



► Indicadores • MAYO 2023

Índice (Base dic 2016=100)	145,08%
Variación mensual.....	0,14%
Variación año corrido	3,43%
Variación últimos 12 meses.....	12,76%

Estructura de Costos Operativos • Mayo 2023 • (Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %	Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %
1. Combustibles	0,00	0,00	35,25	8. Seguros	11,10	0,22	2,01
2. Salarios, prestaciones y comisiones	8,98	1,58	16,91	9. Lubricantes	12,37	0,19	1,64
3. Costo de capital	0,92	0,15	14,37	10. Otros	4,31	0,06	1,36
4. Peajes	1,56	0,17	11,57	11. Garajes y lavado	3,03	0,02	0,75
6. Llantas y neumáticos	3,15	0,28	7,90	12. Filtros	8,26	0,07	0,80
7. Mantenimiento y reparación	9,09	0,60	7,08	13. Impuestos al vehículo	25,93	0,09	0,37
				TOTAL MES		3,43	100

Combustibles: un llamado a proteger el bolsillo de los colombianos, las MiPymes y fortalecer la economía del país



El reciente anuncio del gobierno nacional sobre el nuevo incremento del precio de la gasolina en Colombia ha incrementado la preocupación entre los ciudadanos y diversos sectores de la economía.

“El aumento en el precio de los combustibles viene afectando el bolsillo de los ciudadanos, teniendo implicaciones en la economía general. El Ministerio de Hacienda estima que por cada incremento de \$1.000 en el precio de los combustibles, la inflación aumentaría un 0,65%

Esta medida, que elevó el valor de la gasolina corriente en aproximadamente 600 pesos por galón el pasado 4 de junio, viene afectando el bolsillo de los colombianos, quienes ya han experimentado un aumento significativo en el precio de la gasolina de \$2.650 por galón desde agosto de 2022 a la fecha.

El incremento en el precio del ACPM tendrá un impacto significativo en los fletes y, en consecuencia, en los precios de los productos que se transportan, así como en la movilización de pasajeros. Dado que el 97% de la carga en Colombia se mueve por carretera, y más de 68 millones de pasajeros al año en terminales, por lo tanto, es evidente que cualquier aumento en los

costos de combustible se traducirá en un encarecimiento generalizado de bienes y servicios, lo que afectará la economía y a las poblaciones más vulnerables.

Es importante destacar que este incremento se suma a una serie de ajustes anteriores, lo que ha llevado a un aumento del precio de la gasolina en un 34% entre el mes de agosto del año 2022 a junio del año actual, según la dirección económica de Colfecar. Esta tendencia al alza ha afectado el costo de los servicios de paquetería y mensajería que se realizan en motocicleta, camionetas y vehículos tipo Carry.

Además del impacto directo en el bolsillo de los ciudadanos, el aumento en el precio de los combustibles también tiene implicaciones en la economía ge-

neral. MinHacienda estima que por cada incremento de \$1.000 en el precio de los combustibles, la inflación aumentaría un 0,65%. Esto tendría un efecto perjudicial en el transporte de alimentos, medicamentos, bienes de primera necesidad, insumos para la industria y el comercio, y profundizaría aún más la desaceleración económica y dificultará lograr los objetivos de reducción de pobreza del país.

Ante esta situación, es fundamental que se revise y ajuste la fórmula y la metodología utilizada para fijar las tarifas de los combustibles ante la realidad de Colombia. Es necesario un enfoque democrático y participativo que incluya a todos los sectores interesados en aportar a esta discusión. Además, es impor-



tante desligar el ingreso al productor de los costos internacionales y ser transparentes acerca de los verdaderos costos que existen en el país, considerando que Colombia es un país productor de petróleo con dos refinerías. Adicionalmente, buscar una compensación tributaria,

Es importante desligar el ingreso al productor de los costos internacionales y ser transparentes acerca de los verdaderos costos que existen en el país, considerando que Colombia es un país productor de petróleo con dos refinerías

puesto que, por cada galón, estamos pagando 5 impuestos. En un escenario en el que se redujera el precio de los combustibles en un 10% podría tener un impacto positivo en el Producto Interno Bruto (PIB) nacional, impulsando su crecimiento en un 0,19%, según Fedesarrollo. Sin embargo, para lograr una solución integral a esta problemática, es necesario examinar a fondo todos los actores involucrados en la fijación de precios, incluyendo a Ecopetrol, distribuidores mayoristas y minoristas, palmeros, transportadores y el gobierno. Asimismo, se debe considerar una transición energética ordenada y planificada hacia tecnologías más lim-

pias, como parte de una solución de fondo tanto a la problemática fiscal como a los desafíos ambientales.

Es fundamental, tener en cuenta que los pequeños propietarios de vehículos de carga representan el 80% de la flota en Colombia, por tanto, serán especialmente afectados por estos incrementos en el precio del combustible, cuando al mismo tiempo venimos experimentando una reducción en los volúmenes de carga en el país. Adicional a esto, la devaluación del peso, las altas tasas de interés, los continuos bloqueos por parte de las comunidades sumados a los cierres viales por la ola invernal ya vienen dificultando nuestra capacidad para asumir un nuevo sobre costo en el diésel, cuando este representa el 40% de nuestros costos.

Los altos precios de vehículos importados con tecnologías diferentes al diésel, debido a factores cambiarios y costos de producción aún elevados, la falta de nuevas reglamentaciones específi-

cas para cada nueva tecnología por los Ministerios, la falta de inversión en infraestructura que soporte estas nuevas tecnologías, la compleja y dispendiosa tramitología para acceder a los “beneficios que otorga el gobierno”, hacen inviable poder acelerar la transición hacia opciones más sostenibles.

En Colfecar, hacemos un llamado urgente para revisar la fórmula del precio de los combustibles

a través de mesas técnicas, promoviendo un debate amplio e inclusivo que tome en cuenta los intereses de todos los sectores involucrados. Adicionalmente, lograr que se reduzca la tramitología a los vehículos de carga con tecnologías limpias y se evite, a quienes quieran adquirirlos lo hagan sin tener que hacer tramites en la UPME que duran en promedio 7 meses para poder obtener los beneficios, ejemplo GNV. Invitamos a una transición organizada y planeada en el tiempo, y que se mitigue los riesgos de hoy, con transiciones energéticas que requieren de más rigurosidad para hacerlas viables y eficientes.

Estas medidas son necesarias para aliviar la presión económica sobre los colombianos y los sectores productivos, fomentar el desarrollo del país y mitigar los impactos ambientales negativos derivados del uso de combustibles fósiles.

Nota: el subsidio al combustible es el único en Colombia que beneficia de manera equitativa a los 52 millones de colombianos, se entrega a todos de manera transparente y es el único que no es objeto de la corrupción política.

Nota: el subsidio al combustible es el único en Colombia que beneficia de manera equitativa a los 52 millones de colombianos, se entrega a todos de manera transparente y es el único que no es objeto de la corrupción política.

El 97% de la carga en Colombia se mueve por carretera, y más de 68 millones de pasajeros al año en terminales, por lo tanto, es evidente que cualquier aumento en los costos de combustible se traducirá en un encarecimiento generalizado de bienes y servicios

El ministro de Hacienda y Crédito Público, Ricardo Bonilla, informó que la inflación comenzó a descender en términos del comportamiento anual, bajando del 13,34% en marzo a 12,82% en abril pasado. Así mismo, destacó la baja en la inflación de alimentos y la inflación para la población pobre, como se tenía previsto.

“Llegamos a un máximo de 13.34% en marzo pasado y a mayo el porcentaje se situó en 12.36%, es decir, ya bajamos casi 100 puntos básicos. Esto se origina en que hay un mejor abastecimiento y que productos como frutas, verduras, cárnicos y granos han descendido en materia de precios. Además, hay una mejor cosecha y los alimentos llegan sin problema a las centrales de abastos y tiendas”, anotó Bonilla.

El jefe de cartera aseguró 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 Combusti-

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



Freepik

Ministerio de Hacienda reveló descenso de la inflación

► La cartera indicó que la inflación comenzó a descender en términos del comportamiento anual, bajando del 13,34% en marzo a 12,82% en abril pasado.

bles (FEPC).

Y 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 e indicó que “pese a que el precio de la gasolina sube, la reducción en los precios de los alimentos compensa esta situación”.

“Todo lo que logremos 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.

Asimismo, Bonilla señaló que “gracias a la estrategia del Gobierno con relación a los precios de los combustibles, el déficit del FEPC estaría cerca de 0 en 2024, resolviendo de forma definitiva el desafío que este fondo ha representado por años para la estabilidad fiscal. Se liberarían recursos fiscales que podrían ser destinados a financiar otros programas sociales más alineados con los objetivos de mayor justicia social y ambiental”.

El Ministerio de Hacienda espera 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 alre-

El Ministerio de Hacienda espera que al finalizar el año se cumpla con la meta de tener una inflación de un solo dígito

dedor de 3% anual.

Con respecto al mercado de divisas, el jefe de la cartera mencionó que el dólar se está comportando de manera favorable.

Por otro lado, el funcionario indicó que proyectan una reducción del déficit fiscal en 2023 de 1pp del PIB (4,3% frente al 5,3% del 2022), lo que permitiría un equilibrio

primario por primera vez desde 2019, apalancado en el mayor recaudo tributario de las reformas tributarias de los últimos dos años y de los altos precios del petróleo, que llevarían a ingresos históricamente altos.

