



## COLFECAR, Gobierno y empresarios del transporte analizaron realidad del sector en Colombia



### ► Indicadores • OCTUBRE 2023

**Índice** (Base dic 2016=100) ..... **144,40%**  
**Variación** mensual..... **0,10%**  
**Variación** IPT año corrido ..... **2,85%**  
**Variación** últimos 12 meses..... **6,93%**

### Estructura de Costos Operativos • Octubre 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 | 10,42  | 1,83       | 16,91  | 8. Lubricantes            | 15,53  | 0,24        | 1,64       |
| 3. Costo de capital                    | -4,01  | -0,65      | 14,37  | 9. Otros                  | 2,54   | 0,04        | 1,36       |
| 4. Peajes                              | 1,56   | 0,17       | 11,57  | 10. Garajes y lavado      | 3,03   | 0,02        | 0,75       |
| 5. Llantas y neumáticos                | -0,21  | -0,02      | 7,90   | 11. Filtros               | 9,21   | 0,07        | 0,80       |
| 6. Mantenimiento y reparación          | 12,61  | 0,83       | 7,08   | 12. Impuestos al vehículo | 25,93  | 0,09        | 0,37       |
|                                        |        |            |        | <b>TOTAL MES</b>          |        | <b>2,85</b> | <b>100</b> |



# ACPM con Precio Colombia, es el que merece el país

Mucho se habla de “eliminar el subsidio del combustible a los transportadores”, pero poco se analizan las realidades económicas y sociales del país sobre esta decisión.

En primera instancia, es necesario reiterar que son múltiples los estudios económicos de reputados centros de investigación que confirman que se producirá una presión al alza en la inflación, luego de incremento del precio del diésel, puesto que, en consecuencia, aumentarán los fletes del transporte de mercancías y los pasajes de transporte público.

Lo anterior, implica una dificultad enorme para un país con una inflación de 10.48% (muy por encima de los rangos meta que tiene prevista la política monetaria del Banco de la República), que por ende no ha permitido disminuir las tasas de interés precisamente por atenuar la inflación, sumándose a un menor gasto de los hogares e inversión, en el marco de una evidente desaceleración económica en donde en el tercer trimestre de este año el PIB mostró crecimiento negativo, falta esperar cómo terminará el 2023, pues las proyecciones de PIB tras estos resultados se han venido ajustando a la baja por la mayoría de analistas económicos.

En segundo lugar, no debe olvidarse que el 97% de las mercancías se movilizan por carretera en Colombia, y que esta actividad económica es transversal a todos los sectores productivos, generando el 5% del PIB y 1.9 millones de empleos, es decir el

8.2% del total nacional.

El transporte es un derecho para adquirir derechos, puesto que garantiza el acceso de los hogares a alimentos, medicamentos, bienes de primera necesidad, combustibles, en algunos departamentos al gas e incluso a dinero en efectivo en los cajeros automáticos, así como el traslado de las personas a sus trabajos, colegios, universidades y centros de salud. De otra parte, es a través del transporte que los comercios e industrias obtienen acceso a sus materias primas e insumos para su producción o productos terminados para su comercialización.

Además, es necesario resaltar que el sector transporte tiene participación de alrededor del 92% de las subdivisiones que compone el PIB, las cuales se ven afectadas o dinamizadas de una forma u otra por el comportamiento del sector, como por ejemplo el sector automotriz (plantas ensambladoras y redes de concesionarios), el sector asegurador, sector de autopartes e insumos (llantas, lubricantes, filtros, etc.), hoteles, parqueaderos y lavado, entre otros, así como todos los sectores productivos en los cuales en alguna etapa requieren del servicio de transporte.

En tercer lugar, es necesario tener en consideración la coyuntura que viene asumiendo el sector transporte en materia de sobre costos, pues son cada vez más altos los costos operativos debido al alto precio del dólar (prácticamente todos los in-

sumos, repuestos y vehículos son importados), costos laborales, intereses financieros, carga tributaria, situaciones que han llevado a que el costo logístico nacional haya aumentado a un 17.9% como porcentaje de ventas según la última Encuesta Nacional de Logística, lo cual debe poner en alerta al país, pues es la primera vez desde que se implementó este estudio que esta métrica no se reduce, sino que aumenta.

Si al anterior resultado, se suma las graves novedades de este año: el deterioro en seguridad (actos terroristas, vacunas a conductores, secuestros, extorsiones a empresarios, además de la piratería terrestre) está obligando a los vehículos a transitar sólo en jornadas diurnas, sumado a los 691 bloqueos que sumamos con corte a noviembre en las vías nacionales y urbanas por cuenta de comunidades inconformes más los cierres viales en corredores de importancia estratégica como la Vía Panamericana, las Vías a los Llanos, el corredor Norte de Santander - Costa

Atlántica, la Vía Bogotá - Medellín y la Vía Medellín - Costa, entre otras, definitivamente el costo logístico es significativamente superior, puesto que esta sumatoria de dificultades han golpeado severamente la productividad de los vehículos y en consecuencia sus ingresos, generando una zozobra y asfixia a conductores, propietarios de vehículos y empresarios.

Finalmente, la caída de la economía colombiana del -0.3%, resultado jalonado por el comportamiento de sectores productivos con decrecimiento, como la construcción en un -8.0%, industria en un -6.2%, y el comercio en un -2.9%, al final implica menos carga y pasajeros para todo el sector transporte. Entonces las preguntas son: ¿Cómo a un sector que ve como caen sus ingresos, le pueden pedir que asuma un sobre costo en un ítem como el combustible que representa el 40%, como impactar al alza la inflación de los alimentos, cuando en el país hay millones de personas que no comen las



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



**DIRECTOR**  
Nidia Hernández Jiménez

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

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

**EDITOR**  
Karen Juliete Rojas Gaitán  
medios@colfecar.org.co

**DISEÑO hace 20 años**  
Deyanira Buitrago Mendoza  
**DISEÑO DE CUBIERTA**  
Nicolás López Hernández

**DIRECTOR FINANCIERO**  
Gustavo Moreno

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

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

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



tres veces al día?, ¿cómo subir el pasaje del transporte público, cuando el Dane muestra que cada vez son más las personas que deciden caminar (32%) porque no les alcanza para el pasaje?

Pensar que no hay problema en subir el precio del combustible de \$9.000 a \$16.000 porque este incremento se trasladara al SICETAC en consecuencia a los fletes, cuando hay un bajón en el volumen de carga en todo el país, denota que no conocen el sector y no han sido propietario de un vehículo de carga.

Todo este contexto representa un riesgo patrimonial para el sector y así mismo la prestación del servicio de transporte, poniendo en jaque la seguridad alimentaria y la movilidad de todos los colombianos.

Por esta razón, el sector transporte representado en UNIDOS – Cámara Intergremial del Transporte, del cual Colfecar es miembro fun-

dador, ha propuesto al Gobierno Nacional, la necesidad de evaluar un **Precio Colombia para el acpm**, teniendo en cuenta que según el mismo Ministerio de Minas y Energía y Ecopetrol se está importando sólo un 5% del acpm que consumimos en el país con el objetivo de mejorar su calidad, pero que es claro que somos un país autosuficiente en acpm para satisfacer la demanda nacional.

El Precio Colombia está fundamentado en que debemos definir qué tipo de Ecopetrol queremos, pues no estamos importando acpm y por tanto no es justo que todos los colombianos le reconozcamos un costo de paridad de exportación basado en lo que cuestan los energéticos en el Golfo de México.

Por el contrario, esta remuneración debe atender a la realidad local reconociendo todos los costos y gastos que permitan cubrir su operación en esta línea de negocio, además de por

supuesto garantizar que pueda seguir invirtiendo y creciendo.

Así las cosas, la propuesta del Precio Colombia es fijar un precio de reconocimiento a Ecopetrol por cargos regulados, en donde se reconozca de forma explícita lo requerido para la producción del acpm: Precios de insumos del energético (barril de crudo en Colombia), Inversiones en capital e infraestructura, Costo de Capital, Cargos Fijos y/o Variables, Gastos de Administración, Operación y Mantenimiento, Plan de inversiones para garantizar continuidad y abastecimiento y Demandas esperadas del producto.

El principal energético del país es el combustible y en otros mercados energéticos como el de la transmisión de la energía eléctrica y el de gas natural, funciona este modelo donde el precio que pagan los colombianos, es el resultado de reconocer la ventaja competitividad de

ser un país productor, lo que protege a los colombianos de pagar precios internacionales como costo de oportunidad y a su vez se traduce en cumplir con un principio fundamental y es que las empresas estatales o que en su mayoría lo son, tienen por objeto administrar que este bien llegue a todo el país a un precio razonable para sus ciudadanos y coherente con la realidad del país.

