



## Apreciaciones sobre las cuentas que hace el gobierno

Recientemente el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) hizo público su concepto frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) de 2023 presentado el mes pasado por el Gobierno Nacional, haciendo principalmente un llamado a la prudencia en el gasto para cumplir con la regla fiscal nacional.

### ► Indicadores • JUNIO 2023

**Índice** (Base dic 2016=100) ..... **145,59%**

**Variación** mensual..... **-0,34%**

**Variación** IPT año corrido ..... **3,08%**

**Variación** últimos 12 meses..... **11,57%**

### Estructura de Costos Operativos • Junio 2023 • (Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %	Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %
1. Combustibles	0,00	0,00	35,25	7. Seguros	11,10	0,22	2,01
2. Salarios, prestaciones y comisiones	9,92	1,74	16,91	8. Lubricantes	13,11	0,20	1,64
3. Costo de capital	-2,10	-0,34	14,37	9. Otros	3,41	0,05	1,36
4. Peajes	1,56	0,17	11,57	10. Garajes y lavado	3,03	0,02	0,75
5. Llantas y neumáticos	2,08	0,18	7,90	11. Filtros	8,34	0,07	0,80
6. Mantenimiento y reparación	10,18	0,67	7,08	12. Impuestos al vehículo	25,93	0,09	0,37
				<b>TOTAL MES</b>		<b>3,08</b>	<b>100</b>

## SOS Buenaventura

La inseguridad se ha convertido en un flagelo que está afectando a todos los sectores productivos del país, y los transportadores de carga y pasajeros no somos la excepción. Buenaventura es uno de los epicentros de esta preocupante situación, que se suma a los constantes bloqueos por parte de comunidades inconformes que, hasta junio suman 360 bloqueos y han llevado al decrecimiento de los volúmenes de carga. Solo en Buenaventura ha sido superior al 7%, los enfrentamientos entre bandas delincuenciales urbanas como los Shottas y Espartanos, además de la presencia de grupos guerrilleros, no solo han generado temor constante en la población local, sino que también han tenido un fuerte impacto en el transporte de carga y en los empresarios del país.

Siendo la principal ciudad puerto en el Pacífico colombiano, Buenaventura juega un papel crucial en la importación y exportación de productos no minero energéticos. Aproximadamente el 35% de la carga total del país transita por sus terminales, lo que destaca la importancia estratégica del puerto.

Aunque el sector logístico se esfuerza por mantener las cargas en movimiento, es innegable que los conductores, funcionarios de las empresas de transporte y el personal del puerto están enfrentando una realidad muy preocupante. La inseguridad que impera en los barrios donde los funcionarios residen, se traduce en amenazas y balaceras constantes. Esta situación ha obligado a algunas empresas de transporte a incurrir en gastos adicionales como proporcionar hospedaje a los conductores propios y terceros, así como a los embarcadores, quienes son los encargados de recibir y despa-

char la carga de las empresas.

La inseguridad no se limita solo amenazas, sino que las extorsiones persisten como un cáncer que afecta a los empresarios del sector. El Gobierno Nacional ha sido instado en múltiples ocasiones a intervenir y buscar soluciones efectivas para esta situación.

En el afán de buscar soluciones el Gobierno Nacional ha implementado laboratorio de paz en Buenaventura, en octubre de 2022 se pactó una tregua entre Shottas y Espartanos, pero al parecer la posible muerte violenta de uno de los voceros de los Shottas desató una nueva oleada de violencia.

Gracias a las presiones de la comunidad, empresarios y gremios, el Ministerio de Defensa respondió que se fortalecerá el pie de fuerza tanto de Policías como de Soldados para el puerto de Buenaventura, con el fin de hacerle frente a la seguridad. Además, anunció una recompensa de hasta 200 millones de pesos por información que permita ubicar y capturar a los criminales más buscados de Buenaventura.

Por su parte, la Oficina del Alto Comisionado para la Paz ha informado que el pacto de no agresión entre Shottas y Espartanos ha dejado una reducción del 48,5% en homicidios entre agosto del 2022 y mayo del 2021, en comparación con el mismo periodo anterior. Sin embargo, la Misión de Verificación de las Naciones Unidas presentó un informe trimestral en el que se evidencia que entre marzo y junio se registraron 22 masacres, siete de ellas ya verificadas; 57 alegaciones de asesinato de líderes sociales; 19 mil víctimas de desplazamiento forzado y 18 mil personas confinadas.

Según la policía Nacional, las cifras

de extorsión han aumentado en un 25% en el Valle del Cauca de enero a junio y el secuestro en un 175% de enero a junio de 2023 en comparación con el mismo periodo de 2022, lo que revela la urgente necesidad de una respuesta efectiva.

Adicionalmente, los 14 bloqueos recurrentes que se han presentado durante 2023 en la principal vía que conduce a la ciudad puerto de Buenaventura han añadido más presión al sector de transporte de carga.

Es crucial tener en cuenta que la inseguridad que azota a Buenaventura no es un problema aislado. Diversas zonas del país también luchan contra esta constante problemática, lo que ha llevado al sector transporte a una asfixiante situación de altos sobrecostos, generando un efecto dominó que afecta la economía en general.

Es urgente y necesario que el Go-

bierno Nacional brinde un apoyo contundente para abordar esta problemática a nivel nacional. Es necesario extremar las medidas de seguridad en las vías nacionales y en poblaciones periféricas a las principales ciudades y puertos del país, con especial atención a Buenaventura. Para ello, es necesario que la cúpula militar y de policía tenga todo el respaldo para garantizar la seguridad y la paz en la ciudad puerto, pues solo así se podrá impulsar el empleo, el progreso y el bienestar para toda su población.

El desafío de enfrentar la inseguridad en Buenaventura es una tarea conjunta que requiere la colaboración de todos los actores involucrados. Es momento de tomar acciones decididas y efectivas para proteger el desarrollo y la prosperidad de esta importante región y, en última instancia, de todo el país.





# Congreso Colfecar 2023

¡JUNTOS LOGRAMOS MÁS!

4, 5 y 6 de octubre

HOTEL LAS AMÉRICAS  
CARTAGENA DE INDIAS



El Congreso de Colfecar en su edición **No 48**, es el encuentro de más alto nivel del sector del transporte de carga y logística en Colombia, anualmente reúne a los expertos nacionales e internacionales y los apasionados de la cadena de abastecimiento.

Contaremos con la asistencia del Gobierno Nacional, los presidentes, gerentes y altos directivos de las empresas de transporte, generadores de carga y proveedores de productos y servicios especializados en nuestro sector.

## Tarifas de Inscripción y Planes

La inscripción incluye:



\*Los Almuerzos aplican **solamente** para los días **jueves y viernes**

Escanea para registrarte al Congreso Nacional de Transporte de Carga y Logística Más Grande del País



### AFILIADOS

Con descuento 10%*	Sin descuento
<b>\$ 1'620,000</b>	<b>\$ 1'800,000</b>
+ IVA	

### NO AFILIADOS

Con descuento 10%*	Sin descuento
<b>\$ 1'810,000</b>	<b>\$ 2'020,000</b>
+ IVA	

Descuento del 10% por pago hasta el 31 de agosto/2023\*

### Tarifas de Planes (Inscripción + Alojamiento)



\*Los Almuerzos aplican **solamente** para los días **jueves y viernes**

### Hotel Las Américas

<p><b>Casa de Playa</b></p>	Habitación Sencilla	Habitación Doble
	Afiliados: <b>\$ 3'680,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 4'100,000</b>	Afiliados: <b>\$ 5'700,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 6'300,000</b>
<p><b>Torre del Mar</b></p>	Habitación Sencilla	Habitación Doble
	Afiliados: <b>\$ 4'150,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 4'560,000</b>	Afiliados: <b>\$ 6'250,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 6'880,000</b>
+ IVA		

### Holiday Inn

	Habitación Sencilla	Habitación Doble
	Afiliados: <b>\$ 3'250,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 3'450,000</b>	Afiliados: <b>\$ 5'200,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 5'600,000</b>
+ IVA		

### Hotel Ibis

	Habitación Sencilla	Habitación Doble
	Afiliados: <b>\$ 2'600,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 2'750,000</b>	Afiliados: <b>\$ 4'300,000</b> NO Afiliados: <b>\$ 4'680,000</b>
+ IVA		

Descuento del 10% por pago hasta el 31 de agosto/2023\*

Para más información contactar: Katherine Hurtado: 312 366 9952 - Johana Zambrano: 315 601 0359 - Víctor Agudelo: 312 585 0446

# Aumentan pie de fuerza pública en Buenaventura

► Según la Policía Nacional en lo corrido del año han sido capturadas más de 290 personas vinculadas a procesos penales que lleva la Policía con la Fiscalía General de la Nación y se han incautado más de 100 armas.

En los últimos días la situación en Buenaventura se ha agravado, porque en esa zona del país se presenta una disputa por el control del territorio, ya que es la ruta para la entrada y salida de drogas, armas y dinero, dentro de los implicados están los Shottas y los Espartanos, dos facciones de la banda La Local. Es de recordar que en 2022 ambas organizaciones firmaron una tregua, pero al parecer la posible muerte violenta de uno de los voceros de los Shottas desató una nueva oleada de violencia.

Ante esa situación, el ministro de Defensa, Iván Velásquez, anunció un aumento de las capacidades de la Fuerza Pública en el puerto de Buenaventura y la realización de un consejo de seguridad, con el fin de hacer frente a las amenazas que en materia de criminalidad vive este Distrito Especial del departamento del Valle del Cauca.

“Vamos a ampliar la capacidad para el control urbano con Fuerzas Milita-



“ Hay una **reducción de los homicidios de un 18%; el hurto a personas y las lesiones personales están en incremento**”

res e igualmente la Policía Nacional. El señor director de la Policía, general Salamanca, ha dispuesto que se

ampliara con personal de inteligencia, particularmente, pero también de un incremento de policías para

hacer más efectivas las órdenes de captura”, expuso el ministro Velásquez.