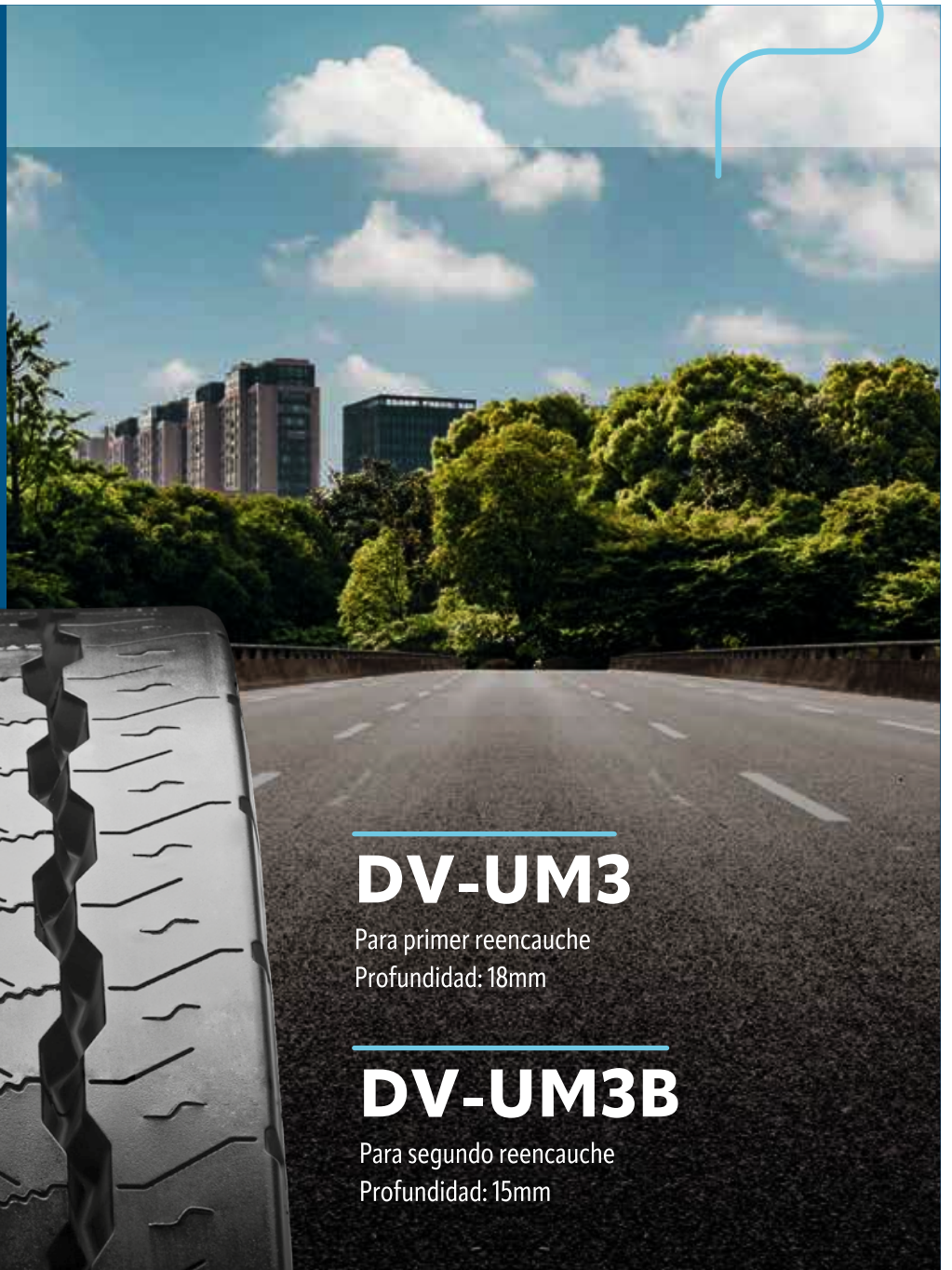
En cuanto al 2024, la cartera de Hacienda espera un ligero aumento del déficit fiscal a 4,5% del PIB y tiene expectativa de aumento del déficit frente a 2023, ello se debe a los pagos de servicio de deuda vigente y a un mayor gasto en intereses que resultaría de las mayores necesidades de financiamiento de 2023 y 2024 y de las condiciones de mercado proyectadas, manteniendo así el equilibrio primario.

CONFIANZA Y SEGURIDAD.
PARA CADA NECESIDAD HAY
UN PRODUCTO VIPAL.



¿QUÉ OBTIENES CON ESTOS DISEÑOS?

- Solución integral para el servicio urbano
- Buen poder de **tracción**
- Excelente **resistencia** al desgaste por abrasión
- **Desarrollo Vipal**, único en el mercado
- Disponible en **versión ECO**



DV-UM3

Para primer reencauche
Profundidad: 18mm

DV-UM3B

Para segundo reencauche
Profundidad: 15mm

OLTRO S.A.
Bogotá - (1)893.2027



SANTER
Bogotá - (1)876.4545

SIDEAS
Cartagena - 314 212.1680

BUGALLANTAS
Bucaramanga - (57)3153704220

RENCANAL
Medellín - (4)444.5858

RENSUR
Bogotá - (1)298.1060

RENSUR
Neiva - (8)860.3243

DELTA
Pasto - (57)314 746.1848

Contaurus
Villao - (8)682.4008

Metrollantas
Bucaramanga - (7)671.1222



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



Durante el encuentro ‘Desafíos de Seguridad y Territorio’, organizado por Caracol Radio, La W, El País y Prisa Medios, que se realizó el pasado 6 de junio en la Torre Atrio, en Bogotá, participaron más de cuarenta representantes de la sociedad civil, el Estado, la academia y el sector privado para dar su percepción sobre el panorama de la seguridad de Colombia.

En este trabajaron tres módulos de conversación. El primero fue de ‘Control territorial’, que consistía en el reto en seguridad, la pérdida del control territorial, una de las grandes amenazas para la seguridad del país y por consiguiente uno de los grandes retos en materia de defensa para el Gobierno actual. En el segundo módulo se habló de ‘Nuevas formas de violencia’, es que en los territorios del país se están configurando nuevos problemas que ponen en ries-

Desafío, Seguridad y Territorio

► Colfecar participó en el foro, donde se abordaron temas como control territorial, nuevas formas de violencia y los riesgos para la infraestructura y el desarrollo empresarial. El evento fue organizado por Caracol Radio, La W, El País y Prisa Medios.

“La seguridad es un derecho que tenemos todos los colombianos de vivir y trabajar en paz. Nidia Hernández Jiménez, presidente de Colfecar

go la seguridad del país. Allí se conjugan nuevas formas de violencia que alimentan a los grupos criminales que azotan al país: cultivos ilícitos, narcotráfico, minería ilegal, contrabando, presencia diferenciada del Estado, ex-

clusión social, refugio a las organizaciones criminales, etc. A partir de lo anterior, nace la necesidad de una mirada conjunta e integral de la situación y sus posibles soluciones.

Mientras que, el tercer módulo se trató de los ‘Riesgos para la infraestructura y el desarrollo empresarial’. El desarrollo económico del país ha sido, además del humano, una de las grandes víctimas de la violencia y la inseguridad, que ha visto como estos fenómenos frenan su crecimiento, igualmente, las carreteras, puentes, puertos e infraes-

tructura en general han sido históricamente los objetivos favoritos de los grupos armados, por ello es necesario revisar las acciones que se implementarán para proteger a los transportadores y comerciantes, salvaguardar la infraestructura y garantizar la seguridad para quienes día a día trabajan por el desarrollo del país, esa es la clave para el crecimiento regional y nacional.

En dicho evento, participó Nidia Hernández, presidente de Colfecar que manifestó su preocupación por lo que está pasando en el país con respecto al tema

de seguridad. “Preocupada porque a pesar de que represento al sector de transporte de carga, que apoyamos de manera transversal a todos los sectores económicos al escuchar la realidad en detalle de cada uno de los sectores, vemos que la problemática está generalizada en todos los departamentos del país”, anotó.

Hernández agregó que “la seguridad no le pertenece a ningún partido político. La seguridad es un derecho que tenemos todos los colombianos de vivir y trabajar en paz. No se puede atribuir a un tema político, que es donde



“La necesidad del país en este momento es tener seguridad, pero parece que el Gobierno tiene un interés tangencial y no central en la seguridad”: obispo de Buenaventura, Rubén Darío Jaramillo

esta situación, va a llegar el momento en el que se verá en peligro la seguridad alimentaria del país precisamente por la falta de presencia del Estado no solo en el tema militar, sino con la inversión pública”.

En este conversatorio también estuvo Juan Carlos Restrepo, director de Bat, que señaló que después de 7 meses de Gobierno, la gente ve y percibe la falta de seguridad. “Los datos muestran que la inseguridad en el país sigue aumentando de una manera desbordada y preocupa a todos los niveles. A nivel del campo, de la ciudad, de la ciberseguridad”, afirmó.

“Lo que hace falta es que salga un proceso de articulación y consenso, lo que estamos viendo es una desconexión entre las fuerzas de seguridad del Estado y los beneficiarios del servicio de seguridad. Es la primera vez que tenemos un jefe de Estado que está divorciado de sus fuerzas de seguridad. La seguridad no tiene partido y es un derecho natural de todas personas y la sociedad”, dijo Restrepo.

Por su parte, el obispo de Buenaventura, Rubén Darío Jaramillo en la charla expuso que se deben alinear los intereses del país con los del Gobierno. “La necesidad del país en este momento es tener seguridad, pero parece que el Gobierno tiene un interés tangencial y no central en la seguridad. La única manera de conseguirlo es que los tres poderes el ejecutivo, legislativo y judicial se junten para poder alinearse en el país y entender esa necesidad que la ciudadanía está pidiendo a gritos”, sostuvo.



creo que recae el error, porque la seguridad debe ser una política de Estado, no importa el Gobierno que suba, porque tiene que cumplir y debe proteger a la sociedad civil que es la que siempre termina perjudicada”.

Adicionalmente, la líder gremial insistió en que “infortunadamente la población está en medio de grupos guerrilleros, que se imponen y que no solamente hacen presencia militar, sino que están condicionando un

control sobre la población y nuevamente queda uno en la mitad, volvemos a ser víctimas de vacunas, extorsiones, ataques terroristas, entonces hay una zozobra y temor inmenso”.

Por su parte, Rafael Her-

nández, presidente de Fe-de-arroz, recalcó que “los agricultores le tributan al Estado los impuestos y también le tiene que tributar a la guerrilla y a la banda de delincuencia común que hay en la región (...) De seguir

Índice de seguimiento de la

► El Índice de Seguimiento de la Economía –ISE– para abril de 2023 tuvo una variación de -0,78% con respecto al mismo periodo del año 2022.

Según el DANE el Índice de Seguimiento de la Economía –ISE– para abril de 2023 tuvo una variación de -0,78% con respecto al mismo periodo del año 2022.

De las 9 principales actividades, las que tuvieron mayor crecimiento fueron, Actividades Financieras y de Seguros con 5,0%, Actividades inmobiliarias con 1,9% y Administración Pública y Defensa con 1,6%.