En esa medida, a partir de reconocer a Ecopetrol un Precio Colombia y no un Precio de Paridad Internacional (el del Golfo de México), se estaría siendo responsable con las finanzas públicas de la nación, pues el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles sería sustancialmente menor.

El Precio Colombia del acpm no es un subsidio para los transportadores, es una medida para proteger la economía de los hogares, el tejido empresarial y la competitividad del país.

**GALGO 10 AÑOS**

**PRE-Q**

**REENCOL**  
REENCAUCHADORA COLOMBIA S.A.S.  
SU REENCAUCHE YA!

**REENCOL**  
REENCAUCHADORA RENOVANDO S.A.S.  
Renovando  
REENCAUCHE DE ALTA CALIDAD

**Reenbarsa**  
REENCAUCHADORA BARBOSA S.A.S.

**Reencauchadora del Oriente**  
REENCAUCHE DE ALTA CALIDAD

**SAMECO**  
SOCIEDAD AGROPECUARIA DE MAQUINARIA Y EQUIPOS DE COLOMBIA

**Galgo, el Experto en Bandas de Renovado**





## “No podemos caer nuevamente en la inseguridad”: Juan David Gaviria

► El presidente de la junta directiva de Colfecar solicita mayor presencia de las autoridades en las carreteras.

En el Congreso 48 de Colfecar, Juan David Gaviria, presidente de la junta directiva, señaló que la principal preocupación a la que se enfrenta el gremio es la seguridad, no solo de los conductores y de los vehículos, sino también de los empresarios.

“Nuestros conductores nos preguntan ¿por qué

no podemos transitar después de las seis de la tarde?, mientras que el ejército y la policía hacen cierres viales, la respuesta es sencilla, no nos puede garantizar la seguridad después de esta hora. Estos jóvenes no tienen conocimiento de lo que nos tocó vivir terminando 1990 y los 2000 y ahora están aterrados con

**“Nuestro sector como motor de desarrollo es fundamental en el engranaje económico y social del país, ya que aportamos alrededor del 5% del PIB nacional**

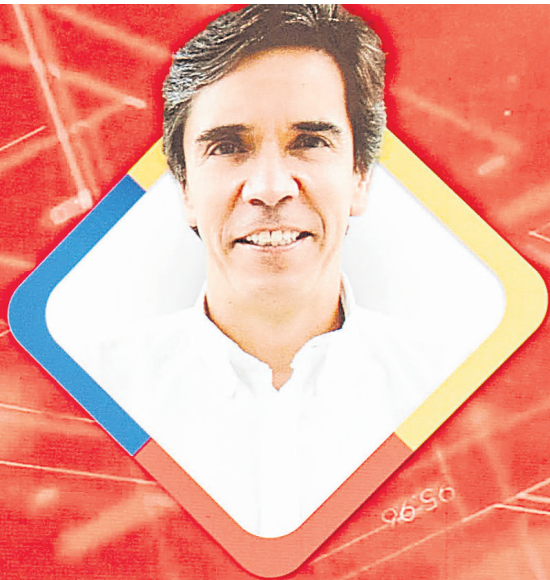
lo que están viviendo”, declaró Gaviria.

También se refirió al caso de las compañías, exponiendo que “las empresas han recibido atentados por no querer pagar la extorsión, teniendo como consecuencia el secuestro de los conductores y vehículos, que después terminan marcados como carro bomba”.

Gaviria sostuvo que “no podemos caer nuevamente en la inseguridad que veíamos tiempo atrás y, lo malo es que estamos recorriendo ese camino, esto nos hace perder las libertades y las oportunidades de crecimiento. Necesitamos sentir que la Fuerza Pública nos defiende”.

En este aspecto, indicó





**JUAN DAVID GAVIRIA**  
Presidente Junta Directiva Colfecar



que existen factores que afectan la seguridad del sector transporte de car-

**“Llevamos más de 500 bloqueos y no podemos ser indiferentes a esa situación**

ga, en los que se encuentran los hurtos de mercancías y vehículos, piratería terrestre, descuelgue de polizones, extorsiones y la muerte de conductores, que son casos que van en aumento.

Es que, según el presidente de la junta directiva de Colfecar, la pérdida de seguridad se observa en la

mayor parte del territorio nacional. “En esa materia estamos retrocediendo, además es un tema inclusive más sensible que el combustible y la normatividad excesiva, es que este es un sector altamente regulado e intervenido por parte de los diferentes gobiernos, eso nos agobia y desvía la atención de la

**“Vemos la baja demanda en el servicio de transporte y logística, que las toneladas movilizadas han disminuido a corte de agosto alrededor de un 2%**

productividad”, expresó.

Por otro lado, en cuanto a los bloqueos, especificó que es un asunto nuevo, que no veían antes. “Llevamos más de 500 bloqueos y no podemos ser indiferentes a esa situación, el diálogo social que emprendió el Gobierno Nacional para atender a las comunidades que hacen los bloqueos está generando un virus de los mismos bloqueos, que está afectando más del 15% de la productividad del sector”, enunció Gaviria.

Asimismo, mencionó lo que ha venido pasando con la economía del país y señaló: “En nuestro sector estamos viviendo algo parecido a lo que vivimos entre los años 2013 y 2018, el inicio de un ciclo económico de bajos crecimientos, que dejó en ese periodo de tiempo alrededor de 350 empresas en reestructuración en más del 10% del sector, una cifra no menor”.

“Esto lo advertimos para que seamos conscientes, en qué agua estamos navegando y podamos tomar decisiones acertadas. Vemos la baja demanda en

el servicio de transporte y logística, que las toneladas movilizadas han disminuido a corte de agosto alrededor de un 2%, creemos que es más de ese decrecimiento, porque cada vez más empresas registran sus reportes en el Registro Nacional de Despacho de Carga. Además, el aumento de los costos del transporte en el año 2023 ha sido importante y eso que no han subido los costos del ACPM y los peajes”, afirmó.

Insistió que el gremio debe sortear las altas tasas de interés, que se ve reflejado en el encarecimiento del servicio, en las deudas para la renovación y aumento del parque automotor, para infraestructura logística y capital de trabajo.

“Nuestro sector como motor de desarrollo es fundamental en el engranaje económico y social del país, ya que aportamos alrededor del 5% del PIB nacional. Somos un sector fuerte, pujante y gran generador de empleo y hemos sido capaces de soportar muchas dificultades como paros, daños de infraestructura, derrumbes, violencia, terrorismo en todas sus vertientes, crisis económica y siempre estamos al frente”, puntualizó.

Por último, Gaviria resaltó: “Queremos que a todos los sectores les vaya bien, al sector agrícola, al financiero, al minero, al comercio, al industrial y manufactura, debido a que somos un sector transversal. Entonces, bajo nuestro control está defender el libre desarrollo empresarial y así debemos de actuar”.





## “Nos arrinconan a un momento muy complicado, casi a la inviabilidad de las operaciones y a la quiebra del sector empresarial”: Nidia Hernández

► La presidente de Colfecar instó al Gobierno Nacional para que cumpla con la instalación de mesas técnicas para concertar sobre el aumento o no del combustible.

Nidia Hernández, presidente de Colfecar, en su intervención en el Congreso anual, que se realiza en Cartagena, hizo un llamado al Gobierno Nacional para que escuche al gremio del transporte de carga y logística, frente a varios temas, pero puntualmente a lo que se refiere a la seguridad y combustible.

“Hemos pasado momentos complicados como empresarios, digamos que a

nivel global primero una pandemia, sin precedentes, que golpea todos los países a nivel global y en el caso

de Colombia representa una disminución del 32% en nuestro volumen de carga, adicionalmente como pospandemia, una crisis global de contenedores, que generó unas alzas infinitas en los fletes marítimos, recordemos que Colombia es un país importador y en nuestro sector la gran mayoría de insumos de vehículos como los repuestos son importados, en su gran mayoría”, indicó.

“Adicionalmente, a los empresarios nos ha tocado enfrentar los costos laborales, el presidente Duque se despidió de nosotros incrementando el salario mínimo en un 10% y el presidente

“El incremento del combustible no es un tema menor para nosotros, porque representa el 40% de nuestros costos





### Situación actual del transporte de carga en Colombia

En ese sentido, Hernández se refirió a las consecuencias que les ha dejado el paro armado: “Nos dejó una afectación en diferentes regiones, zozobra y para el caso de nuestro sector más de 32 vehículos de carga incinerados”.