El ministro de Defensa

indicó que el aumento de la presencia de Fuerzas Militares y de la Policía se enfocará en “sectores y en

# Buenaventura para contrarrestar hechos de violencia



Foto Presidencia de la República

**Con el programa ‘Universidad en el Territorio’, del Ministerio de Educación, propone incrementar en 500 mil los cupos de la educación superior en el país**

Además, dejó claro que el Gobierno Nacional apoya los “acuerdos que se hacen entre bandas del puerto, lo cual no significa y es algo que la Fuerza Pública tiene absoluta claridad y es seguir trabajando por la disminución de las acciones que se deben desarrollar en la ciudad, respecto de todas las manifestaciones de criminalidad”.

Por otro lado, el director General de la Policía Nacional, general William Salamanca, destacó que los índices de homicidios en Buenaventura muestran una disminución.

“En Buenaventura, a pesar del fenómeno delincuencia, gracias al trabajo que se hace con la Policía y las autoridades locales y departamentales es importante que el pueblo colombiano sepa que hay una reducción de los homicidios en un 18%; el hurto a personas y las lesiones personales están en incremento”, aseveró el general

Salamanca.

También indicó que en lo corrido del año han sido capturadas más de 290 personas vinculadas a procesos penales que lleva la Policía con la Fiscalía General de la Nación y se han incautado más de 100 armas.

“En las últimas horas con la Armada Nacional capturamos a diez delincuentes de la banda ‘Los Shottas’. Hubo una incautación de dos fusiles y armas cortas. El control del puerto está en manos de la Policía. El pueblo colombiano debe saber que aquí no hay ninguna concesión contra la criminalidad”, puntualizó el general William Salamanca.

## Educación

El Gobierno Nacional informó que para contrarrestar la violencia que involucra a los jóvenes de Buenaventura se abrirán mil cupos adicionales de educación superior con el programa ‘Universidad en el Territorio’, del Ministerio de Educación, que propone incrementar en 500 mil los cupos de la educación superior en el país.

“En este momento se le ha entregado por convenio, creo, a la Universidad del Pacífico una cantidad suficiente de recursos para aumentar en mil los cupos de educación superior en Buenaventura. Eso tiene un objetivo, y es que mil

jóvenes de Buenaventura entren a la universidad de manera adicional. El número aún es pequeño, pero es importante, porque eso significa que le quitamos mil jóvenes a la violencia”, expresó el Presidente Gustavo Petro.

Y añadió que “este Gobierno los desea en la universidad, los quiere estudiando” y consideró que “esos mil nuevos cupos deben ser la primera piedra de la construcción de la paz en Buenaventura”.

Petro les hizo un llamado a los jóvenes “que andan por allí en los Shottas, en los Espartanos, en los no sé qué de Jalisco, los invitamos a que vengan a estudiar. Es mejor cargar un libro que un fusil, porque “en el libro encontrarán más riqueza que en el fusil, que solo sirve para matar”.

“En el libro está la ciencia, la poesía o lo que haya allí de contenidos. Una exploración cerebral que es mucho más profunda que la simple exploración de un dedo apretando un gatillo”, sostuvo el primer mandatario.

De acuerdo con el Presidente Petro, con el programa ‘Universidad en el Territorio’ el Gobierno del Cambio busca saldar una deuda histórica, lo cual requiere de la ayuda de rectores y rectoras de las universidades públicas para que los recursos sean bien invertidos y tengan el impacto social requerido.

las comunas que han venido siendo afectadas, de manera que podamos al final de los dos días de pre-

sencia, mostrar un balance más positivo en lo que significa la recuperación de la tranquilidad en la ciudad”.

# Colombia gana la demanda de Nicaragua en La Haya

► La Corte Internacional de Justicia resolvió el último caso pendiente entre Nicaragua y Colombia, con respecto a la plataforma continental.

La Corte Internacional de Justicia (CIJ) se pronunció el pasado 13 de julio sobre una demanda en la que Nicaragua, reclamaba una plataforma continental más allá de 200 millas náuticas contadas desde su costa, que finalmente la Corte negó y falló a favor de Colombia.

La demanda obtuvo 13 votos en rechazo y 4 a favor de Nicaragua. La presidenta del CIJ dijo que “dentro de la línea base de las millas náuticas de San Andrés y Providencia tampoco tiene derecho a ampliar su plataforma continental”, y agregó que “solo unos pocos Estados han querido presentar el derecho a la plataforma extendida de otro Estado”.

Esa determinación de la CIJ termina con un largo pleito judicial que inició con la primera demanda de Ma-



Foto: Cancillería Colombiana

nagua ante el organismo internacional en 2001. Este proceso fue enfrentado por cuatro presidentes colombianos.

“Es un día de inmensa celebración para Colombia, para la comunidad raizal de nuestro archipiélago y para todos los pueblos cos-

teros del Mar, las Antillas mayores y menores. Estamos muy complacidos con la decisión de la Corte Internacional de Justicia. Sin

duda, las audiencias de diciembre de 2022 marcaron la diferencia en tono y en contenido. Este fallo que tiene efectos de cosa juz-



**“ La CIJ no accedió a las pretensiones de Nicaragua sobre expandir su plataforma continental: Gustavo Petro, presidente de Colombia**

gada puede ser denominado el principio de paz en los océanos y paz en los mares del mundo”, señaló Álvaro Leyva Durán, ministro de Relaciones Exteriores.

Igualmente, recalcó que es un triunfo derivado de la sensatez y que implica también la protección del medio ambiente, de la Reserva de Biosfera de Seaflower y de la biodiversidad oceánica del país. “Consolida el objetivo primordial de constituirnos en una potencia mundial de la vida”, añadió.

El ministro de Relaciones Exteriores insistió que “en adelante podemos pensar tranquilos en más educación, en más empleo y más oportunidades, en general

para todas y todos. Valga poner presente el valor de la pesca artesanal en todas sus modalidades. Nuestra obligación adicional es protegerla. En este día histórico, hemos logrado mantener intacta la soberanía. Se cierra un capítulo judicial con un país vecino, y se abre la puerta para defender la cuenca del Caribe”.

Leyva Durán dio un mensaje a la defensa que representó a Colombia y subrayó que “quiero finalmente agradecer a nuestro equipo de defensa integrado por los Agentes, abogados nacionales y extranjeros de gran valía. A nuestra Armada Nacional la saludamos con emoción, y aplaudimos su conocimiento técnico y científico”.

Ante dicha decisión, la viceministra de Asuntos Multilaterales, Elizabeth Taylor Jay, raizal nacida en providencia, coagente en el caso ante la CIJ, afirmó: “Hoy empieza una nueva historia para Colombia y nuestra gente Raizal. Es momento para unirnos por el bienestar de nuestro Archipiélago

“Ser Humano+Naturaleza”, la solidaridad y la esperanza de construir un futuro lleno de prosperidad, entendimiento y Paz, donde florezca la vida”.

Por su parte, el Presidente Gustavo Petro manifestó que “es una gran victoria para Colombia en La Haya. La CIJ no accedió a las pretensiones de Nicaragua sobre expandir su pla-

taforma continental. Esperamos con este fallo cerrar la controversia limítrofe y abocarnos a llevar desarrollo sostenible a nuestro archipiélago”.

Asimismo, el agente de Colombia ante la CIJ, Eduardo Valencia Ospina, expresó: “Estamos muy complacidos con la decisión de la CIJ de aceptar los argumentos de nuestra defensa jurídica y

decidir cerrar definitivamente el tercer y último caso y, con ello, la saga de más de 20 años que ha enfrentado a Colombia y Nicaragua”.

Finalmente, puntualizó que “es, sin duda, la mayor victoria judicial internacional de nuestro país en las últimas décadas. Es un notable logro, ya que victorias completas son poco frecuentes en la Corte”.



# Las reformas sociales necesitan construirse colectivamente

► Estos temas estructurales requieren de una construcción conjunta alrededor de propuestas claras y precisas que busquen dar soluciones eficientes y sostenibles de largo plazo a los grandes desafíos que enfrentamos.

Por: **Germán Arce Zapata**  
 Presidente del Consejo  
 Gremial Nacional



Las conversaciones y discusiones que se están presentando en temas trascendentales, como la salud, el trabajo, las pensiones y la educación, son de mucha profundidad y de mucho impacto para el país. Estas reformas afectan la generación de empleo, la promoción y el desarrollo de nuevos emprendimientos, la mejora de la competitividad, el fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas, la protección de los adultos mayores, la educación

y el futuro de los más jóvenes y, en general impactan el desarrollo socioeconómico de todo el país.

En ese sentido, es fundamental que las reformas se construyan colectivamente entre el gobierno, el congreso, el sector empresarial y la ciudadanía. Estos temas estructurales requieren de una construcción conjunta alrededor de propuestas claras y precisas que busquen dar soluciones eficientes y sostenibles de largo plazo a los grandes desafíos que enfrentamos.

Sobre las reformas sociales que el Gobierno ha venido planteando considero que el maximalismo de buscar cambiar todo un sistema para resolver un problema particular es muy riesgoso porque además de desconocer las medidas que han sido efectivas en los avances sociales de las últimas décadas en Colombia, le resta recursos a la solución estructural. Por ejemplo, el sistema de salud tiene logros en cober-

tura, pero se reconoce que tiene problemas de acceso y de calidad, sobre todo en zonas rurales. Entonces, se deben buscar alternativas focalizadas, pero no poner en peligro la prestación del servicio para todos los ciudadanos.