No obstante, los sectores con variaciones negativas fueron Industria manufacturera y construcción con -6,8%, Agricultura

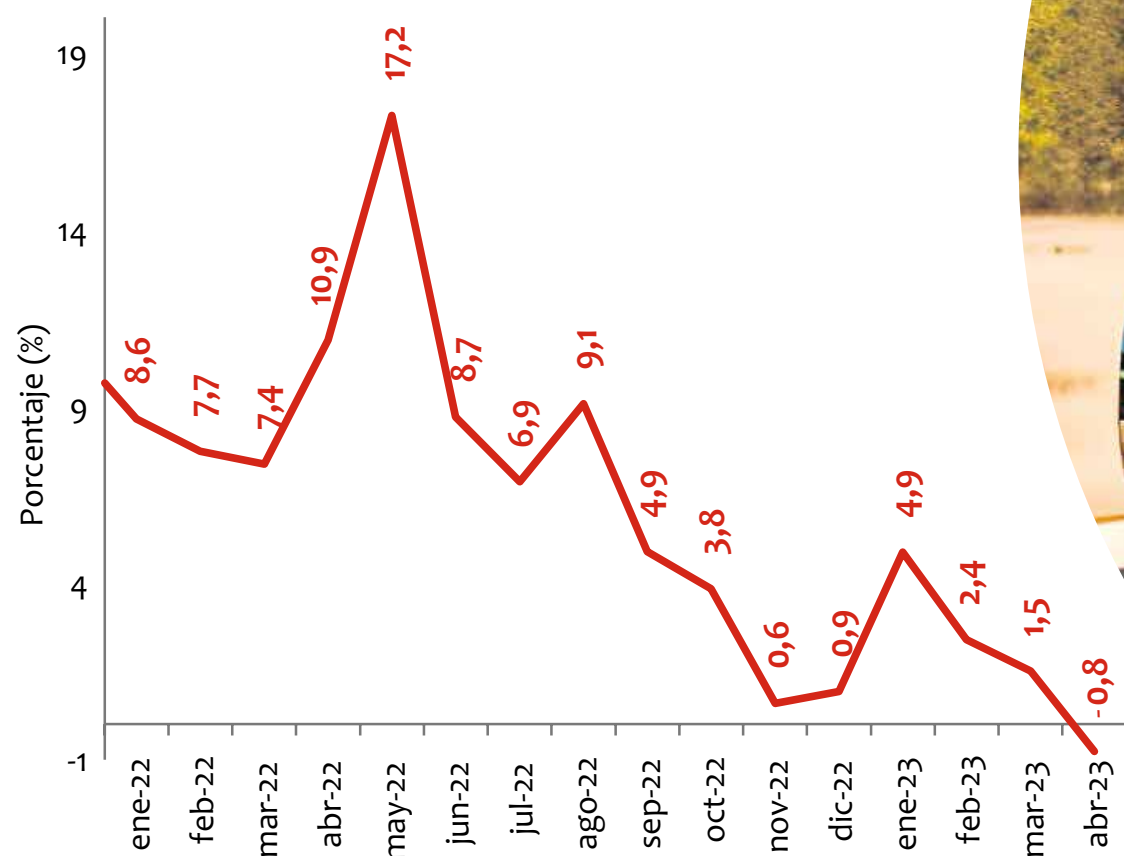
-0,78% anual

Fue el Índice de Seguimiento de la Economía en el mes de abril de 2023

con -2,9% y Comercio con -1,7%.

La inflación para mayo de 2023 evidenció un crecimiento anual de 12,36% con respecto al mismo periodo del año anterior, eviden-

Índice de Seguimiento de la Economía (ISE)
Variación % anual

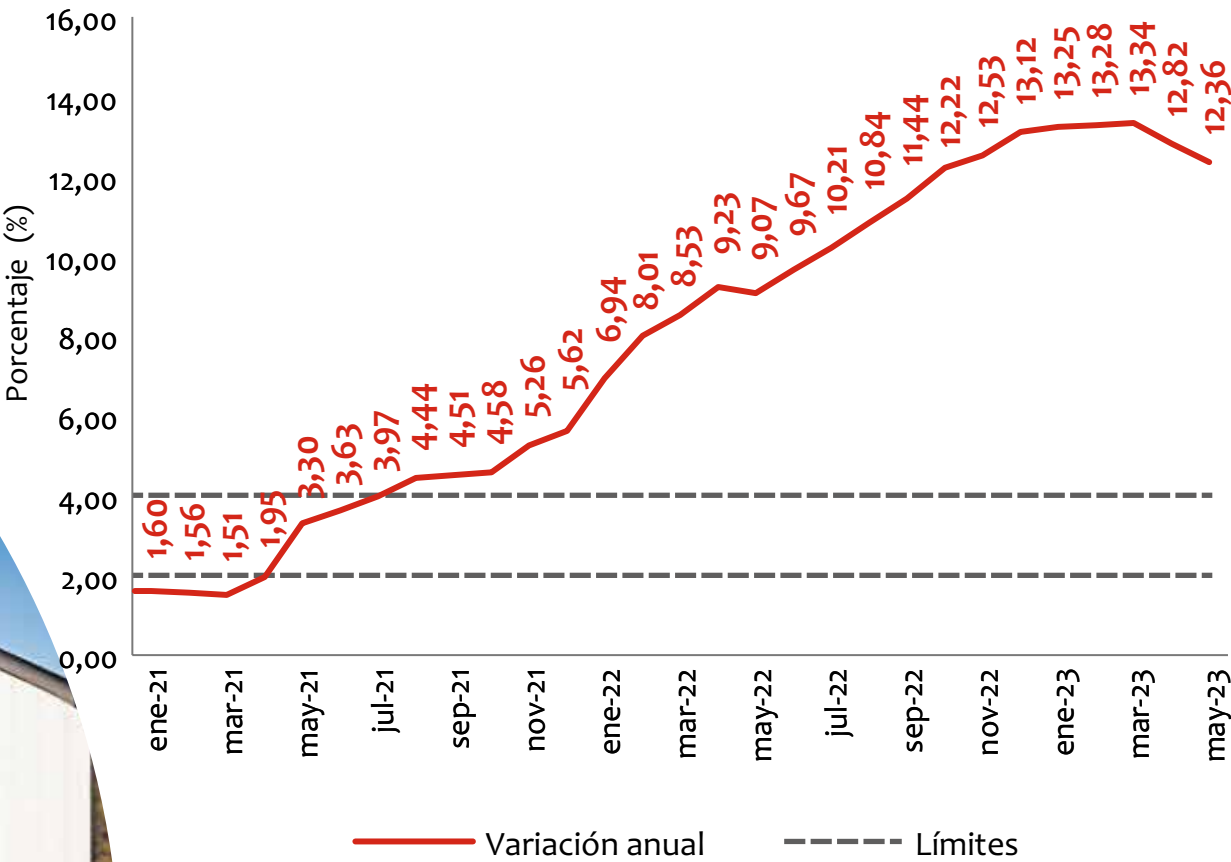


Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en DANE



economía fue de 0,78 % en abril

Comportamiento del IPC
Variación % anual



Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en DANE

12,36%
Fue la inflación en el mes de mayo de 2023

ciando un cambio de tendencia a la baja.
Por su parte, los sectores más altos, Restaurantes y hoteles (18,01%), Transporte (17,82%) y Alimentos (15,66%).
Cabe mencionar, que esta cifra evidencia una deceleración de la inflación después de casi

dos años en constante crecimiento.
Las principales ciudades con mayores inflaciones fueron Cúcuta (14,76%), Sincelejo (13,91%), y Valledupar (13,31%) Por su parte, las ciudades con menor índice fueron Villavicencio, Ibagué y Pereira.

Se presentó disminución de la carga en el mes de mayo

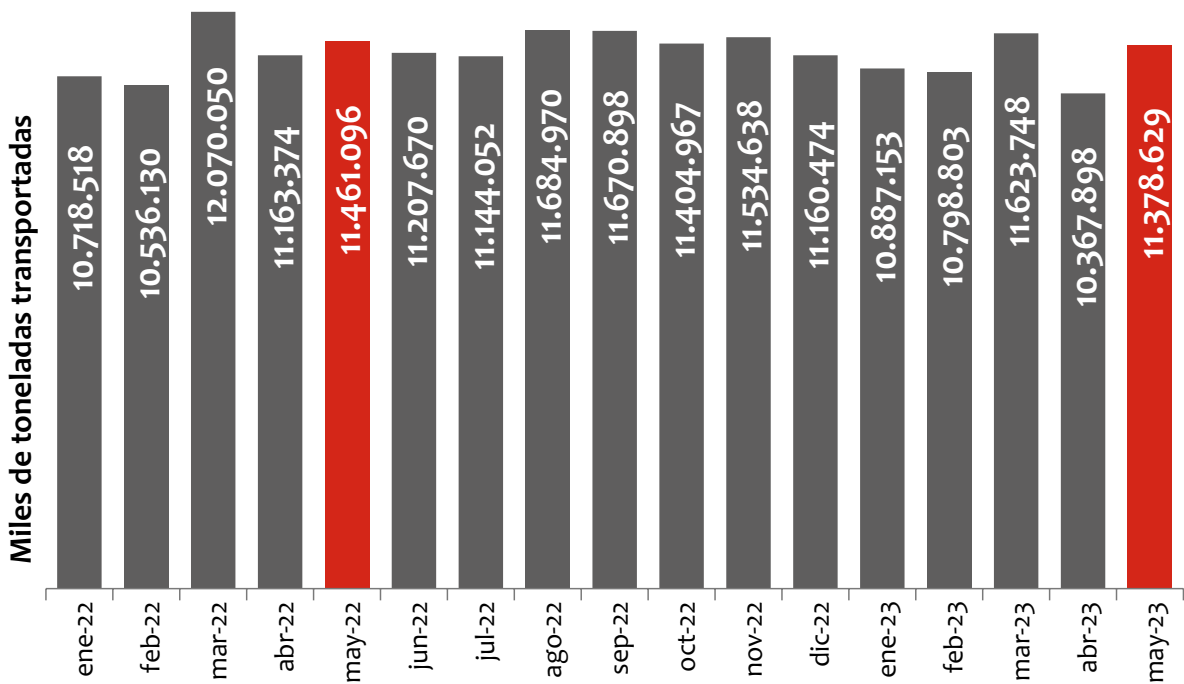
En mayo de 2023, se movilizaron cerca de 11,3 millones de toneladas representando una leve caída de 0,7% con respecto al mismo periodo del año anterior.

En cuanto a la movilización de carga seca en el mes de mayo de 2023, se movilizaron cerca de 11,3 millones de toneladas representando una leve caída de 0,7% con respecto al mismo periodo del año anterior. En lo acumulado del año se transportó un total de 55,0 millones de toneladas, disminuyendo un 1,6% con respecto al mismo periodo del año anterior.