“Queremos que el Gobierno Nacional nos escuche y que tenga en cuenta la situación que viene atravesando el sector transportador. Hemos tenido que enfrentar innumerables cierres viales que han fragmentado las regiones del país, más de 579 bloqueos, una inseguridad que no veíamos desde hace más de 20 años y fuera de eso, un marco de desaceleración económica demasiado grave”, reiteró Hernández.

De igual forma, aseveró que, debido a los bloqueos en las vías, el gremio ha tenido afectaciones en más del 15 % de la productividad y pérdidas por \$2,8 billones. Por ello, subrayó que la ruta con mayor número de bloqueos fue la de Bogotá – Costa Norte, con 202 bloqueos. Y los departamentos más afectados son: Guajira (70 bloqueos), Magdalena (59), Bolívar (55), Córdoba (48) y Valle del Cauca (42). El acumulado de horas perdidas por bloqueos fue de 7.954 horas, equivalentes a 331 días, y destacó que el más largo fue por el paro minero en Antioquia, que llevó a un bloqueo de 40 días.

A este tema se une, la inseguridad en las carreteras del país, que viene afec-

tando a los empresarios, conductores y en general a todo el sector. Es que, cifras reveladas por Hernández muestran 68 vehículos afectados, 13 conductores asesinados, 10 personas afectadas y 4 obras de infraestructura alteradas por actos terroristas.

“Los conductores están desesperados por los constantes asaltos en varias carreteras del país, a lo que se suma el alto número de conductores de carga que han sido asesinados producto de los atracos y de la inseguridad”, manifestó.

**“ Por los bloqueos, el gremio ha tenido afectaciones en más del 15 % la productividad del sector y pérdidas por \$2,8 billones**

Datos de Colfecar, evidencian que en 2023 han recibido numerosas denuncias por la creciente inseguridad en las vías de Colombia, específicamente en la vía Ruta del Sol, en la que los conductores han reportado que varias personas se atraviesan sobre la vía con el propósito de parar los vehículos y saquearlos “situación que nos preocupa”, enunció Hernández.

“Dicha problemática se agrava debido al mal estado de la vía por la presencia de huecos y otros daños, que obliga a los conductores a reducir la velocidad. Algunos vídeos muestran

como los criminales lanzan objetos a los carros en movimiento para obligarlos a frenar”, expuso.

### Situación de las vías y transporte de carga

Entre tanto, la presidente de Colfecar explicó que los cierres viales están generando “una desconexión entre las regiones en Colombia. Provocando una afectación a todos los transportadores, que nos vemos obligados a tomar rutas alternas, que están en mal estado, que implica mayor volumen de kilómetros y origina un mayor consumo de combustible, mayores gastos de mantenimiento, precisamente porque las vías no están en buen estado”.

Mencionó, por ejemplo, los cierres que se han presentado este año en la Vía Panamericana, la caída del puente El Alabrado, la avalancha en Norte de Santander y el colapso del viaducto Los Grillos.

### Precio del combustible

La dirigente gremial hizo un llamado al Gobierno Nacional para que se cumpla con la instalación de mesas técnicas para concertar sobre el aumento o no del combustible de manera conjunta con el sector del transporte en Colombia.

“El incremento del combustible no es un tema menor para nosotros, porque representa el 40% de nuestros costos”, mencionó. Por último, puntualizó que “nos arrinconan a un momento muy complicado, casi a la inviabilidad de las operaciones y a la quiebra del sector empresarial”.

Petro nos aumenta el salario mínimo en un 16%. En conclusión, sea uno, o sea, el otro, los empresarios en general hemos recibido un incremento en costos laborales del 26%. Y en este momento se tramita una reforma laboral que desafortunadamente no ha tenido una concertación con los

gremios que seremos los afectados”, dijo Hernández.

Igualmente, la líder gremial señaló que según los expertos que han tratado de revisar cuál sería el impacto en caso de que la reforma pase, establecen que estaría en un 35% más, es decir, que habría un sobrecosto de 61%.





ENERO - SEPTIEMBRE  
**2023 VS 2022**

**-2% = 1.9 Mill de Toneladas**

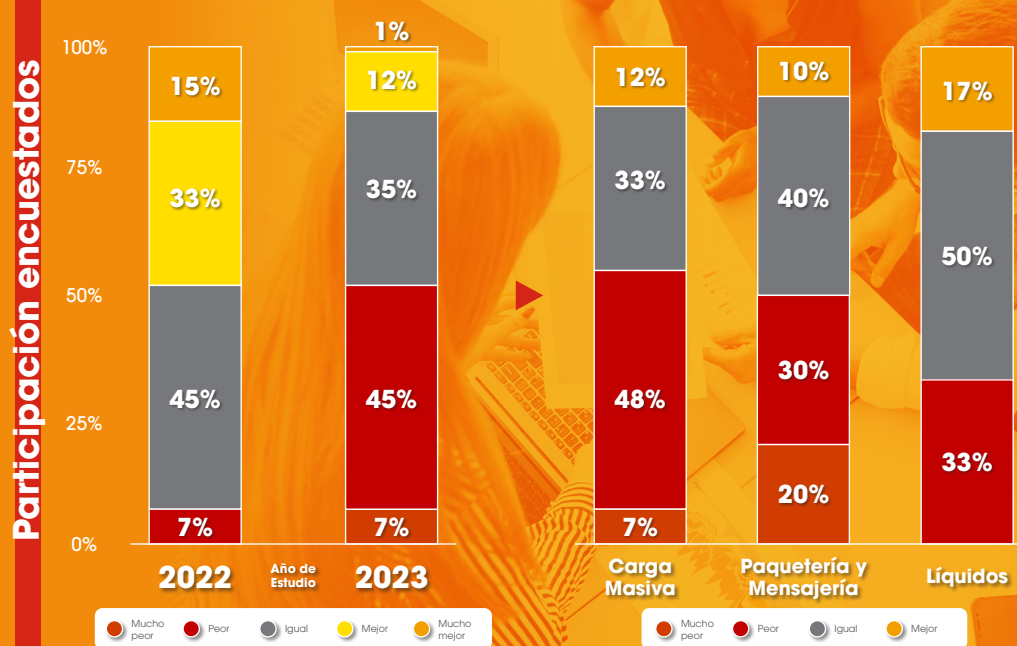
**65.593** Menos viajes

## Expectativas de nuestros empresarios

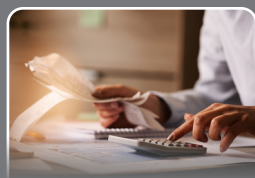
El pesimismo económico entre las empresas de transporte de carga ha aumentado significativamente del **7% en 2022 al 52% actual**

Fuente: Estudio Expectativas Económicas de Colfecar

¿Cómo será la situación económica de su empresa para el cierre de este año 2023 vs 2022?



### SOBRECOSTOS



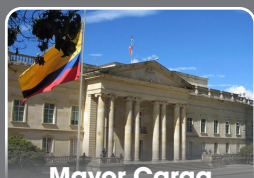
Costo Laboral



Costo Dólar



Costo Financiero



Mayor Carga Tributaria



Cierres Viales



Bloqueos



Inseguridad

## Propuestas de Reactivación Económica

### Ejecutar un Plan de Reactivación Económica



Industria



Comercio



Agropecuario



Contrucción

- Programa de salvamento empresarial
- Concertación de la Reforma Laboral
- Facilitar el acceso al crédito con tasas preferenciales
- Disminuir trámites y procedimientos
- Simplificación presentación ICA



# Actualizar la fórmula de los precios de los combustibles



**Producto**  
**63.4%**  
**\$ 5.931**



**Logística y Distribución**  
**21.7%**  
**\$ 2.031**



**Impuestos**  
**14.9%**  
**\$ 1.396**

Desarrollar las mesas técnicas acordadas entre el Ministerio de Hacienda y el sector Transportador en donde se pueda:

- Revisar cada uno de los ítems y actualizarlos
- Desmontar algunos impuestos y congelar otros

## Brindar garantías en Seguridad



**+ Moral**



**+ Pie de Fuerza**



**+ Presupuesto MinDefensa**

**La seguridad** debe ser la primera inversión social del gobierno, para garantizar la prosperidad en las Regiones



## Transición Energética

Programa de **Renovación Vehicular**

Edad promedio de la flota vehicular 21 años



Crear incentivos para personas jurídicas



**Fondo de ascenso tecnológico** creado por Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y todo el ecosistema que requiere