Se requiere dar la discusión técnica con expertos en la materia, para lograr un sistema que sea sostenible en el largo plazo. No se puede perder de vista que cualquier decisión tiene que ver con vidas humanas. Sobre la reforma laboral, considero que el énfasis debería estar centrado en construir condiciones para generar más empleos formales. La reforma que se radico desconoce que en Colombia cerca del 60% de los trabajadores del país son informales.

La reforma debería incorporar propuestas que permitan que toda esa población que hoy no contribuye al sistema pueda proteger su salud y construir ahorro para protegerse en

su vejez. Necesitamos un sistema que derrumbe las barreras a la formalidad y fortalezca el sistema de seguridad social. Frente a la reforma pensional radicada se destaca la ampliación de la protección a los adultos mayores, que llegaron a edad de pensión y que no tienen una fuente de ingresos que les garantice una vejez digna, pero genera preocupación que no se tuvo en cuenta, el cambio demográfico del país que afecta sin lugar a duda la sostenibilidad del sistema pensional en el largo plazo, pues cada año se reduce la relación entre los jóvenes y trabajadores aportantes y los adultos mayores.

A este factor, se suman dos preocupaciones: el bajo porcentaje de trabajadores que formalmente aportan al sistema de seguridad social y la incertidumbre sobre el ahorro, porque si estos recursos son utilizados para pagar

los gastos de las pensiones actuales, se acabaría con el ahorro de largo plazo de los jóvenes y al llegar a la vejez, estos podrían quedar desprotegidos y en función de las decisiones del gobierno de turno. Finalizo reiterando que sólo con la construcción colectiva, entre el gobierno, el congreso, el sector privado y la ciudadanía, el país podrá avanzar en el cierre de brechas en materia social.

Las reformas deberían ser la oportunidad para cambiarle la vida a los 13 millones de colombianos que viven en el rebusque diario, a los 5 millones de adultos que no lograron generar condiciones económicas para llegar a su vejez dignamente y en general a todos los 50 millones de colombianos que requieren de mayor acceso y calidad a sus servicios de salud. Este es un gran desafío en el que todos deberíamos trabajar.

“ Las reformas deberían ser la oportunidad para cambiarle la vida a los 13 millones de colombianos que viven en el rebusque diario, a los 5 millones de adultos que no lograron generar condiciones económicas para llegar a su vejez dignamente

“ La reforma debería incorporar propuestas que permitan que toda esa población que hoy no contribuye al sistema pueda proteger su salud y construir ahorro para protegerse en su vejez

# Finalizó la Gira 2023 de Colfecar en Tu Región

▶ Gracias a todos nuestros afiliados por su participación y cálida acogida en sus regiones. También queremos expresar nuestro agradecimiento a todas las marcas patrocinadoras por hacer posible esta importante gira. ¡Nos veremos en el 2024 con aún más emocionantes actualizaciones!



Finaliza la gira de Colfecar en tu Región ¡Gracias a todos nuestros afiliados!



# Mintransporte renueva autorización para el transporte internacional de mercancías hacia Venezuela hasta el 2024

► La circular indica que estará vigente hasta el 27 de julio del próximo año. Los transportadores de carga internacional deberán cumplir con algunos requisitos, acá le contamos.

El Ministerio de Transporte emitió una circular en la que proroga por el término de un año, las autorizaciones transitorias para el transporte internacional de mercancías hacia Venezuela hasta el 27 de julio de 2024.

La Dirección de Transporte y Tránsito, del Ministerio de Transporte, ha venido renovando por periodos de un año las autorizaciones transitorias de transporte Internacional de carga por carretera, alusivas a la Autorización, Ámbito de Operación, Anexo I (relación de vehículos de unidades de carga) y Certificados de Habilitación de Vehículos y Unidades de Carga, expedidas a los transportistas internacionales autorizados de la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela.

Con esa disposición dan la potestad para solicitar la renovación de las Autorizaciones Transitorias de Transporte Internacional a los transportadores internacionales de mercancías por carretera de Colombia y Venezuela.

## Requisitos para Transportistas Internacionales de la República de Colombia

1. Oficio suscrito por el Representante Legal, solicitando al Ministerio de Transporte la renovación de la autorización.
2. Certificado de Existencia y representación legal (Cámara de Comercio)
3. Relación de vehículos y unidades de carga con la totalidad de las caracte-



Freepik

terísticas técnicas de los vehículos.

4. Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera.
5. Documentos que acrediten la propiedad de los vehículos y las unidades de carga.
6. Presentar los Contratos de Vinculación Internacional suscritos entre el transportista Internacional y los propietarios de los Equipos (vehículos y unidades de carga).

## Requisitos para Transportistas Internacionales de la República Bolivariana de Venezuela

1. Oficio suscrito por el Representante Legal en la República de Colombia, solicitando Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Mi-

nisterio de Transporte.

2. Poder de Representación Legal en Colombia, elevado a escritura pública, indicando dirección, teléfonos y correo electrónico en Colombia
3. La persona natural o jurídica, que represente en Colombia al transportista internacional autorizado, deberá estar inscrita en el Registro Único Tributario (RUT), de la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), con la responsabilidad 22: "Obligado a cumplir deberes formales a nombre de terceros". Cuando la representación en Colombia de la empresa internacional autorizada, la ejerza una persona jurídica, su representante legal debe registrarse en el Registro Único Tributario (RUT), con tal responsabilidad.

“La Dirección de Transporte y Tránsito, del Ministerio de Transporte, ha venido renovando por periodos de un año las autorizaciones transitorias de transporte Internacional de carga por carretera

4. Renovación por parte del Instituto Nacional de Transporte Terrestre – INTT de la República Bolivariana de Venezuela, de la autorización, ámbito de operación y anexo I – Relación de vehículos y unidades de carga.
5. Relación de vehículos y unidades de carga con la totalidad de las caracte-

terísticas técnicas de los vehículos.

6. Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera.
7. Documentos que acrediten la propiedad de los vehículos y las unidades de carga.

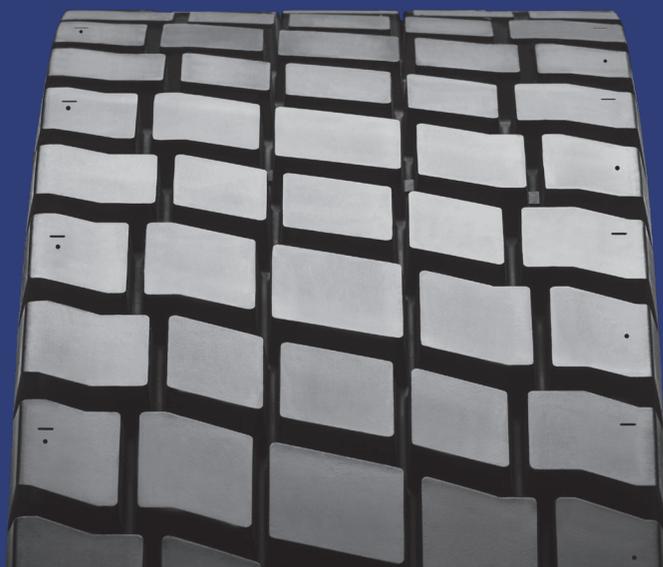
Por último, Mintransporte explicó que “en lo relacionado con las autorizaciones transitorias de los transportistas internacionales de la República Bolivariana de Venezuela, las citadas autorizaciones se renovarán de acuerdo con las expediciones de renovación por parte del Instituto Nacional de Transporte Terrestre - INTT de la República Bolivariana de Venezuela y la respectiva solicitud ante el Ministerio de Transporte, por parte de sus representantes legales acreditados en Colombia”.

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



## DV-RT4

- Excelente poder de tracción
- Resistencia al desgaste por la abrasión
- Desgaste uniforme hasta el final de la vida



## DV-RL

- Hombros proyectados para reducir los efectos del arrastre lateral
- Resistencia al desgaste por abrasión
- Tiene surcos con expulsores que evitan la retención de piedras y otros objetos



**OUTRO S.A.**  
 Bogotá - (1) 893.2027

**BANDEK**  
 Bogotá - (1) 876.4545

**BUCALLANTAS S.A.**  
 Bucaramanga - (57) 3153704220

**REINSCAMBIA REENSUR S.A.**  
 Bogotá - (1) 298.1060

**DELGA S.A.S.**  
 Pasto - (57) 314 746.1848

**Metrolant**  
 Bucaramanga - (7) 671.1222



[www.vipal.com](http://www.vipal.com)  
[info.co@vipal.com](mailto:info.co@vipal.com)  
 +57.601.823.4089

**ANRE**  
 Asociación Nacional de Reproductores de Caucho y P.V.C.  
 Tecnología y servicios de la industria del neumático

**TRIB Member**  
 An Industry Association

**RENCANAL**  
 REPRODUCTORA NACIONAL  
 Medellín - (4) 444.5858

**REINSCAMBIA REENSUR S.A.**  
 Neiva - (8) 860.3243

Reproductora **Centaurus S.A.S.**  
 Villao - (8) 682.4008

**SIDEAS**  
 Cartagena - 314 212.1680

# Mezquindad en torno a un fallo

Por: **Francisco José Lloreda Mera**  
Exministro de educación de  
Colombia



Pocos asuntos en Colombia se han conducido como política de Estado. Una de ellas, la defensa del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Desde 1969 el país ha mantenido una posición coherente, entendiendo sus fortalezas y debilidades. En especial desde 2001, cuando el Gobierno Sandinista decidió elevar sus reclamos ante la Corte Internacional de Justicia. Por eso extraña la egolatría de algunos gobernantes.

Durante 50 años Nicaragua ha pretendido el Archipiélago. En un inicio, algunos de sus cayos y luego las islas principales. Tras años de diálogos infructuosos -Colombia no iba a ceder en materia de soberanía- el régimen de Daniel Ortega instauró una seguidilla de demandas, ligadas entre sí, que respondían a una estrategia fríamente calculada que apuntaba a quedarse con una vasta extensión de mar, como los hechos lo confirmarían.