Así, la mercancía más movilizada en el mes de mayo fueron Maíz con 540.644 toneladas, seguido de Cementos, morteros, refractarios, hormigones y similares con 494,387 toneladas y Hullas, briquetas con 347.761 toneladas. Además, es posible ver que de las diez mercancías más transportadas seis presentaron variación positiva con respecto al mismo periodo del año anterior.

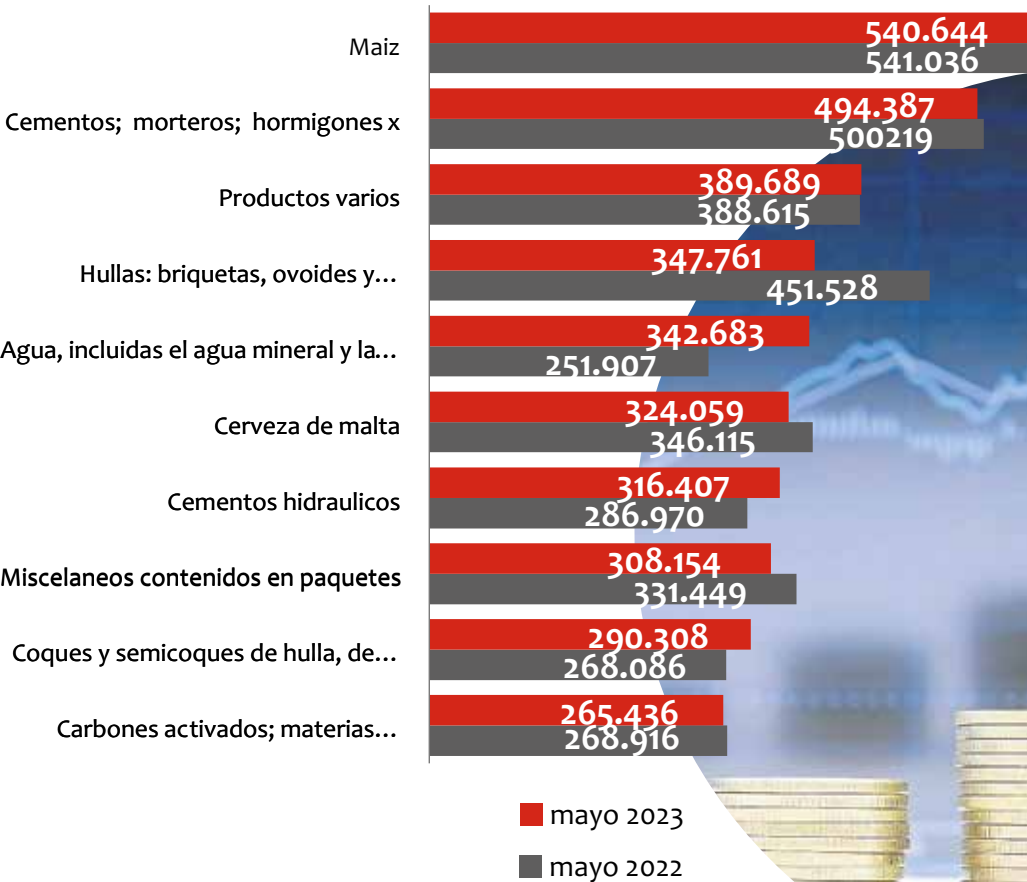
En resumen, es posible decir que mayo fue un mes en el que se transportó en promedio 2.844.657 toneladas por semana.

Comportamiento de la carga seca



Comportamiento de las mercancías más transportadas
Cifras en toneladas

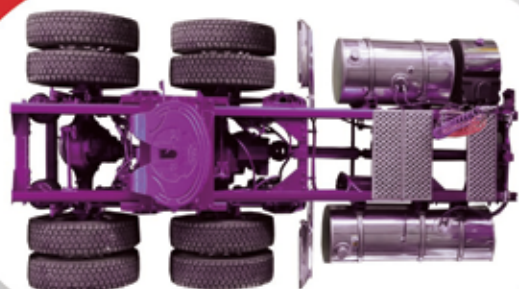
Estas 10 mercancías representan un **31,8%** del total transportado



Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en RNDC

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

Razón # 2



Chasis Reforzado de punta a punta

-  Mayor estabilidad
-  Resistencia superior en entornos de máxima exigencia
-  Mayor protección en situaciones de colisión
-  Mejor maniobrabilidad
-  Mayor resistencia y duración de sus componentes

T880




CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

KENWORTH 100

CIEN AÑOS MARCANDO EL RUMBO

www.casainglesa.co

 @CasaInglesaCol

 317 437 8666

UNIDOS logra mantener el precio del diésel estable

El pasado 14 de junio de 2023, se realizó el lanzamiento de la Cámara Intergremial de Transporte UNIDOS, al que asistieron el ministro de Transporte, William Camargo, el director general de la Policía Nacional, William René Salamanca, el viceministro de Transporte Carlos Eduardo Enríquez, la Superintendente de Transporte Aida Lucy Ospina, senadores de la República, justas directivas e invitados especiales de cada uno de los gremios que conforman UNIDOS. El lanzamiento contó con una gran convocatoria de más de 650 personas, entre afiliados de cada uno de los gremios e invitados especiales.

La Cámara Intergremial de Transporte UNIDOS está integrada por más del 90% del sector transporte, más de 400 empresas de transporte terrestre de carga y alrededor de 250 mil vehículos. Generan más de 1,6 millones de empleos directos e indirectos e impactan positivamente la vida de más de 5 millones de colombianos. Movilizan 135 millones de toneladas al año en todos los sectores productivos, abasteciendo a todo el país.

Durante la instalación del evento, el ministro de Transporte, William Camargo, se dirigió a todos los empresarios y transportadores reuni-

► El ministro de Transporte, William Camargo, anunció en el lanzamiento de la Cámara Intergremial del Transporte UNIDOS que se mantendrá el precio del diésel.



dos y dio a conocer la noticia de que no habrá incremento en el precio del diésel en los próximos tres meses. Cabe anotar que este anuncio se da luego de que este supra gremio expresara su gran preocupación ante un posible incremento en el precio del ACPM y le solicitaran al presidente Gustavo Petro el cumplimiento del compromiso efectuado con el sector transportador en octubre de 2022, en el sentido de no modificar el precio del combustible hasta tanto se adelantaran mesas técnicas para revisar la fórmula de fijación del precio de este.

De la misma manera, el jefe de la cartera invitó a UNIDOS a participar en las mesas técnicas que trabajarán en la fijación de precios. A su vez, Alfonso Medrano, presidente de UNIDOS, habló sobre la historia de cómo surgió el supra gremio y el precio Colombia. “Después de cuatro años y medio decidimos formalizar la Cámara Intergremial del

Transporte UNIDOS, con el objetivo de tener una sola voz para defender y proteger al sector del transporte y consolidar la gran unión de gremios, lo que, por décadas, jamás se había logrado. Con orgullo de camionero, nos presentamos hoy, en sociedad. Esta unión se encuentra conformada por siete gremios, entre asociaciones de camioneros y gremios de empresas de transporte”.

Igualmente, el dirigente

gremial señaló que “Insistimos en el precio Colombia, estamos convencidos de que el país necesita ser más competitivo y productivo. Nuestra nación produce petróleo y tiene 2 refineras, por tanto, tiene una ventaja absoluta frente a quienes no lo hacen de manera autosuficiente, y esta realidad la debemos aprovechar en beneficio de todas las actividades productivas que aportamos al progreso del país. La fórmula actual dice

que debemos pagar un diésel usando como precio de referencia el precio internacional, es decir, que debemos pagarlo en dólares, cuando la realidad es que los colombianos ganamos en pesos, tamaño desventaja que tenemos con esta fórmula”.

UNIDOS recalcó que le ha propuesto al Gobierno Nacional que el precio se mantenga estable hasta tanto no se realicen las mesas técnicas entre UNIDOS y el



“Esta unión se encuentra conformada por 7 gremios: asociaciones de camioneros y gremios de empresas de transporte”



Los dos gremios colombianos decidimos organizarnos y enfrentarlos con evidencias en una mesa binacional: Alfonso Medrano Solano, presidente de UNIDOS

Ministerio de Hacienda y de Minas para revisar y reajustar la fórmula de los combustibles.

“Este no es el momento de ahorrar combustible, sino de invertir en la explotación de hidrocarburos y en las 2 refinerías colombianas, para garantizar la autosuficiencia de combustibles para nuestra nación y que el hecho de ser productores les dé el beneficio a los colombianos de contar con un combustible de alta calidad y a precio Colombia, no internacional”, afirmó UNIDOS.

Durante el evento, también se destacó que en un país donde la eficiencia logística es fundamental para la economía, nace una unión que cambiará el panorama del transporte en Colombia. Los siete gremios de transporte de carga se

integran por un objetivo común: conformar una poderosa alianza para, juntos, representar y defender los intereses del sector transportador y logístico, el cual aporta recursos significativos a la economía nacional, tal y como lo refleja el 5% del PIB nacional y los pagos por cerca de 8,8 billones de pesos en combustibles y 2,5 billones de pesos en peajes.

Cabe resaltar que la misión de UNIDOS es consolidar políticas que promuevan la formalidad, legalidad y bienestar del sector transportador; propender por la competitividad del país y racionalizar los costos operativos del transporte; obtener las garantías de seguridad vial y física para todos los actores de la cadena logística; garantizar la formación y dignificación de los conductores y el capital

humano para seguir generando empleo.

Por su parte, Nidia Hernández, presidenta ejecutiva de Colfecar, manifestó que la creación de UNIDOS era un hito histórico, que nadie pensaba que un gremio de empresas de transporte de carga y un gremio de una asociación camionera iban a inspirar a otros para que también se unieran. “Ahora podremos luchar por un sector que nos necesita unidos”.

La presidenta de Colfecar hizo un llamado por la grave situación de inseguridad con la que deben trabajar a diario los transportadores del país y añadió: “Somos un sector que ha sido víctima de actos terroristas como la incineración de tractomulas, además de un incremento de extorsiones a los empresarios, el cobro

de vacunas a los conductores en algunos departamentos del país, entre otros actos delictivos que afectan la seguridad a diario”.

Finalmente, la dirigente gremial invitó a poner sobre la mesa esos problemas y trabajar juntos, tanto el sector privado como el público, para buscar soluciones de fondo.