**FONCARGA** (Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la Carga Urbana) de la ciudad de Bogotá



**Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga** (Ley 2251/22)

## Transición Energética



Colombia aporta el 0.2 del total de la contaminación de dióxido de carbono



29% de la energía que consumimos es energía renovable vs 14%



Diesel Euro VI reducción en 98% de las emisiones contaminantes y material particulado

## Inversiones en Infraestructura



Según MinTransporte aprox 580 puentes en estado crítico, requieren intervención urgente por **2 billones de pesos**



El proyecto 5G Buga Buenaventura que es doble calzada debe incluir la vía alterna interna en Buenaventura



Destabar los problemas técnicos y administrativos de las 4G para que puedan finalizar al 100% y brinden conectividad a los territorios

**Pacífico 1 - 97%**

**Pacífico 3 - 95%**



**Agilizar los proyectos 5G**, evaluaciones de factibilidad y cierres financieros para garantizar cumplimiento de cronogramas de obra

IP Ruta del Agua (Medellín - Bogotá)

APP Pasto - Popayán

IP Centro - Eje Cafetero (Manizales - Pereira - Calarcá - La Paila)



**Vías terciarias**



**Garantizar programas de GVI (Gestión Vial Integral)** en las vías a cargo de INVIAS para que estas también cuenten con servicios (gruas, ambulancias, etc)





## Minhacienda prevé que diésel empiece a subir desde febrero de 2024

► Durante el Congreso de Colfecar, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, recalcó que están a la espera de generar un diálogo con el gremio de transporte de carga.

El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, participó en el Congreso de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar), que se realizó en Cartagena, en el que se refirió a las proyecciones que tiene el Gobierno Nacional con respecto al precio del diésel para el próximo año, con el que esperan cerrar la billonaria brecha que hay con el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC).

En ese sentido, Bonilla aseguró que “de 20 billones de pesos que aún quedan pendientes por pagar del Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles, 17 billones son de diésel y 3 billones son de gasolina”.

También insistió que “en el caso de la gasolina, aún se harán tres incrementos más, teniendo presupuestado que para enero se finalicen con los mismos; a partir de ese momento, se espera que empiece la subida en el precio del diésel, hasta que el precio de ese combustible haya subido a \$8.000 mil pesos”.

“Nos faltan tres incrementos en gasolina, estaríamos cerrando en el mes de enero y como lo hemos venido señalando desde hace un año, una vez ce-

rrada la gasolina, comenzamos a hablar de diésel; la brecha del diésel es casi de \$8.000 mil pesos que hay que subir, eso no significa una subida de golpe, es de organizarnos, no queremos coger de sorpresa a nadie y creo que lo podemos concertar y eso llevaría entre 18 meses y dos años para poderlo ajustar”, afirmó Bonilla en Cartagena.

Cabe anotar que, durante su intervención, respondió al gremio de transportadores de carga del país, que han pedido al Gobierno que cumpla su promesa de realizar mesas técnicas para acordar un precio sobre el diésel y evitar en los próximos meses fuertes incrementos, por lo que Bonilla reiteró que tienen toda la disponibilidad para que haya una organización que permita el diálogo, por lo tanto, se prevé que el Ministerio de Transporte sea quien confirme las fechas y sitios de dichas reuniones.

Además, el jefe de la cartera confirmó que seguirá con los incrementos en los combustibles es algo inaplazable y que el Gobierno lo hará con el fin de sanear el déficit que hay con el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles. “Es una decisión dolorosa, impopular, pero fiscalmente responsable. El déficit generado por el FEPC cerrará en 2025 en \$100 billones. Son cinco reformas tributarias”, reconoció Bonilla.

Finalmente, el ministro de Hacienda insistió en que quieren que el aumento del diésel sea establecido con el gremio transportador.





**AutoMundial**  
somos más que llantas

# RENAECER

EL PODER DE DAR OTRA VIDA A TU LLANTA CHINA

Tu llanta china VALE,  
reencáuchala o te la  
**COMPRAMOS**

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

Síguenos      Automundialof

BOGOTÁ, D.C. Sede Administrativa - Cra. 56 N° 9 - 17 Ofc. 505 | **BOGOTÁ, D.C. - CDS** Puente Aranda Calle 13 N° 47 - 67 | **GALAPA - CDS y PLANTA OTR** Parque Industrial Los Volcanes Vía Galapa Sentido Cartagena - Barranquilla  
**CARTAGENA - CDS** 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 | **IBAGUÉ** Cra. 16 Sur N° 67 - 406 Barrio El Papayo Bodega 14 | **Nuevo CDS** **NEIVA** Carrera 7P # 47 - 71 Barrio Amborco  
**SABANETA - ANTIOQUIA - CDS** Carrera 49 N° 81sur - 13 | **SABANETA - ANTIOQUIA** Carrera 49 N° 81 Sur 10 | **DUITAMA CDS** Km 1 vía Duitama - Palpa / 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 Oe1 381 y Juan de Selis Carcelén Industrial



# Mintransporte anunció que se levantarán restricciones de carga en 5 tramos de algunas vías del país

► **El ministro de Transporte, William Camargo Triana, afirmó que el Gobierno avanza en tres temas estratégicos para el sector transportador como son la modernización del sistema de información SICE-TAC, el fortalecimiento de los corredores logísticos, el programa de modernización y ascenso tecnológico.**

El ministro de Transporte, William Camargo Triana, estuvo en el Congreso de Colfecar, en donde informó que se cuenta con concepto favorable para retirar cinco restricciones de carga en algunos tramos de vías nacionales, estos son: Bogotá-Villavicencio- Acacías, Barranquilla-Ye de Ciénaga, Medellín-Santa Fe de Antioquia, Cúcuta-Ye de Astilleros-Sardinata-Ocaña y Neiva-Espinal-Girardot.

Teniendo en cuenta eso, el jefe de cartera detalló que adicional a lo anterior también se levantarán algunas restricciones que estaban limitando el retorno vacío de vehículos que transportan combustible, oxígeno, entre otros productos. Camargo afirmó que “el Gobierno avanza en tres temas estratégicos para el sector transportador, como la modernización del sistema de información SICE-TAC para definir el esquema tarifario del transporte de carga, el fortalecimiento de los corredores logísticos y el programa de modernización y ascenso tecnológico”.

Asimismo, el ministro presentó el balance del transporte de carga en Colombia, que evidencia que de acuerdo con los registros del RUNT, los vehículos pesados co-

rresponden al 4 % del parque automotor del país y 58.959 vehículos de carga se han matriculado entre enero y junio de 2023.

Resaltó que, de acuerdo con el Portal Logístico de Colombia, entre enero y agosto de 2023 se han realizado 7,2 millones de viajes de carga, lo que significa un aumento del 3% respecto al mismo periodo en el año anterior.

“Se espera continuar avanzando en esta dirección mediante el plan de eficiencia para los corredores logísticos de importancia estratégica para el país”, afirmó Camargo.

“Tenemos identificados 124 cuellos de botella en 7 corredores logísticos del país. Nuestro propósito es resolverlos y mejorar la transitabilidad, mediante un trabajo articulado en el que ya llevamos 10 mesas de trabajo con el Viceministerio de Infraestructura, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías para concertar los compromisos y priorizar las intervenciones”, especificó el ministro.

**Buscan contribuir con el compromiso del país de reducir el 51 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030**

## Costos de operación

En cuanto al SICE-TAC, sistema de información que permite calcular los costos de la operación de transporte de carga, destacó que, como resultado del diálogo con los transportadores, el Gobierno Nacional está consolidando una propuesta para resolver 16 problemáticas que limitan la estimación del cálculo de viajes actualmente.

Según el jefe de cartera, se busca avanzar en la modernización mediante un sistema de información que integre todos los procesos y actores involucrados en el servicio público de carga, para que a través de Big Data y servicios georreferenciados y de geolocalización, se realice una estimación de costos eficiente, teniendo en cuenta las dinámicas del mercado en una bolsa de carga que considere la oferta y la demanda.

“Con tecnología y gestión de la información de carga buscamos contribuir a la sostenibilidad de la operación en el transporte y la competitividad en el país. Se trata de un sistema de información que







agrupe a todos los actores de la cadena del servicio público automotor de carga y que nos permita contar con información en tiempo real, confiable, para que los fletes se generen en condiciones de competencia, se alcance eficiencia operacional y se reduzcan los costos logísticos”, subrayó el ministro.