Lo anterior, pese a existir el Tratado Esguerra-Bárceñas en 1928, que le reconoció la franja de su costa continental y las islas más cercanas a Nicaragua, y a nuestro país, la soberanía sobre el Archipiélago. Pensando se le haría conejo, ese país pidió aclarar que los territorios de Colombia eran los que están al Este del Meridiano 82, coordenada que el expresidente Carlos Lleras decidió convertir en límite marítimo entre los dos países.

Pero no era así. Excepto el expresidente Alfonso López Michelsen, pocos lo admitían; era como una traición a la Patria. Por eso y pese presentar argumentos en defensa de la tesis del meridiano como límite (lo conducente en esa etapa del proceso), en 2007 la Corte señaló que si bien el Archipiélago era de Colombia (el mayor de todos los triunfos) el Meridiano 82 nunca había tenido por objeto establecer una delimitación marítima.

Fue así como en el 2012, resuelto parte del asunto, la Corte acogió la tesis de Colombia de trazar una línea media entre la costa continental nicaragüense y las de las islas del Archipiélago y rechazó la propuesta de delimitación de Nicaragua al borde externo de la plataforma continental. Pero le otorgó ese país una mayor Zona Económica Exclusiva, ZEE y enclavó a dos de las islas colombianas, decisión que causó enorme controversia.

El fallo fue leído como una derrota. Frente al imaginario del Meridiano 82 como límite, promovido por Lleras, Colombia perdía 75.000 Km<sup>2</sup> de ZEE. Desde entonces era claro que Nicaragua buscaría ampliar su ZEE basada en la plataforma continental extendida. Colombia, consciente de que ocurriría, desde el primer litigio tuvo el cuidado de sentar las bases para desestimar tal absurdo. Un año después, en 2013, radicarían la demanda.

Sin perjuicio del trabajo previo, desde el 2001, cuando se inicia la confrontación jurídica con Nicaragua, cinco gobiernos -el de Pastrana, Uribe, Santos, Duque y Petro- se pasaron la posta de la defensa, hilando con rigor de cirujano cada argumento jurídico. El Agente de Colombia y el abogado externo de

**El Agente de Colombia y el abogado externo de mayor experticia en derecho del mar del equipo, y la Armada, por ejemplo, han estado ahí desde el inicio. Un trabajo consistente de años**

mayor experticia en derecho del mar del equipo, y la Armada, por ejemplo, han estado ahí desde el inicio. Un trabajo consistente de años.

Por eso, no deja de ser mezquino que algunos traten de adjudicarse el triunfo de manera exclusiva, desconociendo lo recorrido y el aporte de tantas personas durante décadas, afinando y defendiendo una política de Estado. Si el fallo hubiese sido adverso estarían callados o responsabilizando a otros, empezando por el Presidente Petro, quien no se arriesgó a ir a San Andrés a enterarse del dictamen; horas antes decía que era un pleito heredado. Bien lo dijo Napoleón: “la victoria tiene cien padres y la derrota es huérfana”.



# DAF

DE LA MONTAÑA

## VOLQUETA

# CF410

EURO6

FleetNews



AWARDS  
2023

**GANADOR**  
Fabricante del año



Imagen de carácter ilustrativo

# Tecnología, eficiencia y diseño

Cotiza tu volqueta Europea ahora [321 748 0657](tel:3217480657)

[comercial@kenworthcolombia.com](mailto:comercial@kenworthcolombia.com)

[www.kenworthcolombia.com](http://www.kenworthcolombia.com)

[f](#) KenworthdeLaMontaña.Oficial [@](#) Kenworthdelamontana [v](#) KenworthDeLaMontana

CON EL RESPALDO DE



# Así fue la movilización de carga

▶ En el mes de junio de 2023, se movilaron cerca de 10,8 millones de toneladas representando una caída de 3,5 % con respecto al mismo periodo del año anterior.

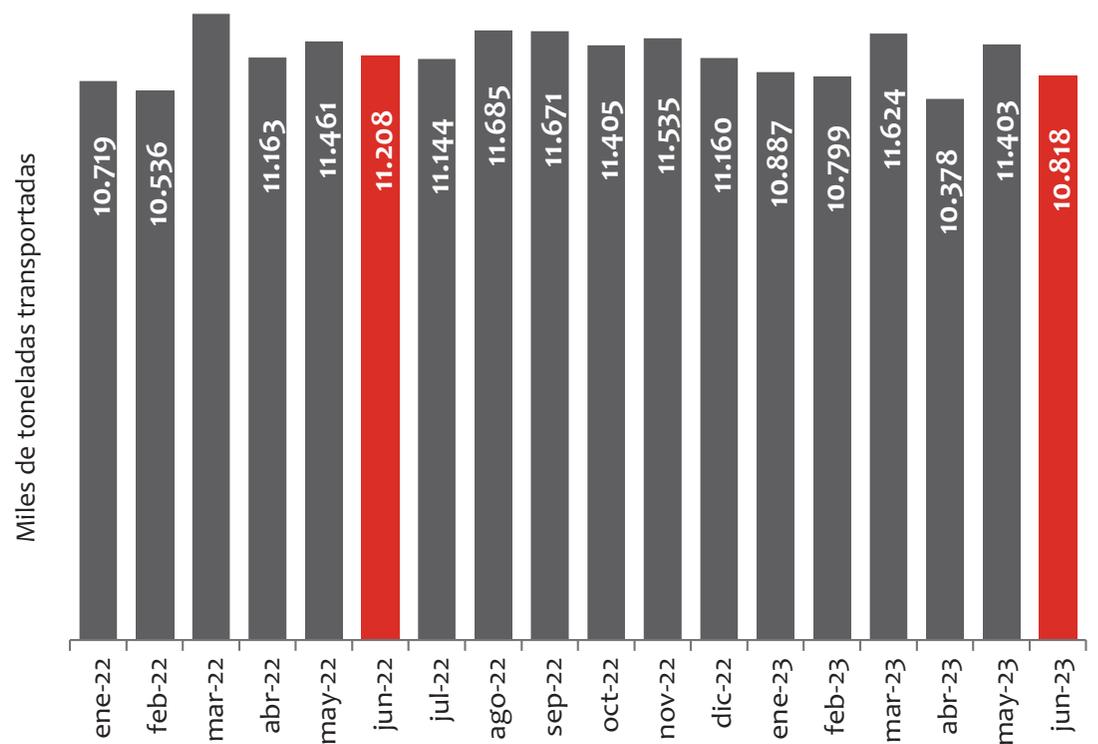
En cuanto a la movilización de carga seca en el mes de junio de 2023, se movilaron cerca de 10,8 millones de toneladas representando una caída de 3,5% con respecto al mismo periodo del año anterior. En lo acumulado del año se transportó un total de 65,9 millones de toneladas, disminuyendo un 1,9% con respecto al mismo periodo del año anterior.

Así, la mercancía más movilizada en el mes de junio fueron Maíz con 481.959 toneladas, seguido de Cementos, morteros, refractarios, hormigones y similares con 416.523 y productos varios con 369.682 toneladas. Además, es posible ver que de las diez mercancías más transportadas todas presentaron una variación negativa con respecto al año anterior.

En resumen, es posible decir que junio fue un mes en el que se transportó en promedio 2.704.573 toneladas por semana.

**10.818.291**  
de toneladas se transportaron  
en junio de 2023

Comportamiento de la carga seca

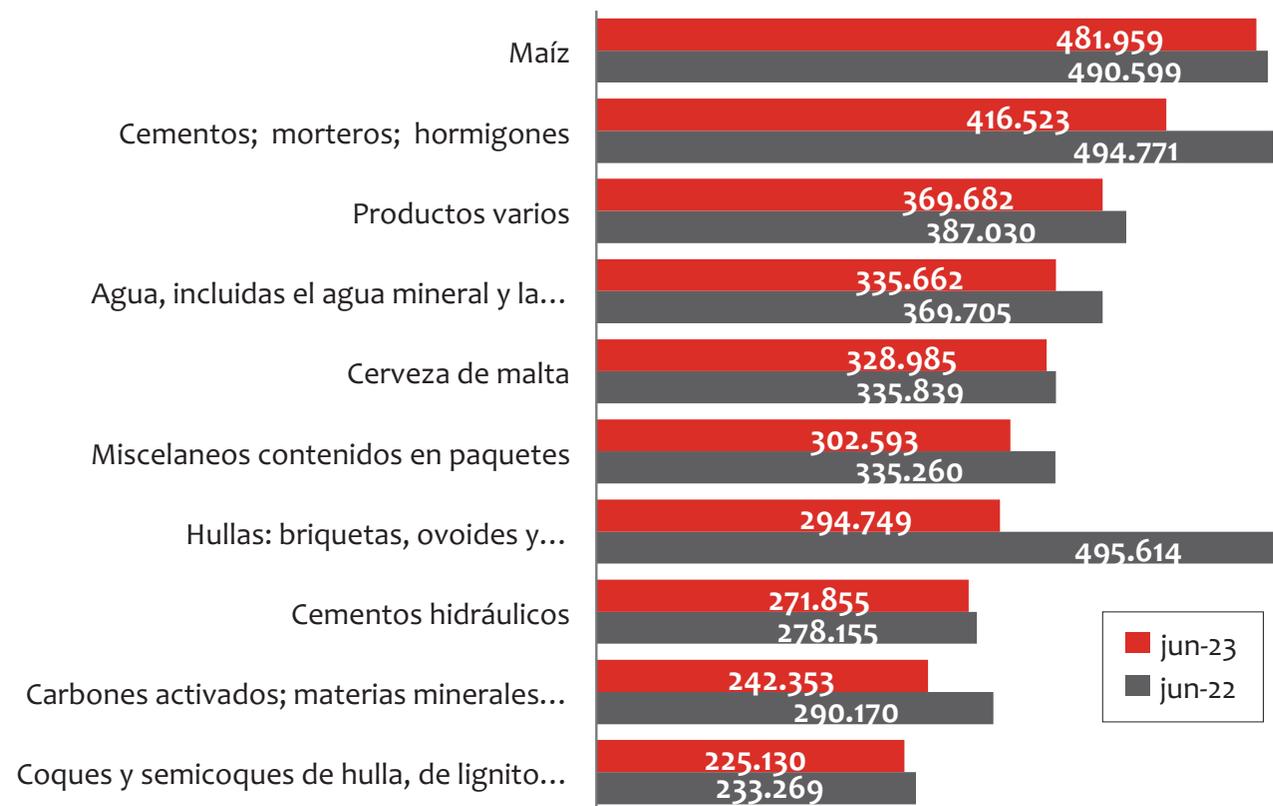


Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en RND



# en el mes de junio de 2023

Comportamiento de las mercancías más transportadas  
(cifras en toneladas)



Estas 10 mercancías  
representan  
**30,2%**  
del total transportado.