La construcción de UNIDOS superó los desacuerdos que durante muchos años se habían tenido entre las bases camioneras y las empresas del sector transporte de carga, y esto se reflejó frente a la problemática por el transporte de carga internacional entre Colombia y Ecuador. En febrero de 2019, se llevó a cabo una reunión de los

gremios del transporte de carga de Ecuador y Colombia en la sede de la Comunidad Andina de Naciones en Lima (Perú) para exponer la problemática y buscar soluciones.

Dejaron claro que participarán en la construcción de una sociedad más responsable con lo colectivo y, para ello, tienen como propósito “construir Verdades Colectivas Compartidas desde la verdad individual de cada uno, trabajando desde lo que los une, de la mano de todos los sectores productivos, consolidando un país más competitivo y sostenible”.

“Desde la Cámara Inter-gremial del Transporte trabajaremos unidos porque es de vital importancia para lograr que Colombia siga siendo un país de oportunidades, más aún en estos tiempos de grandes cambios y retos, sobreviviendo a una pandemia sin precedentes, a las consecuencias de la pos pandemia y de la guerra entre Rusia y Ucrania que también nos viene afectando como colombianos. Además, enfrentando a nivel interno muchos desafíos económicos, de seguridad y desigualdades”, concluyó Alfonso Medrano, presidente de UNIDOS.

UNIDOS está conformada:

Por parte de Asociaciones camioneras:

- Asociación Colombiana de Camioneros A.C.C, presidida por Alfonso Medrano
- Asociación Nacional de Transportadores - A.N.T, presidida por Marcos Tovar
- Confederación Colombiana de Transportadores C.C.T, presidida por Jorge García
- Federación de Volqueteros presidida por Luis González

Por Gremios de Empresas de Transporte:

- COLFECAR presidida por Nidia Hernández Jiménez
- DEFENCARGA dirigida por Clarita García
- FEDETRASCARGA, presidida por Henry Cárdenas



Fotógrafo: Danilo Murillo Daza -DaMurDaz-

Lanzamiento de UNIDOS: hito histórico del gremio de transporte de carga en Colombia



KENWORTH 100

CIENT AÑOS MARCANDO EL RUMBO

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

Imagen de carácter ilustrativo



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

 KenworthdelaMontaña.Oficial  Kenworthdelamontana  KenworthDeLaMontana

KENWORTH
DE LA MONTAÑA

Transportadores de carga solicitan medidas de

► Colfecar advierte que desde hace 26 días del cierre de la vía Cúcuta – Ocaña, tras la avalancha de lodo y tierra que generó el desbordamiento del Río Tarra entre los municipios de Abrego y Villa Caro (Norte de Santander), no se ha dado una solución ni posible fecha de reapertura.

El pasado 31 de mayo de 2023, según la Resolución 01812 emitida por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), se informó sobre el cierre de la vía Cúcuta – Ocaña debido a la avalancha de lodo y tierra que generó el desbordamiento del Río Tarra entre los municipios de Abrego y Villa Caro (Norte de Santander).

Esta ruta es de vital importancia para el sector transportador, ya que por allí se movilizan las cargas tipo exportación hacia la Costa Norte del país, como las que tienen como destino los puertos ubicados en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena y Dibulla, entre otros.

El 26 de junio del presente año se cumplieron 26 días de cierre total. Lo realmente preocupante para el sector del transporte y demás sectores de la economía es que se



Foto: Gobernación Norte de Santander

“ Esta ruta es de vital importancia para nuestro sector puesto que por allí se movilizan las cargas tipo exportación hacia la Costa Norte del país como lo son las que tienen por destino los puertos ubicados en Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, y Dibulla, entre otros

desconoce una posible fecha de reapertura debido a la gran magnitud de la avalancha, con más de 11 kilómetros de deslizamiento de tierra.

Cabe anotar que la situación es compleja, y por ello desde el sector privado se han adopta-

do medidas como realizar los viajes por la vía alterna, que es: Cúcuta - Bucaramanga - Aguachica - Costa Norte (Puertos). Sin embargo, esto hace económicamente inviable la operación tanto para los generadores de carga como para los

transportadores, debido al aumento de tiempos y costos. El recorrido por la ruta mencionada se incrementa significativamente, con un promedio de 111 kilómetros, y además se deben pasar entre 8 y 11 peajes (dependiendo del destino), lo que

apoyo para superar la crisis en Norte de Santander



Nº	PEAJE	SANTA MARTA	BARRANQUILLA	DIBULLA	CONCESIONARIA
1	LOS ACACIOS	\$ 31.800	\$ 31.800	\$ 31.800	ANI
2	PICACHO	\$ 31.200	\$ 31.200	\$ 31.200	ANI
3	PLAYON	\$ 31.200	\$ 31.200	\$ 31.200	ANI
4	MORRISON	\$ 34.700	\$ 34.700	\$ 34.700	INVIAS
5	PAILITAS	\$ 34.700	\$ 34.700	\$ 34.700	INIVAS
6	LA LOMA	\$ 31.800	\$ 31.800	\$ 31.800	ANI
7	EL COPEY	\$ 34.700	\$ 34.700	\$ 34.700	ANI
8	TUCURINCA	\$ 37.100	\$ 37.100	\$ 37.100	ANI
9	TASAJERA	\$ -	\$ 60.100	\$ -	CONCESIONARIA BQUILLA-CIÉNAGA
10	PUENTE LAUREANO GÓMEZ	\$ -	\$ 60.100	\$ -	CONCESIONARIA BQUILLA-CIÉNAGA
11	NEGUANJE	\$ -	\$ -	\$ 62.900	ANI
TOTAL, COSTO PEAJES		\$ 267.200	\$ 387.400	\$ 330.100	

resulta en un sobre costo de aproximadamente \$600.000. “Solicitamos de manera respetuosa que se generen medidas de alivio para nuestro sector, teniendo en consideración estas circunstancias de fuerza mayor, las cuales ya han generado una disminución del 60% del flujo vehicular. Esto se debe a que los conductores ya no se están movilizan do hacia esa zona del país, argumentando precisamente la situación”, manifestó la presidente del gremio, Nidia Hernández Jiménez.

Igualmente, la agremiación de transportadores de carga propuso algunas soluciones que permitan mantener las operaciones con el fin de reactivar el flujo vehicular y poder movilizar toda la carga que se encuentra represada actualmente:

1. Exoneración de los peajes por la ruta Cúcuta – Bu-

“ La situación es compleja y por ello desde el sector privado se han adoptado medidas como realizar los viajes por la vía alterna siendo esta: Cúcuta -Bucaramanga -Aguachica

caramanga – Aguachica - Puertos (Costa Norte) para las cargas que tengan como origen Norte de Santander.

2. A la fecha, Norte de Santander tiene un cupo asignado de 11.000.000 de galones al mes con tarifas diferenciales por Ley de fronteras, lo cual no es suficiente, ya que a mitad de mes se agota. Se requiere que el trans-

porte de carga cuente con este beneficio permanente durante todo el mes, por lo cual se necesita un aumento de cupo de manera urgente.

3. Suspender el cobro de la estampilla “Pro-desarrollo fronterizo” para vehículos de carga. Este cobro solamente se realiza en Norte de Santander y tiene un valor de \$19.500, según la ordenanza #0014 de 19/Dic/2008 emitida por la Asamblea del departamento de Norte de Santander.

“Agradecemos que nos apoyen con estas 3 medidas, ya que no se conoce hasta cuándo se pueda superar esta crítica situación. No obstante, se han venido generando graves afectaciones cuyas pérdidas económicas son incalculables. Lamentablemente, a la fecha se ha presentado la si-

guiente situación: Plantas con producciones afectadas sin generar cargas”, afirmó Hernández.

La agremiación destacó algunos de los problemas que ha generado esa situación en el sector del transporte de carga:

- Represamiento de carga en los centros de acopio, esperando una apertura de vía por Ocaña.
- Penalidades por incumplimiento de compromisos del transporte de carga.
- Sobre costos que hacen inviable la operación de transporte.
- Pérdida de negocios por la NO viabilidad en la matriz de costos.
- Alta accidentalidad en la única ruta Cúcuta-Pamplona-Aguachica debido a la congestión vehicular, ya que es la ruta alterna y obligada debido al cierre natural.

Reducción de la Jornada laboral iniciaría el 15 de julio

► La medida iniciaría a partir del 15 de julio 2023 hasta el 14 de julio de 2024 la jornada sería de 47 horas semanales.

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



El Gobierno Nacional, a través de la ley 2101 de 2021 (aún vigente), determinó la reducción de la jornada laboral de manera gradual, a 42 horas a la semana al 2026, sin disminuir el salario ni afectar los derechos adquiridos y garantías de los trabajadores.

La Ley 2101 del 2021, modificó el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, por medio del cual se regula la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo.

Dicha normativa se implementará de forma gradual, tal como lo indica el Artículo 2 del documento, transcurridos dos años a partir de la entrada en vigencia de la ley, es decir, desde este 2023, se reducirá una hora de la jornada laboral semanal, así:

- A partir del 15 de julio 2023 hasta el 14 de julio de 2024, 47 horas semanales
- A partir del 15 de julio 2024 hasta el 14 de julio de 2025, 46 horas semanales
- A partir del 15 de julio 2025 hasta el 14 de julio de 2026, 44 horas semanales
- A partir del 15 de julio 2026, 42 horas semanales

En virtud del artículo, el empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de 42 horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, teniendo como mínimo 4 horas continuas y máximo hasta 9 horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de 42 horas semanales dentro de la Jornada



Pixabay

Forma gradual de la reducción de la jornada laboral

A partir del 15 de julio 2023 hasta el 14 de julio de 2024	47 horas semanales
A partir del 15 de julio 2024 hasta el 14 de julio de 2025	46 horas semanales
A partir del 15 de julio 2025 hasta el 14 de julio de 2026	44 horas semanales
A partir del 15 de julio 2026	42 horas semanales

Ordinaria.

Finalmente, advierte esta Ley que el empleador deberá respetar todas las normas y principios que protegen al trabajador. La disminución de la jornada laboral no implicará la reducción de la remuneración salarial ni prestacional, ni el valor de la hora ordinaria de trabajo y, tampoco exonera de obligaciones en favor de los trabajadores.

Es importante resaltar que en caso de que se haga omisión a la reducción de

“ La disminución de la jornada laboral no implicará la reducción de la remuneración salarial ni prestacional, ni el valor de la hora ordinaria de trabajo

la jornada, este podría dar lugar a una terminación unilateral por parte del trabajador y a la exigencia del pago de las correspondientes indemnizaciones.



