2022 con diferencias positivas en estos tres aspectos.

En cuanto a los principales orígenes, destinos y el número de viajes se concentraron principalmente en los centros logísticos como las ciudades de puerto del país y los centros de producción y consumo relacionados con ciudades capitales, destacándose Bogotá, Buenaventura, Barranquilla y Cartagena. Mientras que los productos que más se movilizaron fueron: maíz, cementos y otros materiales de construcción, así como carbones y hullas.

En productos líquidos se movilizaron mercancías clasificadas como líquidos inflamables, petróleo y gases. Asimismo, los viajes fueron realizados principalmente por camiones de dos ejes (44.5%), tractocamiones de 3 ejes (35.5%) y camionetas (10.1%), evidenciando que la mayoría de los viajes se requieren para medias y cortas distancias.



Pixabay

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) reveló los resultados de un estudio en el que, identificó una alta incidencia entre la no posesión de la licencia de conducción con la ocurrencia de siniestros viales que registran conductores fallecidos. Y determinó que, únicamente el 20% de los fallecidos del año anterior que no tenían licencia de conducción, ya habían recibido al menos un comparendo por la no posesión de este documento. La investigación indicó que los departamentos que concentran el mayor número de conductores fallecidos por esta práctica son Valle del Cauca, Antioquia, Córdoba, Cesar, Cauca, Bolívar, Huila y Magdalena.

También señaló que solo en el último año, el 42% de los conductores fallecidos, conducían sin haber obtenido este documento, por lo que, desde la entidad hicieron una alerta a las autoridades competentes para

El 94,6% del total de los conductores que fallecieron eran de sexo masculino

El 42% de los conductores muertos en accidentes de tránsito no tenían licencia de conducción

► Los departamentos que concentran el mayor número de conductores fallecidos por esta práctica son Valle del Cauca, Antioquia, Córdoba, Cesar, Cauca, Bolívar, Huila y Magdalena.

aumentar los controles en esta materia e invitaron a la ciudadanía a realizar el trámite de manera legal, en lugares autorizados y en los tiempos que corresponden. “Con este estudio queremos hacer un llamado de conciencia y corresponsabilidad por el cuidado de la vida propia y la de los demás en las vías del país”, recalcó la ANSV.

“Es prioridad que las personas comprendan la importancia de portar y renovar este documento, y sobre este último tema recordar que los plazos para la renovación de las licencias que se vencían el 1 y el 31 de enero de 2022, vence el próximo 20 de junio, queda poco más de un mes para que finalice el tiempo para este trámite”, dijo Lina Huari Mateus, directora general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Se encuentra que hay una mayor prevalencia de mujeres sin el documento, con un 45%

Cabe anotar que, dentro de los hallazgos se destaca un aumento anual en los conductores fallecidos que no contaban con licencia, pues en los últimos 5 años ha aumentado en 8,7 puntos porcentuales, adicionalmente si tienen en cuenta únicamente los conductores motociclistas, la participación de víctimas fatales sin licencia aumenta a 41% de motociclistas.

“Llama la atención del estudio, que hay un 20% de reincidencia, es decir, del total de conductores fallecidos se logró identificar que ya habían sido notificados con

al menos un comparendo por no portar ese documento, lo que requiere un llamado a los cuerpos de control a intensificar los controles y operativos para no permitir la reincidencia ni incurrir en esta mala práctica” puntualizó Huari.

Además, el 94,6% del total de los conductores que perdieron la vida eran de sexo masculino, al analizar los ciudadanos que murieron sin licencia, se encuentra que hay una mayor prevalencia de mujeres sin el documento, con un 45%. Ante lo evidenciado, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte hacen un llamado para que los conductores con licencia de conducción de servicio particular expedida en 2012, que no tenga fecha de vencimiento o indefinido o que esta sea de enero de 2022, adelanten sus procesos de renovación.

Cabe destacar, que si el documento es para servicio particular debe ser renovado cada diez (10) años para personas menores de 60 años, en el rango de 60 a 80 años el plazo es de cinco (5) años y mayores de 80 años anualmente. En el caso de la licencia para servicio público, la modificación es cada tres (3) años, según lo estipula la ley 769 de 2002. El trámite debe hacerse directamente ante los organismos de tránsito de cada ciudad o municipio.

El Ministerio de Transporte explicó que para obtener el nuevo documento no se debe volver hacer el curso de conducción, pero sí tendrá que realizar nuevamente el examen físico, mental y de coordinación motriz para conducir y este deberá ser expedido por Centros de Reconocimiento de Conductores autorizados por la entidad.



