

AFECCIÓN DE LA **SEGURIDAD** EN EL **TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA**

7 DE AGOSTO DE 2022 A 15 DE FEBRERO 2024

DEPARTAMENTOS MÁS AFECTADOS



ANTIOQUIA

- Incineración de vehículos Y kit de pavimentación
 - Piratería terrestre
 - Polizones
- Enfrentamientos entre GAOS y el ejército

NORTE DE SANTANDER

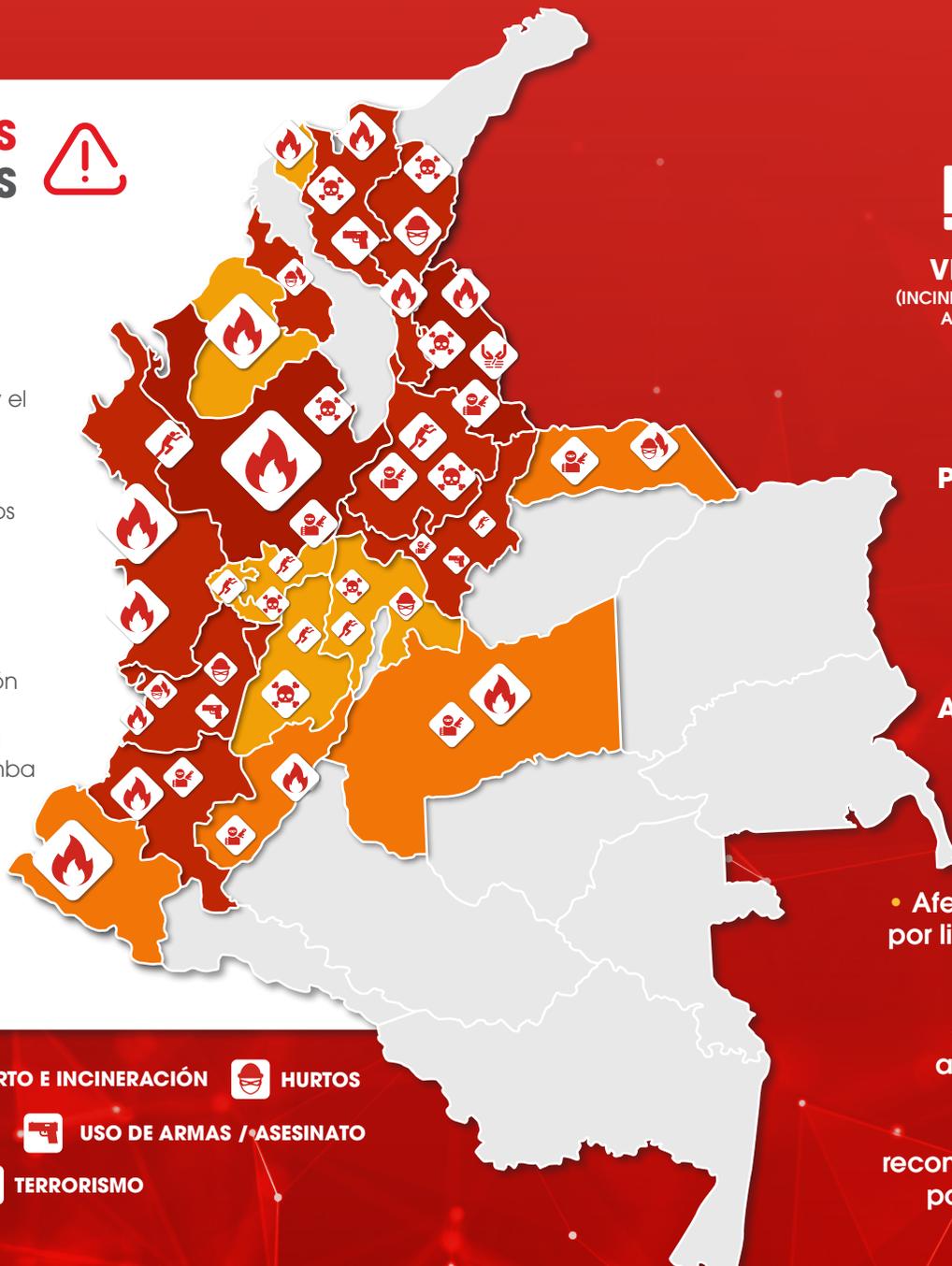
- Secuestro y hurto de vehículos
 - Incineración de vehículos
 - Piratería terrestre
 - Extorsión a empresarios

CAUCA

- Secuestro, hurto e incineración de vehículos
 - Incineración de maquinaria
- Avisos de GAOS y cilindros bomba en las vías

VALLE DEL CAUCA

- Lesión con arma de fuego
- Incineración de vehículos Y maquinaria
 - Piratería terrestre



TOTALES:



80

VEHÍCULOS AFECTADOS

(INCINERADOS - SECUESTRADOS - IMPACTOS CON ARMA DE FUEGO - DAÑOS PARCIALES)



17

PERSONAS AFECTADAS

(HERIDOS POR ARMA DE FUEGO, ASESINATOS - SECUESTROS)



04

INFRAESTRUCTURA AFECTADA POR ACTOS TERRORISTAS

(INCINERACIÓN PEAJE TARAZA Y MAQUINARIA AMARILLA DE PROYECTOS VIALES)