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



En cuanto a la movilización de carga líquida, para el mes de junio de 2023 se transportó más de 434 millones de galones representando un crecimiento de 11,4% con respecto al mismo periodo del año anterior. En lo corrido del año, se ha transportado un total de 2,5 millones de galones en todo el país.

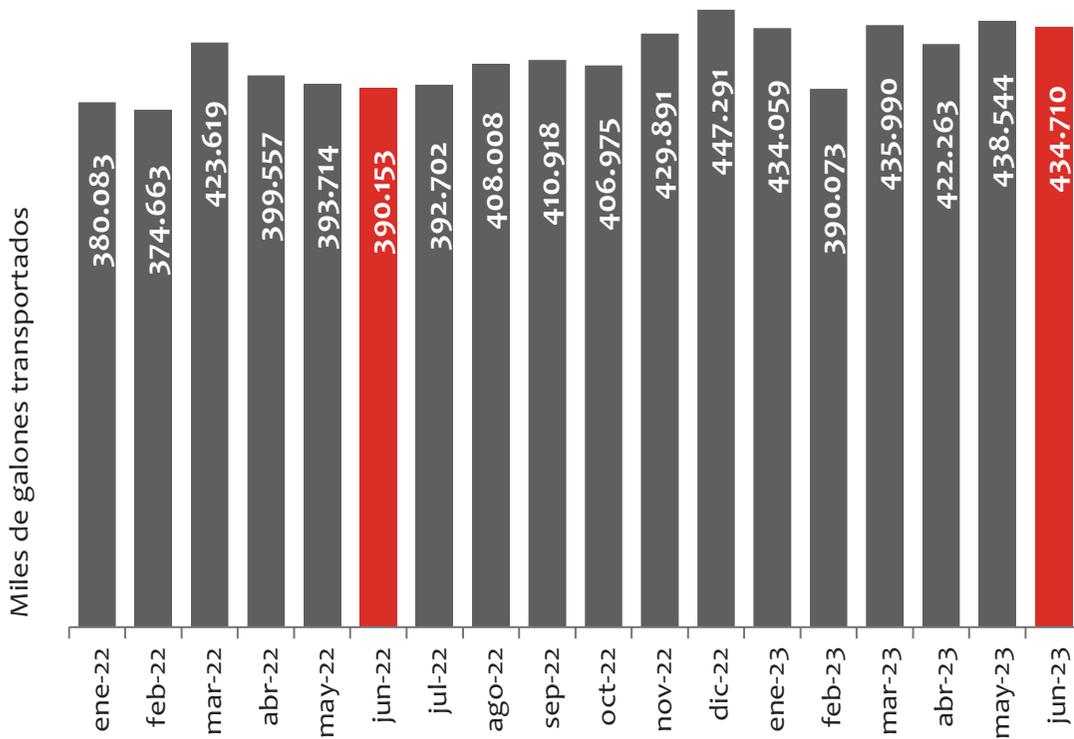
Así, la mercancía más movilizada en este mes fueron los líquidos inflamables con 355,4 millones de galones, seguido de los aceites crudos de petróleo con 26,5 millones de galones, además es posible ver que en general las mercancías más transportadas tienen variaciones positivas, con respecto al mismo periodo del año anterior,

En resumen, es posible decir que en el mes de junio se transportaron 108.677.544 galones por semana

# 434.710.178

galones fueron transportados en el mes de junio de 2023

Comportamiento de las mercancías más transportadas.



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



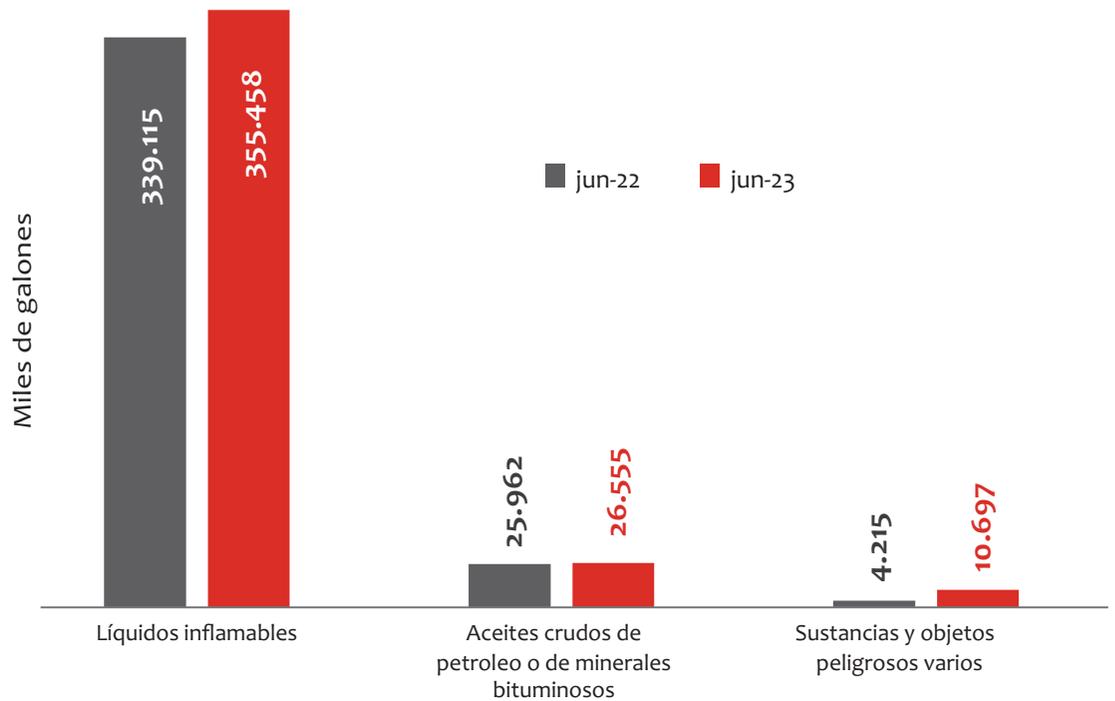
Estas 3 mercancías representan

**90,3%**

del total de galones transportado.



Comportamiento de las mercancías más transportadas.



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

Hemos preparado el **Observatorio Económico del Transporte de Carga y Logística "OETyL"**, el cual es una herramienta web para que el **afiliado a Colfecar** acceda y consulte información sobre el comportamiento de los principales **indicadores económicos de nuestro sector**, para ello producimos, gestionamos, analizamos y publicamos información relacionada con el sector **transporte y logística.**



# Apreciaciones sobre las cues

► Recientemente el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) hizo público su concepto frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) de 2023 presentado el mes pasado por el Gobierno Nacional, haciendo principalmente un llamado a la prudencia en el gasto para cumplir con la regla fiscal nacional.

Por: **Johan Andrés Montealegre**  
Director Estudios Económicos  
de Colfecar



El MFMP es el documento presentado por el Gobierno Nacional a las Comisiones Económicas de Senado y Cámara (y a los colombianos en general) anualmente, que contiene las principales proyecciones macroeconómicas y fiscales que tendrá en cuenta el mismo para las siguientes 10 vigencias fiscales.

En términos generales, esta es la herramienta de planeación que indica cuánto puede gastar y endeudarse el país, así como cuánto recaudaría el Gobierno vía impuestos.

Teniendo en cuenta el Plan Nacional de Desarrollo del cuatrenio sancionado en mayo y la agenda de re-

formas tanto económicas como sociales que tiene previsto el Gobierno, este instrumento se vuelve clave para analizar la viabilidad de tal estrategia.

En principio, es importante resaltar que si bien la actividad económica se mantendría robusta a lo largo del horizonte del Marco, se vienen presentando cambios en el entorno internacional que presionan a la baja los precios del petróleo y las materias primas.

Puntualmente, el Gobierno revisó al alza su pronóstico de crecimiento de PIB de 1,3% a 1,8%, así como actualizó a la baja el precio del Brent 94,2 a 78,6 dólares por barril y una tasa de cambio promedio de 4.603 pesos para final de año.

Sobre la tasa de cambio, señalamos que este pronóstico no necesariamente tiene en cuenta la coyuntura del dólar de las últimas semanas, por lo que probablemente sea menor a cierre de año. De hecho, la última encuesta de expectativas del Banco de la República (julio) prevé que la TRM cierre en \$4.150.

## Ingresos - Gastos = ¿?

Es clave resaltar que a través de la Ley 2277/22 el Congreso aprobó la “Reforma



Tributaria para la Igualdad y la Justicia Social”, la cual incrementaría el recaudo y a partir de la cual se espera una reducción del déficit fiscal para 2023 de un punto porcentual del PIB, es decir, se estima que este sería de 4,3%, pues este se encontraba antes en un 5,3%.