Foto: Ministerio del Trabajo

Colombianos podrán cotizar pensión en 14 países por convenio que firmó con la Organización Iberoamericana de Seguridad Social

► Los trabajadores podrán tener acceso a las prestaciones de la invalidez, vejez o supervivencia en cualquiera de las naciones en las que está vigente el acuerdo.

El presidente Gustavo Petro firmó el acta de aplicación del Convenio Iberoamericano de Seguridad Social, que protege los derechos de millones de trabajadores migrantes, sus familias y trabajadores en 15 países incluyendo Colombia. El convenio fue aprobado por la V Conferencia de ministros y máximos responsables de Seguridad Social de los países de Iberoamérica, celebrada en Segovia, España. Este instrumento les permitirá a las personas trabajadoras migrantes, que a lo largo de su vida laboral hayan pres-

“ El convenio se aplicará en los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, España, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay, Cuba y México

tado servicios en uno o más de los Estados firmantes, beneficiarse de las cotizaciones efectuadas en cualquiera de estos territorios,

con el fin de obtener acceso a las prestaciones económicas derivadas de la invalidez, vejez o supervivencia.

Según el Ministerio del Trabajo entre los beneficios están: la igualdad de trato de los trabajadores iberoamericanos con independencia de la nacionalidad cuando trabajen en un país diferente al suyo; se establece la totalización de los periodos de cotización acreditados en los distintos Estados; se garantiza la conservación de los derechos adquiridos, no perdiéndose las prestaciones por trasladarse a otro país, y se determina la colabora-

ción administrativa y técnica entre las instituciones gestoras para facilitar la aplicación de los derechos de los beneficiarios, entre otros.

La cartera aclaró que se debe tener presente que las legislaciones nacionales sobre seguridad social por sí solas no pueden garantizar ni mejorar la seguridad social y los derechos de pensión de los trabajadores migrantes.

También recalcó que, por ello se necesitan normas aplicables en todos los países, que permitan disponer de una protección eficaz y completa de los derechos garantizados por los siste-

“ Se garantiza la conservación de los derechos adquiridos, no perdiéndose las prestaciones por trasladarse a otro país, y se determina la colaboración administrativa y técnica entre las instituciones gestoras para facilitar la aplicación de los derechos de los beneficiarios, entre otros

mas reglamentarios de seguridad social. Cabe anotar que el convenio se aplicará en los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, España, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay, Cuba y México.

Por su parte, la secretaria General de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) dijo que “esto ha sido un avance significativo, la ministra del Trabajo ha estado muy comprometida con este instrumento porque llevamos más de 10 años, tratando que se apruebe por el Congreso, luego el control de constitucionalidad y ahora que ya tenemos esos dos requisitos, ya es una realidad, a partir de este momento se cuentan 3 meses y entrará en vigor en 90 días”.

Mientras que el Ministerio de Trabajo resaltó que esto es un apoyo y un avance para las reformas que efectivamente están para poner los derechos de las y los trabajadores y que van encaminadas a que Colombia transite hacia los estándares internacionales

MinTransporte trabajará y liderará pacto por una movilidad sostenible

► La cartera priorizará los modos de transporte con menores emisiones de CO₂ para contribuir a mitigar los efectos del cambio climático, teniendo como protagonistas al transporte férreo y fluvial.

El nuevo ministro de Transporte, William Camargo Triana ha dado pautas acerca de los temas a los que les dará prioridad en su gestión desde la cartera, en la que prima la planificación del transporte con base en la justicia social, en la que se optimice el uso del tiempo, la energía y el espacio, tanto en suelo para ciudades y municipios, como la capacidad en el transporte público.

Entre otras cosas, favorecerá los modos de transporte con menores emisiones de CO₂ para contribuir a mitigar los efectos del cambio climático, teniendo como protagonistas al transporte férreo y fluvial; impulsará la intermodalidad y la competitividad, y trabajará para fortalecer la oferta, mejorar los tiempos de desplazamiento, fomentar la seguridad vial y disminuir la siniestralidad, entre otras acciones.

“Tenemos el compromi-

“No habrá tarifa cero”, dadas las implicaciones en el Presupuesto de la Nación y en Fondos Contingentes que tienen una destinación para obras menores y no para financiar el uso de vehículos privados



William Camargo, ministro de Transporte.