#### Transición energética

El ministro de Transporte, William Camargo Triana, se pronunció acerca de las prioridades en materia de transición energética del Gobierno e hizo un llamado a los transportadores para que se sumen a la modernización del parque automotor, y que se beneficien con los incentivos del fondo para la promoción del ascenso tecnológico para el transporte de carga.

Adicionalmente, aclaró que lo que buscan es contribuir con el compromiso del país de reducir el 51 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, teniendo en cuenta que el

**“El Gobierno avanza en la promoción de los modos de transporte con menores emisiones de CO2 para contribuir a mitigar los efectos del cambio climático**

sector transporte emite el 12,5 % de estos y que, además, es el mayor consumidor de energía con un 41% del total del balance energético colombiano.

Camargo concluyó que el Gobierno avanza en la promoción de los modos de transporte con menores emisiones de CO2 para contribuir a mitigar los efectos del cambio climático, así como en el fortalecimiento de la intermodalidad y la competitividad, además del mejoramiento de la oferta, los tiempos de desplazamiento, la seguridad vial y la siniestralidad, entre otras acciones para consolidar al sector de los transportadores de carga.

#### El Gobierno avanza en tres temas estratégicos para el sector transportador:

1. La modernización del sistema de información SICE-TAC para definir el esquema tarifario del transporte de carga, el fortalecimiento de los corredores logísticos y el programa de modernización y ascenso tecnológico.
2. Tenemos identificados 124 cuellos de botella en 7 corredores logísticos del país. El Ministerio de Transporte trabaja para resolverlos y mejorar la transitabilidad con Agencia Nacional de Infraestructura e Inviás. Además, para llegar a la bolsa única de carga, han definido acciones en el corto, mediano y largo plazo, para lo cual se encuentran en evaluación las solicitudes realizadas en la mesa logística.
3. Con tecnología y gestión de la información de carga buscamos contribuir a la sostenibilidad de la operación en el transporte y la competitividad en el país. El proyecto es generar un sistema de información que agrupe a todos los actores de la cadena del servicio público automotor de carga y que permita contar con información en tiempo real, confiable, para que los fletes se generen en condiciones de competencia, se alcance eficiencia operacional y se reduzcan los costos logísticos.
4. En el programa de modernización anualmente se disponen recursos para la reposición del parque automotor, sin embargo, por parte de los transportadores, no se está haciendo uso de estos.



Vida y Obra



Premios Colfecar 2023

Como es tradición durante el Congreso, Colfecar premió a las empresas afiliadas en cuatro categorías: Vida y Obra, Trayectoria Empresarial, Tecnología e Innovación, Colfecar Verde. Los galardones fueron entregados por el presidente de la Junta Directiva de Colfecar, Juan David Gaviria; la presidente ejecutiva de Colfecar, Nidia Hernández Jiménez y el viceministro de Transporte, Carlos Eduardo Enriquez.





Trayectoria  
empresarial



Tecnología e Innovación



Colfecar Verde







## “Este puente va a durar 150 años y va a seguir conectando a Colombia por mucho tiempo más”: Mauricio Vega Lemus

► El gerente general de la Autopista del Café participó en el Congreso de Colfecar, refiriéndose a los avances que ha tenido la obra del puente El Alambrado.

un mes antes de la caída del puente nosotros, habíamos recibido un informe de patología, que decía que la estructura de ese puente estaba en buenas condiciones”.

Igualmente, aclaró que “se trata de un puente tan antiguo, que fue construido en el año 68 por el entonces Ministerio de Obras Públicas y la concesión se entregó en el año 2005, por lo que se resolvió monitorear todos esos puentes viejos y que teníamos en operación con un sistema muy novedoso de rayos infrarrojos”.

“Contratamos una empresa para hacer ese monitoreo, que estuvo en el puente tomando fotografías de la estructura dos días antes. Nunca nos imaginamos que esas fotos nos iban a servir tanto”, dijo.

Además, el 8 de marzo “se recibió el último informe de patología del puente, que dictaminó que la estructura estaba en buenas condiciones”. Del mismo modo, recalcó que “tenemos la tranquilidad de que estaba bien construido. El informe de patología mostró que la estructura estaba sin riesgo de

colapso. Ya serán los expertos quienes nos indiquen qué pasó allí”. Para eso, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) contrató a la Sociedad Colombiana de Ingenieros y la concesión, a tres firmas independientes.

A su vez, Lemus reiteró que “lo primero que hicimos a raíz de ese colapso fue diseñar un plan, lo creamos esa misma noche con los socios de la compañía, que incluyó cuatro cosas: la atención de la emergencia, la contención primaria del evento, la extracción de los vehículos que habían quedado allí y el desmonte del puente existente”.

Cabe mencionar que, después del derrumbe, la ANI definió dos rutas alternas para el transporte de carga para dar una solución al que es uno de los corredores viales más importantes, debido a que llega hasta Buenaventura.

Por último, el directivo afirmó que están tranquilos porque hicieron todos los mantenimientos correspondientes al puente El Alambrado, que fueron documentados y entregados al Gobierno Nacional.

Durante la realización del Congreso anual de Colfecar, que se realizó en Cartagena, Mauricio Vega Lemus, gerente general de la Autopista del Café, anunció la apertura del puente El Alambrado, que se haría antes de terminar octubre.

Según comentó Lemus, contaron con más de 150 trabajadores para terminar la obra. “Un esfuerzo sobrehumano y en tiempo récord se está cumpliendo con el puente El Alambrado”, dijo el gerente.

El nuevo puente tiene una estructura metálica de 103 metros de longitud, con dos arcos paralelos laterales con altura de 17 metros y peso de 580 toneladas. La inversión fue de más de \$25.000 millones.

“El 12 de octubre se cumplen los cuatro meses que le prometimos al Gobierno y a todo el gremio transportador, ese puente va a estar listo. Siguen unas pruebas técnicas de carga, una labor de pintura y de

señalización. Estoy pendiente de confirmar con el Gobierno la fecha de apertura, pero no va a pasar de octubre”.

En esa misma línea, subrayó que “el día que pongamos en operación, esto en un par de semanas, vamos a tener la tranquilidad de que este puente va a durar 150 años y va a seguir conectando a Colombia por mucho tiempo más”.

### ¿Qué pasó con el puente El Alambrado?

El gerente general de la Autopista del Café explicó en su intervención que “lo que sucedió el pasado 12 de abril de este año, sobre las 3:30 p.m., con el colapso súbito del puente El Alambrado, que conecta a los departamentos del Quindío y el Valle del Cauca sobre el río La Vieja, que además hace parte del corredor Bogotá- Buenaventura, una carretera estratégica para la logística en nuestro país, fue lamentable. Pero,

### App Autopistas del Café

El gerente de la Autopista del Café, Mauricio Vega Lemus remarcó las actividades diferenciadoras, que están en una aplicación que crearon, que tiene las siguientes funciones:

1. Información en vía en tiempo real
2. Detector de paradas repentinas
3. Estrategia de sostenibilidad
4. Escríbele al gerente



# Vipal Cauchos y J&T Colombia: sociedad es sinónimo de excelencia en la reparación de llantas

ft.com

VIPAL 50 AÑOS

Una de las empresas líderes en reparación de llantas en Colombia, la compañía J&T Colombia trabaja incansablemente desde su creación, en 1994, para mostrarle al mercado nacional la excelencia obtenida por medio de este proceso durable y seguro. Desde hace 25 años, cuenta con una sociedad para esta tarea: Vipal Cauchos, única compañía en el mundo con una línea completa

de productos para el reencauche y reparaciones para llantas de paseo, carga, agrícola y OTR. “Contar con el apoyo de una marca respetada globalmente fue fundamental para nuestro fortalecimiento. Este es hasta hoy un pilar importante para el éxito y reconocimiento que tenemos en el segmento”, resalta el gerente general de J&T Colombia, Leonardo Zambrano.

Vipal posee 50 años de historia y un compromiso reafirmado en el transcurso de todo este tiempo en continuar creciendo junto a sus clientes y socios, ofreciendo las mejores soluciones para las empresas por medio de sus productos. “La calidad de los productos para la reparación es indiscutible y presenta un enorme diferencial competitivo para quienes

utilizan estas soluciones. Este aspecto técnico se suma, también, al capital humano y a la inversión constante en innovación”. Para Zambrano, es este trabajo en conjunto, enfocado en garantizar entregas cada vez más cualificadas para el consumidor final, que definirá el éxito de las compañías dentro de un mercado en constante evolución.