Para 2024, el déficit sería mayor aproximadamente 4,5% del PIB, siendo lo más notable un incremento en el gasto público, sin tener en cuenta intereses ni lo relacionado con el Fondo

de Estabilización de Precios a los Combustibles (FEPC) que se abordará más adelante, pues el gasto primario se incrementaría a 19,4% del PIB, es decir unos 47 billones según estimaciones de Corficolombiana.

Además, no se están teniendo en cuenta las Reformas al Sistema de Seguridad Social aún no aprobadas por el Congreso (Salud, Pensión y Laboral), pues tendrían alguna presión sobre las cuentas fiscales, por un lado, tanto la Reforma al sis-

tema de salud implicaría un mayor gasto y la laboral en términos de que el Gobierno también es empleador, y por otro, la pensional tendría un efecto más hacia el mediano y largo plazo.

Del lado de los ingresos, además del recaudo por la última Reforma Tributaria se encuentra lo relacionado con la gestión de parte de la DIAN a partir del incremento en su planta en 10 mil funcionarios, lo que implica un aumento en el recaudo de 0,8% del PIB en 2024 y

**“ El Gobierno revisó al alza su pronóstico de crecimiento de PIB de 1,3% a 1,8%, así como actualizó a la baja el precio del Brent 94,2 a 78,6 dólares por barril y una tasa de cambio promedio de 4.603 pesos para final de año**

# ntas que hace el gobierno



**“ A través de la Ley 2277/22 el Congreso aprobó la “Reforma Tributaria para la Igualdad y la Justicia Social”, la cual incrementaría el recaudo**

que implican 30 billones de pesos, así las cosas, se espera que la Nación esté recibiendo aproximadamente 15 billones de pesos en 2024 (0,9% del PIB). Sobre este punto, la CARF señaló su preocupación por el riesgo de que estos ingresos se atrasen así como su certidumbre.

Finalmente, están los ingresos por las rentas petroleras que son una fuente de recursos significativa para la Nación, toda vez que son en promedio el 1% del PIB, es decir unos 22,3 billones de pesos en 2023. Aquí el CARF hace una recomendación orientada a que el proceso de transición energética sea esté en línea con una transición fiscal, de manera que se garantice el reemplazo de los recursos por otros que sean también estructurales.

Diversos analistas económicos han señalado el riesgo de tener un déficit público tan alto aumentando el gasto, al tiempo que se está “contando” con ingresos no estructurales o con alto grado de incertidumbre, lo que en un escenario desfavorable como lo es una crisis en Estados Unidos o una desaceleración en China, pudiera implicar una situación demasiado compleja para la economía colombiana.

## **Sobre el FEPC: Urge revisar la fórmula que se usa para fijar el precio de los combustibles**

Desde COLFECAR hemos insistido en la pertinencia de revisar y actualizar la fórmula que se utiliza para fijar el precio de los combustibles en Colombia, con una clara priorización en lo que tiene que ver con el diésel (en ediciones previas del Container hemos explicado por qué: julio 2022, septiembre 2022).

En este punto, el CARF señala que el camino que ha tomado el Gobierno al subir consecutivamente los precios de la gasolina es el correcto, pues el déficit por esta cuenta oscila entre 18,5 a billones, que es significativamente inferior a los 36,7 billones de pesos del año pasado; para este año el diésel corresponde al 73% de esta erogación según estima el mismo CARF.

Este problema viene de hace años y ya había sido diagnosticado por el Gobierno anterior, por lo cual en este MFPM se contemplan sendas de aumentos del precio regulado de la gasolina, en 2023, y para el ACPM en 2024, lo que contribuye a alivianar la presión fiscal pero hasta 2025 que se salde gradualmente el déficit que se viene acumulando.

Desde noviembre de

2022, el Gobierno ha aumentado de manera consistente el precio regulado de la gasolina, llevando el ingreso al productor de 5.064 a 8.323 pesos por galón. Así se ha logrado reducir el ritmo de acumulación del déficit del FEPC, de manera que el CARF, estima que sólo 2023 generaría un déficit de 18,5 billones de pesos, teniendo en cuenta los ajustes que se vienen haciendo, la dinámica esperada para los precios internacionales de los combustibles y la tasa de cambio.

Si bien el precio del diésel no se ha ajustado, toda vez que existe un espiral inflacionario que se pudiera desencadenar por cuenta del incremento en el precio de los fletes y de los pasajes en el transporte público, hay una necesidad de parte del sector de atenuar estructuralmente el valor del ACPM desde su fórmula conforme a unos criterios de transparencia, pertinencia, equidad y razonabilidad técnica.

En primer lugar, en lo relacionado con el Ingreso al

Productor del diésel (lo que genera el déficit en el FEPC), en donde señalamos que en el caso del subsidio que está percibiendo el ACPM se encuentra en una focalización correcta, pues la mejor focalización de un subsidio es precisamente la universalidad, en ese sentido, al estar destinado al transporte de mercancías y de pasajeros, es percibido prácticamente por todos los colombianos. Al tiempo, que funciona como un incentivo para estos sectores productivos.

En segundo lugar, está la mezcla con el biodiésel que se debe revisar no sólo la fórmula que actualmente se utiliza para fijar su precio, conforme a un análisis y actualización del Fondo de estabilización de precios del palmiste y el porcentaje de mezcla componente fósil-componente orgánico que actualmente funciona en Colombia.

En tercer lugar, la destinación y regresividad en la carga impositiva del diésel, por cuanto a que esta no se compadece necesariamente con la realidad del sector productivo y no se reinvierte necesariamente en el mismo, toda vez que corresponde a 5 impuestos: Impuesto Nacional, IVA al ingreso al productor, Impuesto al Carbono, IVA al margen de distribuidor y la sobretasa.

Finalmente, están los montos destinados a cada uno de los actores que participan de esta cadena de abastecimiento, los cuales, entre márgenes, distribuciones, entre otros, también incrementan el valor final del ACPM.

**“ Diversos analistas económicos han señalado el riesgo de tener un déficit público tan alto, aumentando el gasto, al tiempo que se está “contando” con ingresos no estructurales o con alto grado de incertidumbre**

1,3% en 2025; no obstante, desde el CARF han llamado la atención frente al riesgo de cumplir con tal meta de recaudo toda vez que ese proceso de contratación de personal no es fácil y al contrario es lento.

Adicionalmente, está la estrategia de arbitramento de litigios en la que la DIAN en apoyo de parte del Ministerio de Justicia ejecutarían procesos contra deudores que ya tiene identificados y que corresponden a 7.000 procesos

Freepik

## ¿Y la Regla Fiscal?

La Regla Fiscal es la herramienta que pretende asegurar la sostenibilidad de las finanzas públicas, fue creada en el 2011 a través de la Ley 1473, y modificada en 2021 mediante la Ley 2155. Esta entre otras cosas, le indica al Gobierno cuánto puede gastar, a partir de los ingresos que recibe. En su actualización se incluyó la exigencia de metas fiscales en función de la deuda pública.

Conforme la misma, Colombia tiene una meta explícita de deuda neta que se conoce como “nivel ancla” y es del 55% del PIB y un límite de deuda que es del 71% del PIB, esto es importante porque en la última Ley se ató el nivel de deuda al Balance Primario Neto Estructural (BPNE), de esta forma si las obligaciones públicas aumentan, el Gobierno tendrá menos dinero para gastar lo que es positivo pues busca corregir el nivel de deuda cuando es muy alto.

**Colombia tiene una meta explícita de deuda neta que se conoce como “nivel ancla” y es del 55% del PIB y un límite de deuda que es del 71% del PIB, esto es importante porque en la última Ley se ató el nivel de deuda al Balance Primario Neto Estructural (BPNE)**



Así las cosas, dependiendo de qué tanto se esté cumpliendo la meta de deuda, se ajusta el BPNE, a 0,2% del PIB cuando es el primer escenario (ancla) y a 1,8% en el caso del segundo. Esto es importante por cuanto a que si la deuda supera el 71% del PIB, la Regla Fiscal genera un compromiso para que el Gobierno produzca un BPNE “menos negativo”.

Al respecto, debido a que se determinó una transición hasta 2025 para que el Gobierno pudiera adaptarse a las metas de deuda reglamentadas por la nueva regla fiscal, en este período de transición se fijaron otras metas cuyo sustento no es del todo claro (al menos para la opinión pública).

Por lo anterior, desde Corficolombiana llaman la

atención frente a que tales metas durante este período de transición son más bien laxas, debido a que en el período post-covid la economía se recuperó más bien rápido, y por tanto hacen la recomendación al Gobierno de ser más prudentes en 2024 y 2025 y no estar al límite del gasto.

De otra parte, el CARF además señala el hecho de que el Gobierno Nacional esté contemplando ingresos que no son estructurales, debido a que los ingresos esperados por arbitramento de litigios tienen una naturaleza incierta y además deben ser considerados como transacciones de una única vez, lo que va en contravía del principio de la Regla Fiscal colombiana pues según ésta solo se

debe financiar gasto estructural con ingresos estructurales.

Además, el CARF al igual que Corficolombiana hace un llamado a la prudencia pues se está haciendo una programación fiscal al límite del cumplimiento de la Regla Fiscal, lo que implica que no hay ningún margen de maniobra ante eventos como una reducción en los precios o producción de petróleo, así como una depreciación del peso mayor, una inflación que sea más alta o una mayor desaceleración económica.

Con lo anterior, el escenario no sería del todo sencillo: toda vez que se esperan mayores gastos e inversión social conforme al programa del Gobierno y las reformas que este pretende

**Desde COLFECAR hemos insistido en la pertinencia de revisar y actualizar la fórmula que se utiliza para fijar el precio de los combustibles en Colombia, con una clara priorización en lo que tiene que ver con el diésel**

aprobar con el Congreso, no obstante, el panorama en términos de los ingresos para financiar los mismos, no está en un 100% asegurado, lo que supone un reto en el manejo de las cuentas que borda los límites permitidos por nuestras Leyes.