Wins Colombia: mujeres abriendo caminos

► Es una comunidad de mujeres líderes en Supply Chain y Logística presente en 7 países de Latinoamérica, compartiendo el mismo objetivo, la equidad de género en el sector.

Por Faridi Samhan
Gerente de Supply Chain y Operaciones Logísticas
Colombia, Ecuador, Colombia

El 26 de mayo pasado, se llevó a cabo el lanzamiento oficial de la comunidad WINS Colombia, un evento que congregó a más de 60 mujeres y destacados actores de la cadena de suministro y logística en el país. En el espacio, apoyado además por la Cámara de Comercio de Bogotá, se expusieron los objetivos de WINS Colombia y se generó un diálogo constructivo sobre el rol, desafíos y retos que enfrenta la mujer en este sector.

En mayo de 2022, nace una iniciativa de impacto social que ha venido ganando espacios en el panorama de la industria logística en Colombia, a partir de enero del 2023 esta iniciativa con-

formada por mujeres líderes en supply chain se adhiere a WINS internacional una asociación latinoamericana referente que busca promover el crecimiento y la participación de la mujer profesional en los procesos de la cadena de abastecimiento.

WINS Colombia es una comunidad de mujeres líderes en Supply Chain y Logística presente en 7 países de Latinoamérica, compartiendo el mismo objetivo, la equidad de género en el sector.

Su propósito fundamental como WINS Colombia es inspirar, apalancar y acompañar el desarrollo de las mujeres que se desempeñan en este sector en el país, para alcanzar posiciones de liderazgo contribuyendo al crecimiento y sostenibilidad.

La historia de WINS Colombia comienza en el año 2022, con una conversación



de tres mujeres; Carolina Salamanca, Fabiola Rincón y Faridi Samhan, quienes comparten un objetivo común: unir a las mujeres logísticas de Colombia bajo una misma comunidad de apoyo. Desde entonces, esta iniciativa ha venido ganando impulso y reconocimiento, hoy cuenta con más de 70 mujeres líderes de supply chain en Colombia, todas comprometidas con el avance y empoderamiento de su género en este ámbito. Adicionalmente cuenta con un comité estratégico conformado por; Erika Peña, María Angela Soto, y Ana Cristina Zuluaga, además de las fundadoras.

Desde sus inicios, WINS

Colombia ha trabajado arduamente para fortalecer la comunidad y lograr sus propósitos y objetivos. Para ello, ha facilitado una serie de encuentros que van desde foros, webinars hasta actividades de networking y voluntariado. Estas actividades tienen como finalidad promover el aprendizaje, la colaboración y el crecimiento profesional de las mujeres en la cadena de suministro y logística.

Carolina Salamanca, directora de Imétrica y presidenta de WINS Colombia reconoce que: “El poder transformador que tenemos como mujeres es enorme, podemos influenciar y ser actores de cambio para las generacio-

nes actuales y futuras”

Además de fomentar el intercambio de conocimientos, WINS Colombia promueve la colaboración y el trabajo en equipo. La comunidad incentiva a sus miembros a compartir las mejores prácticas y lecciones aprendidas, lo que contribuye a mejorar la calidad y eficiencia de los procesos logísticos en el país. A través de la conexión y la colaboración, WINS Colombia busca generar un impacto positivo en la industria y fortalecer la posición de las mujeres líderes en este campo, brindando a sus miembros la oportunidad de aprender de expertos de la industria, debatir temas relevantes y descubrir soluciones innovadoras que impulsen el avance de las mujeres en la cadena de suministro y logística.

Otro aspecto destacado de la comunidad WINS Colombia es su compromiso con el voluntariado y la responsabilidad social. Las mujeres que forman parte de esta comunidad dedican parte de su tiempo y esfuerzo a participar en actividades de voluntariado que benefician a la sociedad en general. Esta solidaridad y espíritu de servicio refuerzan los valores fundamentales de la comunidad y muestran el compromiso de sus miembros con el bienestar de su entorno.

En resumen, WINS Colombia ha logrado establecerse como una comunidad sólida y dinámica enfocada en la equidad de género, que impulsa el desarrollo y liderazgo de las mujeres en la cadena de suministro y logística en Colombia y que quiere contribuir con un propósito superior de sostenibilidad en el sector, en el país y en la región.

“Transportamos ilusiones”: Transportes Rápido Ochoa

► La compañía está cumpliendo 65 años desde su fundación, tiempo en el que ha demostrado su compromiso por la construcción de una mejor Colombia.

La empresa Transportes Rápido Ochoa está dedicada al transporte terrestre de pasajeros y carga. Inició operaciones el 25 de junio de 1958 en la ciudad de Medellín y, a lo largo de los años, se ha caracterizado por su compromiso con la construcción del país. Es una empresa que en la actualidad viene apoyando a la Fundación Compasión, la cual se dedica a ayudar con la construcción y mejoramiento de viviendas de las familias campesinas de algunos sectores del Oriente Antioqueño y en sectores del departamento de Sucre.

Carlos Santiago Díez, gerente de Transportes Rápido Ochoa, se refirió a la vinculación de la empresa con la Fundación Compasión, a la cual denominó como “una campaña de solidaridad con la gente de los municipios de Colombia a los que nosotros vamos y en los que podemos dar un gran aporte”.

Es de resaltar que la compañía de transporte llevó a un grupo de familias de San Marcos (Sucre) a cumplir el sueño de conocer el mar. Estas familias fueron trasladadas en uno de los buses de Transportes Rápido Ochoa. El viaje duró cerca de tres



Desde COLFECAR queremos felicitar a TRANSPORTES RÁPIDO OCHOA en sus 65 años, tiempo en el que se han caracterizado por ser líderes y por su compromiso con la construcción de un mejor país.

mos conseguir enlazar la cadena de espíritus para llegar a esos objetivos, es grandioso ver las caras de los niños y sus familias ante algo que creían inalcanzable”, dijo Díez.

También hizo énfasis en que la empresa tiene claro ese sentido social en el que están transportando vidas. “Transportamos ilusiones, y es un objetivo que se ha venido reforzando con labores sociales como la que hacemos con la Fundación Compasión”, recalcó.

Dentro del aporte de la compañía estuvo la entrega de sillas eléctricas para personas discapacitadas. Cabe destacar que Transportes Rápido Ochoa este año cumplió 65 años de servicio para todos los colombianos.

“Nos deja el corazón hinchado de alegría al ver la felicidad de esas familias al ver por primera vez el mar. Y todo eso se logró gracias al poder de la palabra. Cuando podemos conseguir enlazar la cadena de espíritus para llegar a esos objetivos, es grandioso ver las caras de los niños y sus familias ante algo que creían inalcanzable

horas, pero para los niños, adultos y personas de la tercera edad que se beneficiaron con ese encuentro con el mar, fue casi una eternidad.

“Nos deja el corazón hinchado de alegría al ver la felicidad de esas familias al ver por primera vez el mar. Y todo eso se logró gracias al poder de la palabra. Cuando pode-

Por: Luis Francisco Ramos,
Gerente de Medios Electrónicos para
Bogotá – Protecdata Colombia

Servicios de SMS y Correo Electrónico Certificado, aliados para el sector transporte

► En Protecdata cuentan con herramientas tecnológicas que permitirán notificar a través de medios electrónicos o digitales, tales como: el Correo Electrónico y/o SMS Certificados.

Desempeñar cualquier ejercicio profesional en la sociedad actual es un reto, el cual se determina de acuerdo con la evolución tecnológica y su aplicación en cada campo de la industria. Nos enfrentamos a un mercado de competencias cada vez más específicas, basadas en la interacción con diversas tecnologías, buscando siempre su aprovechamiento al máximo para potencializar nuestra producción y tener mayor probabilidad de éxito en nuestros ingresos y resultados.

En esta dinámica del mercado global y con el auge de las tecnologías emergentes y disruptivas, se recomienda avanzar en la incursión de lo que algunos denominan la cuarta revolución industrial. Sin embargo, es necesario hacer un stop y definir: Entre todas las opciones que brindan las nuevas tecnologías, ¿Cuál es la indicada para mi negocio?

Bueno, si hablamos de una solución tecnológica innovadora y la asociamos al sector de la industria y la economía que nos corresponde, desde Protecdata podríamos aportar en dicha búsqueda para encontrar la solución idónea y más eficiente, teniendo como referencia el sector del transporte terrestre automotor, el cual ha sido determinante no solo en Colombia, sino en todo el mundo, para fomentar el desarrollo económico y cultural de los países.

Bajo la consigna anterior, encontramos en el servicio SMS y Correo Electrónico Certificado, una serie de características y beneficios que garantizarán que todas las notificaciones que hoy se gestionan de forma pre-



Estos mecanismos garantizarán que todas las notificaciones que hoy se gestionan de forma presencial, o aquellas que requieran gozar de un acuse de recibo para acreditar su recepción, se puedan digitalizar a través del envío de una notificación

sencial, o aquellas que requieran gozar de un acuse de recibo para acreditar su recepción, se puedan digitalizar a través del envío de una notificación, todo bajo el respaldo de un certificado digital emitido por una entidad de certificación digital abierta, acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Mediante este servicio, no solo podrá digitalizar e innovar en los procesos de la organización, sino que ofrecerá a sus clientes la posibilidad de cumplir con las obligaciones frente a entes públicos o privados de

presentar comunicaciones o notificaciones que requieran de la acreditación del acuse de recibo, o que, por exigencia legal o comercial, se requiera la certificación del envío de dicha comunicación o notificación. Los mensajes de datos enviados a través de un correo electrónico o SMS Certificado, (de acuerdo con lo establecido en la Ley 527 de 1999, así como en la Ley 2213 de 2022), cuentan con la suficiente seguridad y validez jurídica para garantizar su valor probatorio, toda vez que este servicio cuenta con el respaldo de un certificado digital.

Al respecto es determinante para la organización tener en cuenta que: Para garantizar que la notificación personal electrónica goce de total seguridad jurídica, es indispensable contar con herramientas tecnológicas que permitan certificar el acuse de recepción, apertura y lectura del mensaje de datos enviado; de lo contrario, la notificación podría ser objeto de reproche mediante una declaratoria de nulidad.