Foto: Alejandro Acosta

so con el país y con los ciudadanos de sacar adelante la agenda del ‘Gobierno del Cambio’ para brindar un servicio de transporte sostenible, seguro, eficiente, costeable y accesible, que permita el disfrute de la movilidad, las ciudades, los pueblos y los territorios como derecho”, manifestó el ministro de Transporte.

Según informó el ministro, la gestión del sector transporte se fundamentará sobre cinco pilares: sostenibilidad, dando prioridad a los modos que generan menores emisiones; seguridad, mediante principios de sistemas seguros, el programa ‘Visión Cero’ y prevención en los desplazamientos; gobernanza, enfocada al fortalecimiento institucio-

nal y regulatorio, junto con la implementación de sistemas de información robustos y de tecnología para la regulación, el control y la supervisión de la operación de infraestructura; equidad, favoreciendo el acceso a servicios de movilidad, transporte, logística e infraestructura de manera incluyente; y salud, mediante un modelo de movilidad activa que promueve hábitos saludables.

En materia de infraestructura, el jefe de cartera impulsará el portafolio de transporte férreo, con el fortalecimiento de la operación de carga, así como de transporte de pasajeros con trenes interurbanos, de cercanías y con los proyectos de Metros que se ejecutan

en Bogotá y Antioquia.

También se acelerará la dotación y operación del modo fluvial, mejorando y manteniendo la infraestructura, los muelles y equipamientos e integrando las vías navegables al sistema de transporte nacional.

Cabe anotar que, con respecto a la revitalización de los modos férreo y fluvial, el ministerio recalcó que vendrá acompañada por una apuesta de intermodalidad en la que vincularán el portafolio carretero, que busca contribuir a la integración y a la competitividad en el transporte interno y de exportación, en concordancia con los retos de desarrollo económico y social.

Mientras que, en cuanto a la movilidad urbana promo-

verán instrumentos como la valorización, la plusvalía y en general la captura de valor para fortalecer los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégico y Público y la provisión de infraestructura.

El jefe de cartera se refirió al tema de concesiones, en las que aplicarán tarifas diferenciales y aclaró que “no habrá tarifa cero”, dadas las implicaciones en el Presupuesto de la Nación y en Fondos Contingentes que tienen una destinación para obras menores y no para financiar el uso de vehículos privados.

Impulsará el portafolio de transporte férreo, con el fortalecimiento de la operación de carga, así como de transporte de pasajeros con trenes interurbanos, de cercanías y con los proyectos de Metros que se ejecutan en Bogotá y Antioquia

Finalmente, el Ministerio de Transporte trabajará en la adopción de los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS) como política pública para consolidar territorios compactos, diversos, revitalizados, con sistemas de transporte y movilidad de bajas emisiones.

Según Minhacienda la inflación descendió durante abril quedando en 12,82%

► El ministro de Hacienda y Crédito Público, Ricardo Bonilla prevé que al finalizar el año se cumpla con la meta de tener una inflación de un solo dígito.

El ministro de Hacienda y Crédito Público, Ricardo Bonilla, celebró que la inflación haya comenzado a descender en términos del comportamiento anual, bajando del 13,34% en marzo a 12,82% en abril. También destacó la baja en la inflación de alimentos y la inflación para la población pobre y recalcó que “el impacto sigue presentándose en el precio de los combustibles, el cual, de acuerdo con la política responsable del Gobierno, mantendrá el incremento hasta que se logre nivelar con la cotización internacional y se reduzca el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC)”.

Bonilla resaltó la importancia de controlar y acogerse a la regla fiscal, empezando por la financiación de los precios de la gasolina, lo cual conduce a estabilizar la economía.

“Todo lo que logremos



Foto: Presidencia

“**Para junio próximo se espera que en la junta del Banco de la República comiencen a revisar las tasas de interés, lo que se traduciría en que el proceso de subirlas finalice y posteriormente se estabilicen y empiecen a bajar**

reducir de dependencia del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles nos permite ampliar el espacio de la política social. Lo que hoy gastamos como Gobierno para financiar y subsidiar la gasolina le cierra las puertas a otra política”, precisó el ministro. Con todo esto, el jefe de la cartera prevé que al finalizar el año se cumpla con la meta de tener una inflación de un solo dígito y se pueda volver a la meta de mediano plazo del

país de tenerla en alrededor de 3% anual.