Grupo TOYOTA



# EN HINO CELEBRAMOS EL MES DEL TRANSPORTADOR CON GRANDES PROMOCIONES



EN HINO NOS MULTIPLICAMOS, RECIBE CON LA SG1A MINIMULA

## 6X12 = 72

PLAZOS DE FINANCIACIÓN DE HASTA **72 MESES\***

GESTIÓN DE TU OPERACIÓN CON TELEMÁTICA POR **72 MESES SIN COSTO ADICIONAL.**



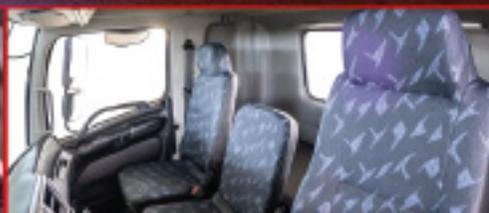
SOLO PODRÁS ACCEDER A LOS KITS AL REALIZAR EL MANTENIMIENTO EN LOS CONCESIONARIOS DE LA RED DE CONCESIONARIOS AUTORIZADA HINO.



SEGURO

POTENTE

CONFORTABLE



INGRESE A: [www.hino.com.co](http://www.hino.com.co) Síguenos en: @hinocolombia @hinocolombia @hino.colombia Hino Colombia Hino Colombia



Imágenes de referencia. Válido para vehículos facturados únicamente del 01 de julio al 31 de agosto del 2023, o hasta agotar existencias, lo que primero ocurra. Aplica para la compra y mantenimiento en la referencia SG1A MINIMULA, que deberá ser consultada previamente con el concesionario autorizado de la Marca HINO al momento de hacer la compra. \*Plan financiero ofrecido por Hincolombia S.A.S es en interés, participación o responsabilidad de Distribuidora Hino de Colombia S.A.S. Aprobación de crédito sujeta a políticas de riesgo de Hincolombia S.A.S según perfil económico del cliente y condiciones de producto. Plan financiero (hasta 72 meses, tasas desde 1,83% Mes vencido para personas naturales y 1,86% Mes vencido para personas jurídicas). \*\*Solo aplica para compras de vehículos, servicio de taller y repuestos en la red autorizada Hino. La mano de obra es válida únicamente para el cambio de los kits que aplican para la promoción anunciada. Las imágenes son de referencia y pueden variar según el modelo y accesorios elegidos por el cliente. El equipamiento podrá variar dependiendo de las versiones disponibles en el país. Tras el cierre de publicación, pueden haberse producido cambios en el equipamiento y/o precio y/o diseño y/o disponibilidad que sugerimos verificar en la red de concesionarios autorizados al momento de realizar el pedido y/o firmar contrato de compra. Esta oferta, no es acumulable, cargable ni transferible con otras ofertas y/o promociones de la marca. Cualquier irregularidad por favor no dude en reportarla haciendo uso de los mecanismos institucionales. 50 kits disponibles en todo el territorio nacional. Mayor información de los términos y condiciones de esta campaña podrán ser consultados en: [WWW.HINO.COM.CO](http://WWW.HINO.COM.CO)

**RED HINO A NIVEL NACIONAL:** BARRANQUILLA: Automotor; Tel.: (805) 3570100, BOGOTÁ: Praco Didaacol Américas; Tel.: (801) 3808910 - Praco Didaacol Calle 80; Tel.: (801) 3808920 - Praco Didaacol Morato; Tel.: (801) 4238300 - Yokomotor Bogotá; Tel.: (801) 7482020, BUCARAMANGA: Praco Didaacol; Tel.: (807) 6910200, CALI: Praco Didaacol Yumbo; Tel.: (802) 3592100, CHÍA: Novamotor; Tel.: (801) 8795262, CARTAGENA: Vehículos; Tel.: (805) 6520826, DUITAMA: Camasca Ltda; Tel.: 3002731534, IBAGUÉ: Motoraur; Tel.: 3045892639, ITAGUÉ: Praco Didaacol; Tel.: (804) 2040200, MANIZALES: Vehículos; Tel.: 3104594333, MEDELLÍN: Autoamérica; Tel.: (804) 4441121, MONTERÍA: Motoraur; Tel.: 3006780340, PASTO: Motor Hino de Nariño; Tel.: 3157004145, NEIVA: Motoraur; Tel.: (808) 8701708, PEREIRA: Praco Didaacol; Tel.: (808) 3470200, TUNJA: Camasca Ltda; Tel.: (808) 7405060, VALLEDUPAR: MegaComercial; Tel.: 3002082711, VILLAVICENCIO: TULLO; Mantenimiento & Confiabilidad S.A.S.; Tel.: 3106105443.





Rentabilidad y eficiencia, objetivos que día a día perseguimos en el desarrollo de nuestras operaciones logísticas, las grandes empresas han comprendido que el negocio hace mucho tiempo dejó de ser solo transportar la carga, es hacerlo de manera segura y confiable y para esto la seguridad vial es un factor fundamental para tener en cuenta en nuestras operaciones.

En 2022 fallecieron en Colombia 8.264 personas en accidentes de tránsito, es el número más alto en los últimos 6 años, una cifra aterradora por sí sola, a la que también debemos sumarle los 29.093 lesionados en accidentes de tránsito en 2022. A nivel de departamentos, el caso más grave es el de Antioquia, que con 1.328 representa la mayor concentración de fallecidos, seguido por el Valle del Cauca con 913.

Con referencia a nuestro sector transporte de carga, tenemos un número que no es bajo, pero sí lo es al compararlo con otros actores viales. En 2022 resultaron fa-

## La seguridad vial un factor fundamental para la eficiencia logística

► Después de las motos somos el segundo actor involucrado en accidentes con fallecidos en las estadísticas de 2022 con 1.435 casos de fallecidos en los cuales ha estado involucrado un vehículo de carga.

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



llecidos 219 transportadores de carga, en estadísticas es el 3.37%, aunque para cada familia que perdió a su ser querido fue el 100% de pérdidas irreparables y es por esto por lo que dentro de nuestra responsabilidad socio empresarial y como sector, debemos tener como meta siempre el 0% como único aceptable de fallecidos en siniestros viales en las operaciones.

Ahora regresando a las

cifras debemos tener en cuenta que si bien tenemos un porcentaje bajo de fallecidos, al analizar la matriz de colisiones, después de las motos somos el segundo actor involucrado en accidentes con fallecidos en las estadísticas de 2022 con 1.435 casos de fallecidos en los cuales ha estado involucrado un vehículo de carga, todos estos datos han sido tomados del Observatorio de Seguridad Vial de la

Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y que deben llevarnos a hacer un verdadero análisis desde la alta gerencia de ¿cómo estamos en materia de seguridad vial?

La seguridad vial y la eficiencia logística de nuestras compañías y el país están estrechamente relacionados en muchos aspectos como, por ejemplo:

- **Reducción de Accidentes:**

Un menor número de accidentes viales tiene un impacto directo en la eficiencia logística, ya que reduce los retrasos, los costos asociados a los daños a la carga y los vehículos, y mejora la planificación y ejecución de las operaciones logísticas.

“ La formación adecuada de los conductores y el personal logístico en materia de seguridad vial contribuye a mejorar tanto la seguridad como la eficiencia

- **Infraestructura:**

Una infraestructura vial adecuada y bien mantenida es esencial tanto para la seguridad vial como para la eficiencia logística. Carreteras en buen estado, señalización clara, intersecciones eficientes y servicios de emergencia accesibles son aspectos cruciales



“La seguridad vial no solo protege vidas, sino que asegura el éxito a largo plazo en un entorno altamente competitivo”



para prevenir accidentes y permitir un flujo constante de mercancías.

**- Formación y capacitación:**

La formación adecuada de los conductores y el personal logístico en materia de seguridad vial contribuye a mejorar tanto la seguridad como la eficiencia. Los conductores capacitados están más preparados para enfrentar situaciones de riesgo en la carretera y tomar decisiones acertadas. Esto se traduce en una re-

ducción de los accidentes y una mejora general de las operaciones logísticas.

Con base en este último aspecto, Colfecar encontró en el programa “Juntos protegemos la vida en la vía” de la ANSV un muy acertado modelo de capacitación para los conductores de transporte de carga, este es el primer programa diseñado totalmente por la ANSV con el que busca por medio de 9 módulos vivenciales en un tiempo de 90 minutos brindar a los transportadores diferentes experiencias para

verificar sus destrezas, reforzar conocimientos que se dejan de lado en el día a día y enseñar técnicas para mitigar riesgos, el programa entrega certificación a los conductores que participan de la campaña y genera una sensibilización necesaria para nuestros transportadores.

Cabe anotar que, Colfecar realizó la articulación con la ANSV para traer esta campaña a varias de nuestras empresas afiliadas con sede en Antioquia y se espera llevarlo al Valle del Cauca para que de esta manera desde nuestro sector podamos

articular estas jornadas de capacitación en las regiones del país, donde desafortunadamente se focalizan los indicadores más negativos.

La seguridad vial es de verdad una tarea de todos, desde cosas tan básicas como la amabilidad de las personas que atienden a los conductores, hasta tener la documentación y carga lista para cada despacho, incluso debería ser un factor decisivo para un generador de carga a la hora de elegir una empresa de transporte investigar que acciones realiza por la seguridad vial en sus operaciones, que mejor manera de garantizar que sus productos llegarán en buen estado y a tiempo, así como una empresa que se preocupe por la seguridad vial de sus conductores, desafortunadamente en el mercado encontramos empresas de transporte que hacen grandes inversiones por la seguridad vial, que se enfrentan a la desleal competencia de empresas que no hacen el mínimo esfuerzo, cobran más barato y son premiadas con carga y es aquí donde es importante la responsabilidad social del generador de la carga en la toma de decisiones.