## CONFIANZA Y SEGURIDAD.

### GRACIAS A LOS PRODUCTOS VIPAL. VAS EN EL CAMINO CORRECTO.

Vipal recorre el mundo con el fin de desarrollar los mejores productos para su empresa.







## Tendencias del transporte de carga para lograr la descarbonización en el sector

► En el Congreso de Colfecar se abordó el tema de la sostenibilidad en el transporte de carga, los avances y desafíos a los que se enfrentan las compañías.

Los empresarios del transporte de carga y logística se han venido sumando a la preocupación mundial por el cambio climático, por ello, durante el Congreso de Colfecar, que se realizó en Cartagena, se habló acerca de los avances que se han tenido en el sector para contribuir con la disminución de la contaminación.

En este panel participaron Luis Miranda Larco, Gerente General de VOLVO; Manuela Duque, directora general de Navitrans; Michael Kuester, vicepresidente de Paccar Kenworth; Juan Carlos Ocampo, CEO Scania Comercial Operations Colombia, quienes hablaron acerca de los avances que han tenido las compañías en pro de mejorar los niveles de contaminación del transporte de carga.

Luis Miranda Larco, Gerente General de VOLVO, señaló que están trabajando para ser una compañía

carbono neutral en el 2050 y exaltó que “estamos comprometidos con el París Agreement y con los objetivos e iniciativas con bases científicas. Para nosotros en el año 2030 debemos haber reducido en un 50% los gases de CO<sub>2</sub>, mientras que para el 2040 no debemos producir ni vender un solo camión que use combustibles fósiles”.

Miranda resaltó que la empresa le está apostando a la electromovilidad, que es la principal solución para lograr un transporte libre de combustibles fósiles. “Tenemos un portafolio completo de camiones eléctricos, comerciales y pesados, actualmente tenemos seis modelos que cubren todo el espectro, desde distribución, construcción y transporte regional”, añadió.

Mientras que, Manuela Duque, directora general de Navitrans, se refirió a que

**“Esto lo tenemos que complementar con una política de chatarrización y con facilitación para la renovación, eso es algo que no está sucediendo”: Carlos Ocampo, CEO SCANIA Comercial Operations Colombia**

una de las tendencias que se está dando a nivel mundial es hablar de sostenibilidad. “No solo se trata del tema ambiental, tiene que existir un equilibrio entre lo financiero, lo económico y lo social. No puede haber una tecnología que sea sostenible, digamos en el tiempo, sino logramos este equilibrio de verdad”.

“La tendencia de descarbonización es una realidad para todos y creo que estamos preocupados porque empiece a suceder en el transporte de carga, que están presentando nuevas tecnologías en todos los países, incluso Colombia es una de las naciones de

vanguardia, siendo de los primeros en adoptar en la región el Euro 6 y el EPA 21”, subrayó Duque.

Asimismo, afirmó que “nosotros como sector somos responsables del 14% de estos contaminantes, pero también es cierto que la demanda de transporte va a seguir creciendo en el mundo. Entonces, qué se viene para el transporte de larga distancia, hablamos del hidrógeno que es una realidad. Se está trabajando duramente por generar combustibles limpios que nos den la autonomía que se necesita para poder mover la carga a lo largo y ancho de todos los países”.

### Renovación vehicular

En el mismo panel, Michael Kuester, vicepresidente de Paccar Kenworth, manifestó que lo importante es la aceleración del cambio de la flota, además que deben salir del mercado esos vehículos con tecnologías viejas. “Paccar está enfocado en la necesidad de los mercados, por lo que disponemos de camiones con diésel limpio, hidrogena celda combinada, batería eléctrica, hidrogeno como combustible”, expresó.

Por otro lado, Carlos Ocampo, CEO Scania Comercial Operations Colombia, expresó su preocupación por el cambio climático y el calentamiento global, destacando que “actualmente, el incremento de la temperatura ocasionado por la actividad humana está causando problemas en todo el mundo, por lo que es claro que hay que tomar acción, de hecho, estos lineamientos, ya están determinados y estamos en un camino hacia la transición de energía sostenible”.

Ocampo respaldó las iniciativas que ha venido teniendo Colombia frente a tener un transporte de carga más sostenible, sin embargo, mencionó que “esto lo tenemos que complementar con una política de chatarrización y con facilitación para la renovación, eso es algo que no está sucediendo y que tenemos que impulsar. Nuestro propósito como compañía es liberar el cambio hacia un sistema de transporte sustentable”.

Finalmente, todos coincidieron en que el país ha avanzado en la sostenibilidad, pero enunciaron que se deben tomar acciones mucho más encaminadas a la renovación de los vehículos que tienen más de 20 años, que no cuentan con las nuevas tecnologías que favorecen la sostenibilidad.



# NUEVO CAMIÓN



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



**T480**  
UN NUEVO MODELO DE NEGOCIO

Un camión con una nueva línea que no solo te conquista, sino que proyecta durabilidad, calidad, poder y pone al alcance del operador la mejor tecnología para maniobrarlo con seguridad y sin complicaciones.

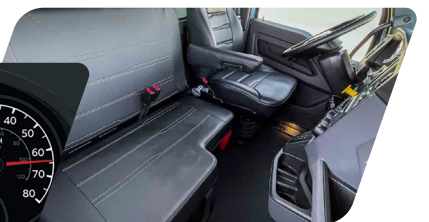


**Mayor Iluminación**



**Mayor Visibilidad**

**Pantalla Digital**



**Espacio y ergonomía**



**Espejos robustos y montados a la cabina**



**Tecnología Avanzada**



Motor **Cummins** ISL Euro VI  
\*Configurado de acuerdo a la  
necesidad de cada cliente.



**VER MÁS**



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

[f](#) [ig](#) [tw](#) [in](#) **@CasaInglesaCol**





## “El salario mínimo, si se desborda, genera una problemática”: José Manuel Restrepo, exministro de Comercio y de Hacienda

► El exfuncionario hizo un análisis acerca del estado de la economía del país, en la que se refirió al salario mínimo, precio de los combustibles e inflación.

En el Congreso de Colfecar realizado en el mes de octubre, en Cartagena, José Manuel Restrepo, exministro de Comercio y de Hacienda, y

Juan Lozano, columnista del diario El Tiempo, se refirieron a la importancia que tiene el sector transporte de carga, temas económicos cruciales

para el país y sobre el papel de los transportadores en el mundo.

“Un sector que hoy vive su propia pandemia, debido

a que hay menos demanda, porque hay menos exportaciones e importaciones y eso puede representar cerca del 80% del ingreso general del





**“Desde la perspectiva de un ciudadano preocupado por el transporte, no es cierto que el único camino sea seguir subiendo aceleradamente los costos de los combustibles”:**

**Juan Lozano, columnista del diario El Tiempo**

sos y resaltó las proyecciones del crecimiento de la economía, en el que según el reporte de la OCDE está entre el 2,7 %, mientras que el Banco Mundial dice que se encuentra en 2,1 %.

En ese sentido, Restrepo explicó que “el camino es largo y culebreo, por varias razones, porque viene una desaceleración o estamos en medio de una desaceleración 2023 y 2024, así como en un escenario de inflación que no cede tan rápidamente, otro componente son los altos costos laborales. Esto es una realidad del mundo. Hoy hay dificultad para conseguir mano de obra y eso lleva a costos laborales relativamente más altos”.

Del mismo modo, el exministro de Comercio y Hacienda hizo énfasis a lo que pasa en Colombia con respecto a la economía, en la que hay un alto nivel de inflación, y destacó lo que informó el Banco Mundial, en cuanto a que “es imposible crecer en un país como el nuestro si no se solucionan escenarios de incertidumbre, por ello se deben enviar mensajes de certidumbre y, en particular hacer referencia al sector empresarial”.

Por ello, recordó que, en 2022, en el marco fiscal, creó una hoja de ruta para ir cerrando la brecha en el diferencial, pero reconoció que usó el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, “porque

si no lo hubiera hecho en ese momento la inflación hubiera sido en alimentos entre un 70 al 90 por ciento”.

“Esa situación no la aguanta nadie, menos las clases vulnerables. Por otro lado, la inflación hubiera sido de 5 a 10 puntos porcentuales adicionales, lo que tampoco era posible, entonces se necesitaba algún camino, por lo que recorrimos más de 20 naciones en el mundo incluido Estados Unidos, Japón, Canadá, México, Guatemala y muchos países, que adoptaron dos vías o la combinación entre subsidios o bajar impuestos, esa fue la razón por la cual se acude al Fondo de Estabilización y también se hicieron aumentos en precios de combustibles”, aclaró.