Además, el funcionario explicó que para junio próximo se espera que en la junta del Banco de la República comiencen a revisar las tasas de interés, lo que se traduciría en que el proceso de subirlas finalice y posteriormente se estabilicen y empiecen a bajar. Con respecto al mercado de divisas, Bonilla mencionó que el dólar se está comportando de manera favorable. “Había

subido por la inestabilidad y hoy vuelve a estar en los niveles de \$4.500. Esperamos que se estabilice”.

Por otra parte, celebró la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y resaltó que este le permite al Gobierno contar con la carta de navegación para los próximos cuatro años e indicó que el paso a seguir es su reglamentación y ejecución. Por último, es de recordar que el PND plantea temas básicos para reducir

“**Lo que hoy gastamos como Gobierno para financiar y subsidiar la gasolina le cierra las puertas a otra política”:** Ricardo Bonilla, ministro de hacienda

la desigualdad y pobreza; así como propiciar un mejor desarrollo agropecuario y una reindustrialización.



Con más de 20 expositores se llevó a cabo el VIII simposio académico del transporte

► En el evento participaron más de 600 invitados entre empresarios del sector transportador, directores de flotas y académicos de la industria y fue organizado por Kenworth de la Montaña.

Entre el 20 y 21 de abril, en Bogotá, se llevó a cabo el VIII Simposio académico del transporte, organizado por Kenworth de la Montaña. El evento contó con más de 600 invitados y más de 20 expositores, entre nacionales y provenientes de Estados Unidos, México y Holanda, quienes mostraron sus últimos productos en lo concerniente a llantas, lubricantes, motores, frenos, cardanes, ejes y otra serie de partes y accesorios.

En este se abordaron temas relevantes para esta industria, como: logística y gestión de riesgos logísticos, rentabilidad, leasing operativo, financiación, seguros, gestión de flotas y la manera en la que hoy avanza el transporte de carga en el país, por parte de expertos pertenecientes a empresas de gran envergadura, tales como: CSI Renting Colombia, Allison Transmission, Locoitec, Zonológica, Anpro, TRP, Daf, Cummins, Cloud Fleet y



Ferrari Crane.

El simposio contó con el respaldo de marcas como: Sitrak de la Montaña, Davivienda, Distracom, Colfecar, Renting Colombia, Tracto Laser, Rin Truck, Gir, Fedetranscarga y Ecolom-

bia, por citar solo algunas. La convención inició el 20 de abril, con la bienvenida de Carolina Pineda, gerente general de Kenworth de la Montaña. Y cerró con la charla de Jorge Cañedo y el lanzamiento de la nueva

T680 NEXT GEN. Mientras que el viernes 21 de abril, Henry Tinoco hizo una ponencia sobre la Evolución de los Lubricantes, en la que participó Jaime Pineda, presidente de Kenworth de La Montaña.

Otro punto importante es el alto nivel de relacionamiento que propicio Kenworth de la Montaña, al unir a los empresarios más relevantes del sector para generar planes de trabajo conjuntos, desarrollos, nuevas oportunidades de negocios para impulsar el sector y al país. Un gran ejemplo fue el lanzamiento de UNIDOS, la Cámara Intergremial del Transporte, conformada por siete gremios de trans-

porte de carga ACC, ANT, CCT, COLFECAR, DEFENCARGA, FEDEVOLCO y FEDETRANSCARGA.

“Gracias a todos nuestros clientes, aliados y amigos, por su asistencia a nuestro VIII Simposio Académico del Transporte Kenworth de la Montaña, fueron 2 días donde nos acompañaron más de 600 personas y en donde logramos conocer de primera mano las novedades de los mejores proveedores del mercadeo y hacia dónde va el futuro del transporte en Colombia”, dijo el presidente de Kenworth de la Montaña.

Por último, es de resaltar que Kenworth de la Montaña expuso lo más representativo de su portafolio, especialmente el de motorizaciones EURO VI, incluyendo su último y más avanzado ‘juguete’, la T680 Next Gen. En el evento, Jorge Cañedo el director de Ventas de Paccar Regional Andina y Centro América, fue el encargado de lanzar la denominada reina de las carreteras, la T680 NEXT GEN.



KENWORTH 100

CIEN AÑOS MARCANDO EL RUMBO

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



T680

NEXT GEN

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

 KenworthdeLaMontaña.Oficial  Kenworthdelamontana  KenworthDeLaMontana

KENWORTH
DE LA MONTAÑA

Imagen de caracter ilustrativo