**Algunas malas prácticas:**

- Que su afán no sea el mío: Los puntos de reabastecimiento seguro de inventarios o la planeación de abastecimientos, parece que en el mundo actual solo son teorías universitarias de logísticos que se quedaron en las aulas de clase, hoy todo era para ayer, todo es urgente y en materia de seguridad vial, nuestra falta de planeación no puede ser trasladada a nuestros conductores en cada despacho que hacemos.

**- Agotamiento de conductores:** En muchas operaciones nos encontramos con clientes que citan los vehículos a primera hora para el proceso de cargue, pero duran todo el día en este proceso porque las cargas no están listas o porque la documentación no esta lista y son despachados solo hasta el final del día y la entrega es para el día siguiente a primera hora, no es debido pretender que un conductor que estuvo todo un día en un proceso de cargue deba tratar de recuperar en carretera el tiempo que perdió el generador de la carga por no tener la carga y la documentación lista.

Estas malas prácticas se deben priorizar cuando se presenten con el fin de darles una solución, para lo que se requiere que los operadores de control de tráfico nos reporten estas situaciones y como empresa podamos mejorar estas dificultades de la mejor manera, sin perder el cliente, sin caer en la trampa de conservar un cliente con malas prácticas, hecho que puede representar un riesgo en carretera, lo que será totalmente nuestra responsabilidad como empresa de transporte.

En conclusión, la seguridad vial es más que una obligación legal; es una inversión estratégica para las empresas del transporte de carga. Al priorizarla, las compañías pueden reducir los accidentes, minimizar los costos asociados, mejorar su reputación y eficiencia operativa, y establecer las bases para un crecimiento sostenible. La seguridad vial no solo protege vidas, sino que asegura el éxito a largo plazo en un entorno altamente competitivo.

# Agencia Nacional de Seguridad Vial identifica seis corredores viales con mayor siniestralidad del país

► El Ministerio de Transporte y ANSV lideran el programa “Que la vía no te quite la vida”, por la cual se realizan intervenciones integrales para proteger la vida de las personas.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra) informó que ha detectado los corredores viales con mayor siniestralidad, dentro de los que están Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, Autopista del Café, malla vial del Valle del Cauca, Ruta del Sol – Sector 3, BTS y la conexión vial de Santana - Mochoa – Neiva.

Con respecto a esa situación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) implementó el uso de datos geoestadísticos para determinar las ciudades con los corredores críticos que representan mayor índice de siniestralidad vial con fallecidos. A eso se suma, que el Ministerio de Transporte y la ANSV iniciaron el programa “Que la vía no te quite la vida”, por el cual se realizan intervenciones integrales para proteger la vida de las personas.

Cabe anotar que, las 10 ciudades capitales donde la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes superó los 20 fallecidos son: Yopal (33,2), Villavicencio (23,6), Riohacha (22,4). Armenia (21,8), Popayán (21,2), Montería (19,5), Pereira (18,5), Neiva (17,9) Ibagué (16,5) y Pasto (18,1).

Asimismo, la ANSV identificó 38 tramos críticos en seis corredores viales donde se han registrado, en los



Freepik

últimos 5 años, más de 900 fallecidos por siniestros viales durante la temporada de vacaciones de mitad de año.

Por su parte, el ministro de Transporte, William Camargo Triana, destacó que “desde Mintransporte trabajamos en reforzar todas las medidas de seguridad vial para que la vía no te quite la vida, por eso los invito

para que viajen por nuestro país acatando las señales de tránsito, respetando los límites de velocidad, no conduciendo en estado de embriaguez, tomando los periodos de descanso y no realizando maniobras peligrosas. De igual manera, les recuerdo consultar el #767 en donde registramos los cierres viales de nuestros corredores”.

“ Las 10 ciudades capitales donde la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes superó los 20 fallecidos son: Yopal (33,2), Villavicencio (23,6), Riohacha (22,4). Armenia (21,8), Popayán (21,2), Montería (19,5), Pereira (18,5), Neiva (17,9) Ibagué (16,5) y Pasto (18,1)



## 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

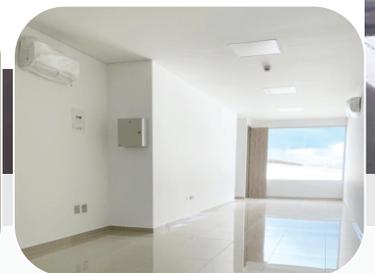
## OFICINAS ARRIENDO / VENTA

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

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

96.7 m<sup>2</sup>

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



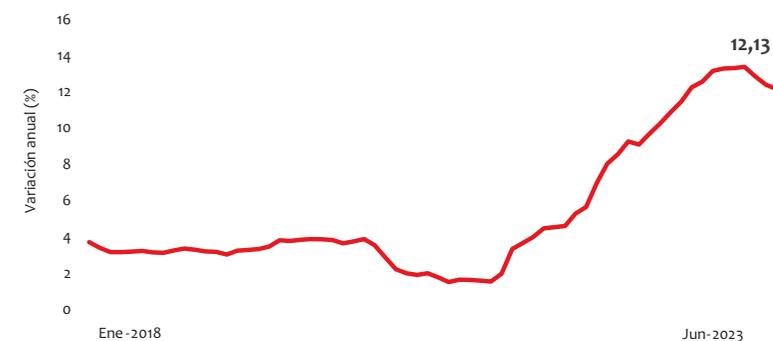
## Indicadores sectoriales

TRM



Fuente: Banco de la República

Inflación



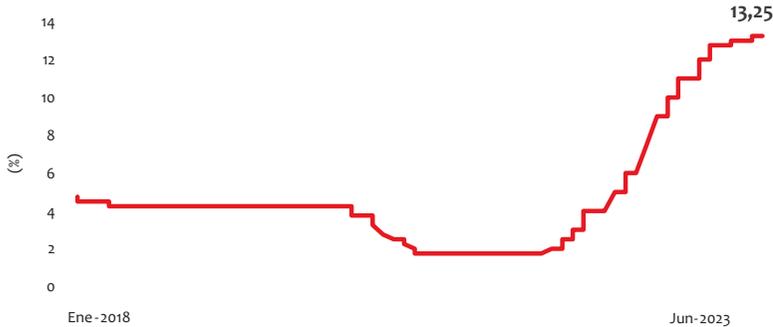
Fuente: DANE

PIB



Fuente: DANE

Tasa de Intervención



Fuente: Banco de la República

## Se sancionó la ley 2301 del 2023, por la cual entra en vigencia el Acuerdo de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera entre Colombia y Venezuela

El pasado 10 de julio entró en vigencia el acuerdo entre Colombia y Venezuela sobre el transporte internacional de carga y pasajeros por carretera suscrito en Cartagena de indias el 1 de agosto de 2014.

Ello quiere decir, que se crea un marco jurídico propio, para dicho transporte entre los dos países muy diferente al determinado en la Comunidad andina para el transporte internacional. Esto genera una seguridad jurídica al sector transportador en la regulación del paso de ciudadanos

como de la mercancía para ambos países.

Dentro de sus 36 artículos, el presente acuerdo regula, entre otros, la prestación de servicio de transporte a través de pasos fronterizos habilitados entre los países, así como también define las autoridades encargadas de regular el registro, información, admisión e ingreso, egreso y permanencia de los tripulantes. Los países previo acuerdo homologarán los documentos requeridos para el transporte internacional.



Crédito: EL TIEMPO

## El 31 de julio se vence el plazo para realizar el registro ante la DIAN del RUB

El Registro Único de Beneficiarios Finales - RUB, es el registro a través del cual las personas jurídicas y estructuras sin personería jurídica o similares deben suministrar la información de sus beneficiarios finales. Dicho registro busca contribuir en la lucha contra la corrupción, el lavado de activos, la financiación del terrorismo y la evasión fiscal.

Conforme con lo anterior, los obligados a presentar reporte de Beneficiarios Finales definidos en la Resolución 000164 de 2021, deben tener en cuenta los nuevos plazos de presentación del reporte a partir de la entrada en vigencia de la Resolución 01240 de 2022

del 28 de septiembre de 2022.

Es importante precisar que la obligación de suministrar la información de los beneficiarios finales entró en vigencia desde el 15 de enero de 2022, conforme con lo definido en el artículo 25 de la Resolución 000164 de 2021; por lo tanto, las organizaciones que se liquiden o finalicen su operación, deberán presentar la información en el RUB antes de solicitar la cancelación de la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT.

Este trámite se debe hacer antes del 31 de Julio de 2023 por medio de la página de la DIAN.

Si sigues **monitoreando tu flota** en diferentes **plataformas de GPS** es porque no conoces...

# M N I T O R

Un producto de MAYASOFT



Consolida tus rutas en una sola plataforma sin importar el proveedor de GPS



Reduce costos



Envía notificaciones automáticas y al instante



Mantiene informados a tus clientes

**+ 250**  
Gps integrados

**+ 1.000.000**  
Despachos  
monitoreados

**+ 50.000**  
Vehículos  
monitoreados

**500%**  
Más productivo

Contáctanos al 317 437 7148 - 315 637 3729  
[www.monitorpro.ai](http://www.monitorpro.ai)

# Razones para adquirir tu **T880** con **Casa Inglesa**

## Razón # 3

Tanques de almacenamiento

-  Brinda una mayor autonomía gracias a sus dos tanques:
  - Tanque 150 galones
  - Tanque 120 galones
-  Tapa del tanque con dispositivo antigiro para mayor seguridad
-  Escalones de acceso a chasis instalados en el tanque



# T880



**Razón # 1**  
Motor de 500 HP



**Razón # 2**  
Chasis Reforzado

  
**CASA INGLESA**  
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

**KENWORTH 100**  
CIEN AÑOS MARCANDO EL RUMBO

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

 @CasaInglesaCol

 317 437 8666