En este orden de ideas, el mecanismo más seguro para garantizar la validez de la notificación personal electrónica es acoger

las recomendaciones de la jurisprudencia y de los expertos tecnológicos, como la que hace Microsoft en un informe técnico, cuando llama la atención sobre “la importancia de acudir a soluciones de terceros que cuentan con las herramientas técnicas para certificar la recepción, apertura y lectura de un mensaje de datos”

En Protecdata, contamos con herramientas tecnológicas que permitirán notificar a través de medios electrónicos o digitales, tales como: el Correo Electrónico y/o SMS Certificados. Con nuestra solución, la empresa podrá notificar además de las actuaciones administrativas y judiciales, cualquier circunstancia administrativa que requiera pruebas de haberse comunicado; todo bajo la premisa de la digitalización, innovación, reducción de costos y mejora en sus procesos y resultados.



Crédito Colpensiones

Aprueban Reforma Pensional en primer debate

► El proyecto pasó el debate en la Comisión VII del Senado y en total fueron 94 artículos aprobados.

Este 14 de junio fue aprobada en primer debate el proyecto de reforma pensional, en la Comisión Séptima del Senado, en una discusión que se extendió por más de siete horas. En total fueron 94 artículos aprobados.

Durante el debate en la Comisión Séptima del Senado, la ministra del Trabajo, Gloria Inés Ramírez Ríos, anunció que el proyecto de ley incluirá el fallo de la corte que reduce de 1.300 a 1.000 las semanas de cotización para que las mujeres accedan al derecho de pensión.

“Quiero decirles primero,

gracias, es muy satisfactorio porque vimos un proceso democrático y cuando habló de proceso democrático quiero acompañarlo también de ser libertario y profundamente respetuoso. Hoy le entregamos al país un proyecto de ley que ha iniciado su segunda fase, que es la del Congreso de la

El proyecto de ley “Cambio por la Vejez” tendrá que superar 3 debates más en plenaria del Senado de la República

República, la primera fase fue de construcción del proyecto, ustedes saben que fue de mucha participación”, aseguró la ministra del Trabajo, Gloria Inés Ramírez Ríos.

El proyecto de ley “Cambio por la Vejez” tendrá que superar 3 debates más en plenaria del Senado de la República. Igualmente, la iniciativa mantiene su sistema de pilares, el pilar solidario, contributivo, semicontributivo y de ahorro individual.

“Hoy hemos dotado al país para que en el congreso siga avanzando este instrumento nacional de

universalizar un derecho en primera instancia, segundo de unificar 2 regímenes que estaban en competencia y que no cumplían con su objetivo, hoy los volvemos complementarios y aseguramos la cobertura que va a tener este sistema general para la vejez”, puntualizó la ministra.

Cabe anotar que, el Gobierno Nacional construirá un fondo de ahorro público que será utilizado para pagar pensiones y habrá un régimen de transición para los hombres que será de 900 semanas y 750 semanas para las mujeres. También se mantendrá el sistema de

pilares y hasta 3 salarios mínimos se cotizarán en Colpensiones.

Es de recordar que el 13 de junio se aprobó uno de los puntos importantes que hace referencia al umbral de cotización al pilar contri-

La iniciativa mantiene su sistema de pilares, el pilar solidario, contributivo, semicontributivo y de ahorro individual

butivo que será de 3 salarios mínimos, lo que permitirá un mayor beneficio para las personas de la tercera edad sin posibilidad de ingresos y que formarán parte del pilar solidario con una renta mensual de \$223.800.

Los artículos que se aprobaron en la sesión del pasado 13 de junio fueron: 57, 58, 48, 36, 67, 69, 72, 75, 76, 77, 85, 88, 90, 93 y 94.



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



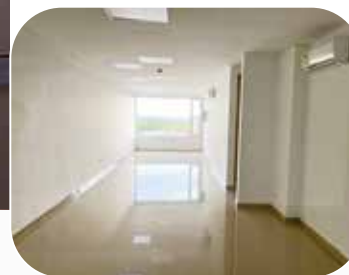
OFICINAS ARRIENDO / VENTA

45-48 m²

53-59 m²

96.7 m²

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



Proyecto de reforma pensional puede y debe mejorarse

► *Libertad de elección, propiedad del ahorro y heredabilidad son algunos de los temas sobre los que Asofondos alerta, en referencia a la reforma pensional.*

Desde hace varios años se viene hablando en Colombia de la necesidad de realizar una reforma pensional que mejore el sistema de protección social en el país y que, a su vez, haga frente a la transición demográfica, cubra a más adultos mayores, elimine la inequidad del régimen público y haga financieramente sostenible en el tiempo este régimen.

Es así como el gobierno del presidente Gustavo Petro presentó un proyecto de Ley dedicado a esta necesidad. Sin embargo, de acuerdo con la Asociación Colombiana de Administradoras de Fondos de Pensiones y de Cesantía, Asofondos, la propuesta, a pesar de tener aspectos positivos, tiene varios que deben mejorarse en pro de los trabajadores colombianos.

Puntos positivos del proyecto

En primera instancia, es de resaltar que el proyecto de ley incluye varios puntos que mejoran las condiciones actuales, pues formaliza y amplía el pilar solidario; integra en un solo sistema los dos regímenes existentes; limita los subsidios a las pensiones altas y tiene un enfoque de género, que permite avanzar en subsanar la discriminación del sistema hacia las mujeres.

Sin embargo, el gremio identi-

fica algunos aspectos de fondo que están en riesgo y sobre los que llama la atención, para que en las siguientes etapas de discusión en el Congreso sean analizados ampliamente y de forma objetiva: “Consideramos que existe un riesgo para los derechos que los trabajadores tienen hoy día, se puedan ver afectados en la etapa de vejez”, aseguró Santiago Montenegro Trujillo, presidente de Asofondos.

Lo que se debe revisar

En el proyecto hay varios aspectos que no resuelven los problemas del sistema y, por tanto, requieren modificación en los debates, especialmente ahora que ya se aprobaron los 94 artículos en una primera instancia en la Comisión 7a del Senado. A continuación, lo que se debe revisar:

- 1. La propiedad y titularidad del ahorro:** a diferencia del sistema actual, en el que los afiliados al régimen privado tienen una cuenta de ahorro individual a su nombre, con el proyecto de ley este beneficio se perderá, pues todas las cotizaciones que se trasladen y coticen en Colpensiones dejarán de ser de propiedad individual. De acuerdo con cálculos del gremio, el 90% de los trabajadores, de forma inmediata, quedará sin la propiedad de su ahorro.
- 2. La posibilidad de elegir:** al dividir el pilar contributivo en dos, haciendo que los trabajadores coticen sobre sus tres primeros salarios mínimos en Colpensiones y solo el restante en el régimen privado, solo una minoría tendrá la oportunidad de elegir.

“La libertad de elección es muy valorada por los colombianos, pues actualmente se permite que todoselijamos qué entidad administre nuestro ahorro y ofrezca las mejores rentabilidades”, asegura Montenegro, basado en la encuesta realizada por el Centro Nacional de Consultoría (CNC), que dice que el 78% de los encuestados prefiere tener la libertad de decidir en qué fondo de pensiones estar (público (Colpensiones) o privado).

- 3. La heredabilidad del ahorro:** los trabajadores ya no podrán heredar sus ahorros, es decir, no podrán elegir la modalidad de pensión en la que el saldo de su cuenta quede como herencia a sus hijos mayores de edad u otros familiares hasta quinto grado de consanguinidad. Esto, teniendo en cuenta que es una posibilidad existente en el régimen privado actual, en el que si un afiliado no tiene los familiares que la ley dispone (pareja de más de 5 años de convivencia, hijos menores de 25 años, hermanos o hijos con discapacidad o padres económicamente dependientes), puede heredar su ahorro a otros familiares.
- 4. La pensión anticipada:** se elimina la posibilidad que hoy tienen los trabajadores de pensionarse antes de cumplir la edad de pensión si cuentan con el capital suficiente. Esta opción, que hoy es un derecho, es cada vez más apreciada por las nuevas generaciones.
- 5. La afectación del ahorro nacional:** en cuanto a este

“Consideramos que existe un riesgo para los derechos que los trabajadores tienen hoy día, se puedan ver afectados en la etapa de vejez”



para proteger a los trabajadores colombianos: Asofondos



“Transitar hacia el nuevo sistema impone retos tecnológicos mayúsculos, especialmente para Colpensiones. Consideramos que esto puede tomar más tiempo del que se tiene previsto

punto, el gremio alerta sobre las consecuencias en el ahorro macroeconómico del país. “Estimamos que solo una quinta parte de las contribuciones serán ahorradas y el resto se irá al fondo común a pagar las pensiones de quienes ya están pensionados en Colpensiones”, afirmó el presidente del gremio.

En este sentido, Asofondos aseguró que el fondo común propuesto, por estar en un sistema de reparto, no es sostenible en el tiempo debido a la drástica transición demográfica que vive el país.

Mientras que los países en el mundo fortalecen el ahorro, en Colombia nos movemos en la dirección contraria: el ahorro acumulado, que hoy es de unos 372 billones de pesos, equivalente a un 25% del PIB, caerá a 10% hacia 2050. Además, como consecuencia del menor ahorro y de los subsidios remanentes, aumentará el pasivo pensional con serias consecuencias fiscales.

Entonces, ¿cómo mejorar la reforma?

Una reforma pensional no solo impactará, positiva o negativamente, a quienes están próximos a pensionarse, sino que sus resultados también se

verán reflejados en las generaciones futuras, especialmente si se crea una deuda ahora.

“No olvidemos que las consecuencias de una reforma de este tipo perdurarán por décadas, razón para que hagamos una buena reforma para nuestros hijos, para nuestros nietos y para todos los que vendrán después”, manifestó el presidente de la agremiación.

Siendo así, Asofondos propuso cuatro detallados puntos para mejorar la reforma:

1. El ahorro como principio fundamental:

“por la transición demográfica y por el envejecimiento de la población, insistimos en que el pilar contributivo debe ser fundamentalmente de ahorro, administrado por entes privados y públicos”, explicó Montenegro.

2. Ajustar el pilar semicontributivo:

considerando que 3 de cada 4 colombianos no se pensiona, y la mayoría de ellos no recibirá el subsidio solidario, es necesario revisar el pilar semicontributivo. “Como quedó el proyecto, un trabajador que cotizó sobre un salario mínimo recibirá solo unos 90 mil pesos mensuales, mientras que con una AFP recibiría 202 mil pesos”.