En ese punto, Juan Lozano columnista del diario El Tiempo, dijo que “desde la perspectiva de un ciudadano preocupado por el transporte, no es cierto que el único camino sea seguir subiendo aceleradamente los costos de los combustibles. Ha faltado una deliberación más profunda en la búsqueda de las alternativas y las opciones, además no es cierto que la única ruta para la salud de la macroeconomía colombiana tenga que ser subirle a partir

de diciembre o de enero, debido a que hay alternativas”.

En este aspecto, Restrepo puntualizó que “no es conveniente hacer un ejercicio que lleve a que la inflación ya no decrezca, sino que vuelva y crezca, en otras palabras, macroeconómicamente hablando y en términos de credibilidad de la política macroeconómica, incluso de la política monetaria, si la inflación anualizada retorna de nuevo, el alza es un problema muy complicado, porque el Banco de la República va a tener una presión muy fuerte con su componente de tasas de interés, eso le pega a la dinámica productiva de un país”.

Por último, el exjefe de cartera reflexionó “sobre cómo vamos a controlar los otros componentes de incremento de precios y esos otros componentes arrancan por una discusión que hay que dar y es sobre cuál debería ser el óptimo en este momento en

el incremento del salario mínimo, si se desborda genera una problemática”.

“Mi estimación del aumento del salario mínimo, en ese orden, es de 9 - 8 a 10%, pero a eso hay que sumarle el escenario de productividad y ya se hicieron unos esfuerzos muy importantes en los últimos años de aumento por encima de ese resultado con el objeto de recompensar el comportamiento

del trabajador y coadyuvar a la dinámica productiva del país, pero ahora en mi opinión debiese ser el valor de inflación y de productividad”.

**“Mi estimación del aumento del salario mínimo, en ese orden, es de 9 - 8 a 10%, pero a eso hay que sumarle el escenario de productividad y ya se hicieron unos esfuerzos muy importantes en los últimos años”:**

**José Manuel Restrepo, exministro de Comercio y de Hacienda**

sector, más costos derivados seguramente de asuntos en materia regulatoria, costo laboral, costos fiscales, la discusión que viene sobre el ACPM, lo que viene con el movimiento en peajes, eso significa más costos y un problema gravísimo de inseguridad, además del regulatorio”, afirmó Restrepo.

Asimismo, hizo hincapié sobre el escenario internacional que define el 80% de los ingre-





## Seguridad 360: Una Mirada Integral a la problemática actual

► En el foro participaron Héctor Olimpo Espinosa, gobernador de Sucre, y Alejandro Santos, director de contenidos y proyectos especiales en Caracol Radio -Prisa, y hablaron sobre los problemas que enfrenta el país en materia de seguridad.

En el foro Seguridad 360: Una Mirada Integral a la problemática actual, que se desarrolló durante el Congreso de Colfecar, participaron el gobernador de Sucre, Héctor Olimpo Espinosa y Alejandro Santos, director de contenidos y proyectos especiales en Caracol Radio – Prisa.

“Es un momento definitivo para la economía y sociedad, en especial para los transportadores de Colombia no son momentos fáciles. Hay que empezar a hablar de la crisis que está viviendo Colombia en materia de seguridad, pues nos plantean ¿cómo vamos a enfrentar esto?”, dijo Santos.

**“ Lo primero que debe haber es una determinación clara y liderazgo del presidente de la República**

Mientras que, en el evento, el gobernador de Sucre, Héctor Olimpo Espinosa, alertó que 17 municipios de ese departamento estaban en riesgo alto para las elecciones de octubre por la presencia de bandas criminales.

“El Movimiento de Observación Electoral (MOE) ha declarado que hay nueve municipios en riesgo medio y 17 municipios en riesgo alto. Una presencia de las bandas criminales que de una u otra forma afectan el libre ejercicio de

Continúa pág. 24



# PERFECCIONADA PARA LAS CARRETERAS COLOMBIANAS

Imagen de carácter ilustrativo.



# T680

**KENWORTH 100** NEXT GEN

Cotiza el tuyo  321 748 0657

comercial@kenworthcolombia.com

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



KenworthdeLaMontaña.Oficial



Kenworthdelamontana



KenworthDeLaMontana



**KENWORTH**

**DE LA MONTAÑA**



la democracia”, dijo Espinosa.

También señaló que “hace cuatro años no teníamos lo que hoy tenemos, que es extorsión en todos los niveles, aumento de los homicidios, desde que se posesionó el presidente Petro en agosto del año pasado hasta hoy, tenemos un incremento de 95% en homicidios en nuestro departamento”.

Igualmente, se refirió a las causas de la inseguridad, recalcando que “no podemos ser mono causalistas. No hay una sola causa de la problemática de seguridad que hoy tenemos, pero sí hay un origen y se trata del aumento del narcotráfico, del incremento de la producción de droga y de la exportación, así como del mal llamado microtráfico, que es narcotráfico”.

“Hoy se cosechan 4.5 toneladas de coca al año, entonces tenemos casi 30 veces más producción de cocaína que hace 13 años. Eso ha hecho que definitivamente se venga deteriorando la situación de orden público y el mercado de las drogas, no deja consecuencias directas en el orden público, pero sí es ilegal, porque la ilegalidad del mercado de las drogas establece la necesidad del control territorial y del temor para que el mercado sea eficaz y rentable”, explicó.

En ese sentido, Espinosa recalcó que las estadísticas nacionales evidencian el aumento del secuestro en un 76% y que la extorsión es el delito más subregistrado. “Se ha aumentado la letalidad de los ataques contra la sociedad civil y nuestra fuerza pública. Han disminuido las incautaciones de droga, por lo que tenemos un incremento de la producción”.

“Es grave, debido a que tenemos unas bandas criminales alrededor de este mercado envalentonado y un estado que parece que no tuviese a veces la determinación. Tenemos un

presidente que no ha querido asumir el liderazgo en la materia, esa determinación parece difusa y habla de un cambio de enfoque que no sabemos cuál es, además no existe quien articule a las distintas fuerzas del Estado con la justicia para que haya operaciones articuladas y conjuntas”, manifestó.

Entre tanto, el Gobernador comentó que “hoy estamos en una situación supremamente compleja que nos tiene en un estado de incertidumbre con el solo pensar que podemos volver al pasado y comenzamos a ver cosas que pensamos que ya se habían superado”.

“En las vías, principalmente de la ciudad y en el campo, ese es el diagnóstico general. Hay un fortalecimiento de las bandas criminales alrededor del negocio del narcotráfico y hay un debilitamiento de la acción del Estado, no por falta de capacidades, de pronto hemos renunciado a seguir avanzando en el copamiento del territorio, en la presencia en el territorio, ha habido falta de determinación, liderazgo, articulación y de gerencia de la política de seguridad”, apuntó.

#### Más determinación

Por su parte, Santos mencionó que “Colombia, con todas las problemáticas del siglo XX y con toda la herencia del narcotráfico, que lamentablemente se ha venido exacerbando con toda la lógica de la ilegalidad de los distintos grupos criminales, que están copando esos espacios y donde lamentablemente el Estado no hace presencia, donde estas lógicas criminales tienen como dice el Gobernador, una capacidad de innovación y una productividad que ha venido creciendo”.

Del mismo modo, Espinosa hizo énfasis en que cuando no hay liderazgo, articulación y parámetros claros “lo que viene es la impunidad, informalidad en la lucha contra el crimen y consecuentemente a eso una deslegitimación del Estado, que tiene como consecuencia un vacío de autoridad y hoy nosotros sentimos un vacío de autoridad”.

El mandatario departamental insiste que falta determinación y contundencia. “Se presenta una renuncia del territorio, a la ofensiva de ocupar esas secciones y muchísimas poblaciones de la zona rural y en el campo que viven al lado de la carretera por la que nosotros transitamos, están a merced de las economías ilegales y de los grupos ilegales. Esto no es un problema nuevo, pero sí es una situación que se ha agudizado en el último año, tenemos que decirlo con absoluta claridad”, anotó.

Durante su intervención sugirió que para que haya una solución, lo primero que debe haber es una determinación clara y liderazgo del presidente de la República, asimismo está desarticulado con los gobiernos locales, ya que no hay un diálogo con las autoridades regionales ni municipales. “Siente uno que no es una preocupación”, afirmó.