3. Eliminar subsidios a los trabajadores con ingresos altos:

si bien es cierto que con la reforma los subsidios se reducen, como se mencionaba anteriormente, todas las pensiones (incluidas las de trabajadores de salarios altos) que se liquiden sobre más de 3 salarios mínimos reciben un subsidio cercano a los 400 millones de pesos.

¿Es justo? De acuerdo con el gremio no, esto se debe

corregir, teniendo presente que, cuanto menor sea el umbral, menor será el subsidio y menor el costo fiscal, como coinciden varios expertos, como el Comité Autónomo de la Regla Fiscal y Fedesarrollo. Con un sistema basado fundamentalmente en el ahorro el subsidio para los ingresos altos desaparece.

4. Debe primar la libertad de elegir:

como última propuesta, pero no menos importante, el gremio insistió en la necesidad de que los colombianos puedan elegir quién le administra su ahorro, y que cada afiliado debe tener siempre una cuenta con este ahorro a su nombre. Esto, independientemente de cómo se liquide la pensión cuando llegue a la edad de ley.

A la final, el gremio reiteró que aun cuando es muy importante realizar una reforma pensional, la transición demográfica y el ahorro deben ser dos elementos ineludibles en la conversación, especialmente cuando se habla de un fondo de ahorro público, que no tiene un blindaje de protección en el articulado. Un punto por poner bajo la lupa, debido a que la historia de los fondos públicos es que pueden ser desahorrados fácilmente, poniendo en riesgo la financiación de todas las pensiones. Esa ha sido la historia del Fonpet, del FNA y de cualquier fondo público.

“Transitar hacia el nuevo sistema impone retos tecnológicos mayúsculos, especialmente para Colpensiones. Consideramos que esto puede tomar más tiempo del que se tiene previsto”, concluyó Montenegro.

La odisea del transporte hacia Chocó

► Entre mayo y junio de 2023, se registró la quema de 5 buses por parte de grupos al margen de la ley en las dos rutas de acceso al Chocó

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



Abastecer el departamento del Chocó por medio del transporte de carga o prestar servicios de transporte de pasajeros se ha convertido en una operación muy compleja y riesgosa para los transportadores que prestan servicios en esa zona del país. Estas complejidades, si bien no son nuevas, se han agudizado desde el 8 de octubre de 2022, cuando se completaron 14 días de cierre por bloqueos en la ruta Medellín – Quibdó y 3 días en la ruta Pereira – Quibdó. Esta situación dejó totalmente incomunicado al Chocó por vía terrestre.

Prestar servicios en estas rutas es más que una labor de alto riesgo, es una labor patriótica que realizan diariamente nuestros transportadores, tanto de carga como de pasajeros. Deben enfrentar los inconformismos por promesas no cumplidas a todas las comunidades a lo largo de la ruta. Además, se suman las novedades en materia de infraestructura que se incrementan con la llegada de las lluvias y la presencia en la ruta de diferentes grupos al margen de la ley, que mantienen una extorsión constante a los transportadores y empresas que prestan el servicio en ese sector del país.

El departamento de Chocó no es autosuficiente en materia de abastecimiento de productos básicos, ya

que su mayor proveedor es Antioquia. En 2022, se transportaron aproximadamente 97.000 toneladas de diferentes productos para el abastecimiento básico del Chocó por la ruta Pereira – Quibdó. Desde el Valle del Cauca y Risaralda, se transportaron aproximadamente 46.200 toneladas. Estos volúmenes de carga representan un promedio mensual de 12.000 toneladas, que se ven afectadas por estas complejas situaciones que violan los derechos más básicos tanto de los usuarios de la vía como de los habitantes de ese territorio.

Entre mayo y junio de 2023, se registró la quema de 5 buses por parte de grupos al margen de la ley en las dos rutas de acceso al Chocó. Además, se completaron 8 días de cierre total por bloqueos en la vía Medellín – Quibdó, obligando a los transportadores a tomar la vía alterna por Pereira, que duplica el kilometraje añadiendo 230 km más al recorrido original. No se puede pensar que estos bloqueos solo afectan a las em-

Entre mayo y junio de 2023, se registró la quema de 5 buses por parte de grupos al margen de la ley en las dos rutas de acceso al Chocó



Foto Rápido Ochoa



Twitter

presas de transporte, ya que también atentan y vulneran los derechos de la población civil, así como de las tiendas de abarrotes, panaderías, droguerías, canasta básica, personas que viajan por razones de estudio o a citas médicas tanto a Medellín como a Pereira. A esta situación se suma la afectación psicológica a la que son expuestos los conductores, que viajan con más temor y el miedo de sus familias, porque cada vez que inician un viaje no saben cuándo o cómo regresarán, debido a que en cada viaje las situaciones son totalmente inciertas.

Además, se percibe el abandono por parte del Gobierno Nacional ante esta

compleja situación. Solo se observa el acompañamiento del Ejército Nacional en los casos de bloqueos, quedando al descubierto la falta de presencia de otras entidades del Estado. Cabe recordar que en el caso de octubre de 2022, la respuesta del Gobierno Nacional fue demasiado lenta, al punto en el que los bloqueos duraron 14 días. En el caso actual, junio de 2023, hasta el momento no ha llegado una delegación del Gobierno Nacional a verificar la situación.

No justificamos las motivaciones de las comunidades que bloquean la vía, pero queremos hacer un llamado a la comunidad para que se solidarice con los transpor-

tadores, quienes sufren las consecuencias del bloqueo al quedar incomunicados, sin alimentos ni acceso a baños y, en ocasiones, siendo víctimas de saqueos de la carga.

Por último, cabe mencionar que en las vías hacia el departamento del Chocó no hay concesiones ni peajes. Es una zona olvidada de Colombia, ya que sus vías de acceso se sumergen más en la anarquía, lo que dificulta aún más prestar un servicio público como el transporte de carga y de pasajeros, que la legislación establece como esencial. Vemos con preocupación que no se le da relevancia a las diversas situaciones que se presentan en esa zona del país.



“ La ley ferroviaria representa una iniciativa que busca reglamentar las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros sobre la red férrea nacional

Freepik

El Ministerio del Transporte anunció que viene trabajando en la reactivación del modo férreo por lo que lidera la Ley ferroviaria que fue aprobado por unanimidad en primer debate, ante la comisión sexta de la Cámara de Representantes del Congreso de la República. Con este buscan promover mayor competitividad y logística, además de reducir los costos de operación, mejorar la conectividad de centros de producción y consumo, dinamizar las economías regionales y migrar un porcentaje de carga del modo carretero al férreo.

La ley ferroviaria es una iniciativa que busca reglamentar las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros sobre la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su

Aprobado en primer debate el Proyecto de Ley Ferroviaria

► Con este se busca fortalecer la complementariedad de los modos del transporte en Colombia, reducir los costos de operación, mejorar la conectividad de centros de producción y consumo, dinamizar las economías regionales y migrar un porcentaje de carga del modo carretero al férreo.

“ Esta reactivación incluye un ascenso tecnológico y transición energética de los equipos, sistemas y material rodante y modernización de la infraestructura ferroviaria de carga para el año 2050

infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los

mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.

Entre los aspectos más importantes que define la Ley se encuentran: las autoridades competentes para regular el transporte, los lineamientos en materia de infraestructura y de la prestación del servicio de carga, pasajeros y mixto, la política tarifaria, entre otros.

“Desde la Comisión Sexta de la Cámara de Repre-

sentantes anunciamos una buena noticia para los colombianos. Con unanimidad de la comisión pasó el primer debate el proyecto de Ley ferroviaria. Agradezco al coordinador ponente y a los demás ponentes que, aportaron a la construcción propositiva de una ley que nos permite actualizar la regla de operación que esperamos tener en los próximos años para el componente férreo en el país, la integración de los componentes urbanos y los internacionales, así como reglas de interope-

rabilidad. De esta manera, el Gobierno avanza en la agenda del cambio, y la consolidación de una propuesta de residencia, competitividad, equidad, que garantice avance en los próximos cuatro meses”, indicó el ministro de Transporte, William Camargo Triana.

Cabe anotar que, esta reactivación incluye un ascenso tecnológico y transición energética de los equipos, sistemas y material rodante y modernización de la infraestructura ferroviaria de carga para el año 2050.



AutoMundial
somos más que llantas

BRIDGESTONE

¡PISA EL ACELERADOR HACIA EL SABOR!



**GARANTÍA
BRIDGESTONE**
CONTRA GOLPES Y CORTES



COMPRA

**8 llantas Bridgestone o Firestone en rin 22.5
o 12 llantas en rin 17.5 o 19.5 y
LLÉVATE un ahumador para asados gratis.**

*Promoción valida hasta el 31 de julio de 2023 y/o hasta agotar existencias.

www.automundial.com

Síguenos      **Automundialof**

BOGOTÁ, D.C. Sede Administrativa - Cra. 56 N° 9 - 17 Ofc. 505 | BOGOTÁ, D.C. - CDS Puente Aranda Calle 13 N° 47 - 67 | GALAPA - CDS y PLANTA OTR Parque industrial Los Volcanes Vía Galapa Sentido Cartagena - Barranquilla
CARTAGENA - CDS Km 1 vía Mamonal a Gambote, diagonal a Membrillal | Gambote | GIRÓN - SANTANDER Calle 55 N° 16 - 38 Palenque Girón | GIRÓN - SANTANDER - CDS Vía Anillo Vial Floridablanca Girón, Vereda Río Frío
YUMBO - CALI - CDS Carrera 24 # 13 - 247 / Frente a Cervecería del Valle | YUMBO - CALI Cra. 20 H N° 14 B - 141 | IBAGÜE Cra. 16 Sur N° 67 - 406 Barrio El Papayo Bodega 14 | **Nuevo CDS** | **NEIVA Carrera 7P # 47 - 71 Barrio Ambarco**
SABANETA - ANTIOQUIA - CDS Carrera 49 N° 81sur - 13 | SABANETA - ANTIOQUIA Carrera 49 N° 81 Sur 10 | DUITAMA CDS Km 1 vía Duitama - Paipa / Sector Higueras | YOPAL Carrera 5 N° 28 - 51 Av. Morichal
PEREIRA - CDS Carrera 2 Norte N° 10 - 18 Bodega 15 Av. El Pollo dosquebradas | GUAYAQUIL - ECUADOR Vía Daule Km 10 1/2 | QUITO - ECUADOR Panamericana Norte Km 7 1/2 José Andrade De1 381 y Juan de Selis Carcelén Industrial