Para finalizar, puntualizó que “lo que sí necesita el ciudadano es ver que el gobernante tiene las ganas, deseo y la determinación de resolver los problemas, pero aquí, nosotros no estamos viendo eso hoy en el Gobierno Nacional y a mí me preocupa sobremanera esta situación, sobre todo cuando la política del Gobierno parece permisiva con la criminalidad en las mesas de diálogo con las bandas criminales y con todos estos

grupos que mueven las dinámicas de violencia en las regiones, con los que se tienen conversaciones, pero no hay reglas ni unos límites”.

**“ Hay un fortalecimiento de las bandas criminales alrededor del negocio del narcotráfico y hay un debilitamiento de la acción del Estado**

**“ Es un momento definitivo para la economía y sociedad, en especial para los transportadores de Colombia no son momentos fáciles: Alejandro Santos, director de contenidos y proyectos especiales en Caracol Radio -Prisa**



**Vehicentro**  
ENSAMBLADORA • IMPORTADORA • COMERCIALIZADORA

**SINOTRUK**  
DIÉSEL

LA **POTENCIA** QUE  
IMPULSA **COLOMBIA**

**G7-540**

6X4 TRACTOCAMIÓN  
COP \$ 537.457.000 \*

**TX-250**

CAMIÓN 4x2 / PBV 17.000Kg  
COP \$ 292.357.000 \*



TECNOLOGÍA  
**ALMANN**

**EURO 6**  
NUEVOS ESTÁNDARES DE EMISIÓN EUROPEA

**5** Años de  
Garantía  
o Kilometraje  
ilimitado

\*Fotos de referencia. Las versiones de los chasis varían dependiendo la disponibilidad en el país, algunos accesorios son parte de la ambientación fotográfica. precio incluye IVA del 19%. Precio válido hasta **25.12.2023**. Para mayor información sobre el portafolio de productos, precios, garantía y financiación visite nuestra red de concesionarios autorizada de Vehicentro Colombia S.A.S o nuestra página web



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



**310 6392803**





## Inseguridad, un tema que preocupa a todos los sectores económicos en Colombia

► **Germán Arce, presidente del Consejo Gremial Nacional, Jaime Alberto Cabal, presidente de Fenalco, Jorge Bedoya, presidente de la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC), coinciden en que es fundamental mejorar las condiciones de seguridad en las carreteras y, en general, en el país para que no se vea afectado el crecimiento de la economía.**

En el conversatorio ‘Desafíos para los sectores productivos en medio de la desaceleración económica’, realizado en el marco del Congreso anual de Colfecar, Germán Arce, presidente del Consejo Gremial Nacional, Jaime Alberto Cabal, presidente de Fenalco, Jorge Bedoya, presidente de la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC), hablaron sobre los retos a los que están expuestos los empresarios por la situación económica que atraviesa el país.

En este aspecto, Arce se refirió a que la economía se constituye sobre la base de las expectativas, que uno va generando, a los inversionistas, tomadores de decisiones y a los hacedores de política pública. “Mantener la actividad económica es mejor que deteriorarla, pero saliéndonos de la trampa de que manteniéndonos iguales, con inflaciones altas, que es un impuesto supercostoso para la ciudadanía y un bajo crecimen-

to, no nos va a permitir reducir los niveles de pobreza que tiene el país”, anotó.

“Por eso trabajar específicamente con los sectores económicos que tienen el potencial de mover la economía es esencial. Debemos pasar a la acción, eso implica definir cuáles son esos puntos para hacer en el corto plazo, que nos ayuden a mantener el nivel de actividad económica y a que podamos mantener una mejor señal con los años que quedan de esta administración”, comentó.

Mientras que, Jorge Bedoya, presidente de la SAC, explicó que “en el caso del sector agropecuario la razón de ser de los productores de alimentos son los consumidores, entonces el pulso para nosotros es lo que pasa con los consumidores de alimentos”.

“Así se tenga reactivación económica, hay que tener en cuenta que la condición primaria habilitante para que haya

producción de alimentos y distribución, evidentemente, es la seguridad. Nosotros hemos hablado con el Gobierno sobre cómo amortiguar el costo del crédito, este es el Gobierno que más chequera tiene, metiéndole subsidio a la tasa de interés de los créditos agropecuarios, en eso vamos avanzando, en el fortalecimiento de mecanismos de seguros de las cosechas, hay un diálogo en materia de políticas públicas, pero le quiero decir que si no hay seguridad, podemos hacer todo lo que se quiera en materia de políticas económicas, sin embargo, para nosotros que tenemos que movernos por las carreteras en los camiones, puede generar una condición muy compleja en las decisiones de nuestros productores”, afir-

mó Bedoya.

Frente a la desaceleración, Jaime Alberto Cabal, presidente de Fenalco, indicó que “la desaceleración de la economía es mucho más compleja. Por ejemplo, el crecimiento del PIB empezó a decrecer en enero, febrero, marzo y el comportamiento en estos últimos meses ha sido muy sostenido. Miremos concretamente lo que sucede con el comercio, que viene decreciendo todos los meses consecutivamente por 10 meses seguidos, respecto a los mismos meses del año anterior, y hemos visto como los índices de confianza del consumidor y el consumo de los hogares viene cayendo”.

Así las cosas, Cabal argumentó que la desaceleración económica es una crisis y mucho

**“Lamentablemente con el tema de los bloqueos se ha generado una cultura ciudadana en la que se puede hacer lo que sea y no pasa nada, ese es un grave problema”: Jaime Alberto Cabal, presidente de Fenalco**



más profunda de lo que se cree y con respecto a las medidas afirmó que “puede haber muchas medidas de reactivación como estimular el consumo, direccionar el gasto público hacia los sectores productivos de los subsidios de vivienda o de infraestructura y no con subsidios improductivos como los que está generando el Gobierno en este momento”.

Cabal coincidió con Bedoya y Arce con lo que tiene que ver con la seguridad en las carreteras y, en general, a nivel nacional, porque les preocupa los hechos de violencia y el aumento de situaciones de inseguridad, que están generando desconfianza y temor entre

**“Así se tenga reactivación económica, hay que tener en cuenta que la condición primaria habilitante para que haya producción de alimentos y distribución, evidentemente, es la seguridad”:**

**Jorge Bedoya, presidente de la Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC)**

los empresarios del país, agricultores y en toda la población, produciendo así un retroceso en el crecimiento de la economía.

En cuanto al precio de los combustibles y los bloqueos, Bedoya precisó que “los bloqueos en las carreteras por naturaleza son inflacionarios, además violan los derechos a la alimentación,

a la vida, al trabajo y para nuestro sector que maneja alimentos perecederos, que no pueden llegar al puerto, es muy verraco, a eso se le suma lo que pasa con los conductores de los camiones, ya que los productores se preguntan ¿cómo movemos los productos?”.

A propósito del diésel, aseguró que afectaría el

precio de los alimentos y que hay que tener presente que el sector pecuario mueve 5 millones de toneladas de maíz amarillo, 1.9 millones de toneladas de frijol, soya; 1.9 millones de toneladas de trigo, más de 3 millones de toneladas de pollo y cerdo; y 96 mil millones de huevos, que salen para las grandes ciudades en camiones con diésel.

Por su parte, Cabal resaltó que finalmente todos los sectores están conectados y los bloqueos, finalmente generan un impacto inflacionario en el producto que se le entrega al consumidor final, en ese caso, las afectaciones en el comercio en el último trimestre se estima que están por 1.5 millo-

nes de pesos.

“Lamentablemente con el tema de los bloqueos se ha generado una cultura ciudadana en la que se puede hacer lo que sea y no pasa nada, ese es un grave problema”, subrayó.

Por último, Arce expuso que el “llamado se vuelve un poco paisaje cuando se hace todos los días, pero es que se necesitan condiciones mínimas básicas para que se pueda operar. Cabe anotar que, el único que tiene el uso legítimo de las armas es el Estado, su función constitucional es absolutamente necesaria para que el agro, el comercio, el transporte y todos los sectores económicos funcionen”.



**SAKURA**  
S/F

**SAKURA**  
Filtration Product

**EQUIPO ORIGINAL EN MÁS DE 30 MARCAS DE VEHÍCULOS**

**AutoBelt** **DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN COLOMBIA**



**Los procesos manuales  
para peajes son cosa  
del pasado,**

**innova con Flypass** y lleva  
tu empresa a otro nivel.



Visítanos en **flypass.com.co**



WhatsApp: **324 2015569**

**COLPASS | Flypass®**