- Afectación a la productividad por limitación en los horarios de tránsito

- Mayores gastos para administración de riesgo

- Dificultades para el reconocimiento de afectaciones por la póliza de terrorismo

-  INCINERACIÓN
-  HURTO E INCINERACIÓN
-  HURTOS
-  SECUESTRO
-  POLIZÓN
-  USO DE ARMAS / ASESINATO
-  PIRATERÍA TERRESTRE
-  TERRORISMO

► Indicadores • ENERO 2024

Índice (Base dic 2016=100)	147,53
Variación mensual.....	2,29%
Variación IPT año corrido	2,29%
Variación últimos 12 meses.....	2,18%

Estructura de Costos Operativos • Enero 2024 • (Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %	Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %
1. Combustibles	0,00	0,00	35,25	7. Seguros	18,41	0,36	2,01
2. Salarios, prestaciones y comisiones	6,15	1,08	16,91	8. Lubricantes	0,23	0,00	1,64
3. Costo de capital	-1,17	-0,19	14,37	9. Otros	0,18	0,00	1,36
4. Peajes	6,79	0,76	11,57	10. Garajes y lavado	9,28	0,07	0,75
5. Llantas y neumáticos	-0,53	-0,05	7,90	11. Filtros	0,42	0,00	0,80
6. Mantenimiento y reparación	3,30	0,22	7,08	12. Impuestos al vehículo	9,47	0,03	0,37
				TOTAL MES		2,29	100

Más Recursos para el FOSEVI ¿y la Seguridad en carreteras?

Desde finales de 2022, en Colfecar hemos realizado múltiples llamados al gobierno nacional, alertando sobre el notable deterioro de la seguridad en las vías nacionales. El primer indicio preocupante fue el aumento desproporcionado en el número de bloqueos en las carreteras. La transformación del ESMAD en la UNDEMO acompañado de la estrategia de no despejar las vías bajo el uso de la fuerza, sino que primara el dialogo con los protestantes bajo la tutela de la viceministra del Dialogo Social, la Igualdad, y los derechos humanos. El problema es que, bajo este esquema, las comunidades con diversas necesidades sociales ven en el bloqueo de vías la forma más efectiva para que sus necesidades básicas sean atendidas por el gobierno.

Aunque respetamos el derecho a la protesta como un pilar fundamental de la libertad de expresión, es crucial recordar que, frente a un bloqueo por parte de las comunidades, este acto está tipificado como delito en el Código Penal en su ar-

tículo 353A. Aunque se utiliza como medida principal para captar la atención del gobierno nacional y buscar soluciones, esta práctica

“Durante 2023, revivimos situaciones de inseguridad comparables a las de los años 90, incluyendo cilindros bomba y pancartas alusivas a grupos al margen de la ley en importantes vías nacionales, secuestros de conductores y ataques con artefactos explosivos contra empresas de transporte. Lo que el gobierno describía como una “sensación de inseguridad” rápidamente se convirtió en una realidad palpable

ha afectado drásticamente la productividad del sector transporte y en consecuencia la de todos los sectores productivos, así como la disminución en la inversión.

Ante esta situación, en Colfecar comenzamos a monitorear estos incidentes, que en 2023 ascendieron a más de 742 bloqueos, una cifra alarmante que evidencia cómo se han normalizado este delito en Colombia, el cual ha generado pérdidas por más de \$3.6 billones para el sector transporte.

Adicionalmente, durante 2023 revivimos situaciones de inseguridad comparables a las de los años 90, como actos de terrorismo donde terminan incinerando vehículos de carga y buses, ataques con artefactos explosivos contra empresas de transporte, el secuestro de conductores y vehículos, el cobro de vacunas a los conductores, la instalación de cilindros bomba y pancartas alusivas a grupos al margen de la ley en importantes vías nacionales, además de los casos de piratería terrestre. Lo que el gobierno describía como una “sensación de inseguridad” rápidamente se convirtió en una realidad que se ha desbordado.

Desde la llegada del ac-

tual gobierno, y sin contar delitos como hurtos y secuestros contra el sector transportador, se han registrado 45 eventos que podríamos clasificar como actos de terrorismo contra el transporte, incluyendo:

- 80 vehículos afectados: incinerados, impactados por armas de fuego, con vidrios rotos o secuestrados.
- 4 afectaciones a infraestructura: incineración del peaje de Taraza y 3 casos de maquinaria amarilla dedicada a proyectos viales.
- 17 personas afectadas: heridas, secuestradas o asesinadas.

Estos indicadores evidencian una grave falta

de seguridad y numerosas afectaciones contra conductores, pasajeros y sus vehículos, lo que denota la preocupante escasez de recursos necesarios para que las autoridades puedan proteger la integridad de las personas y los vehículos que transitan a nivel nacional.

La necesidad de adquirir y renovar vehículos y equipos adecuados, la falta de personal en la policía y el ejército y la reducción de fuerzas disponibles para la seguridad en las carreteras colombianas son desafíos significativos para el sector. Aquí es donde cobra importancia el FOSEVI (Fondo para la Seguridad Vial), antes conocido como PSCN (Programa de



Seguridad en Carreteras Nacionales), el cual nació con el objetivo de garantizar la seguridad física en las carreteras con mayor alteración del orden público. Con la situación de inseguridad que estamos viviendo no se entiende como el presupuesto de este programa se redujo en 50% del 2022 al 2023 y adicionalmente, se le haya cambiado el nombre para destinar gran parte de estos recursos a la seguridad vial, cuando ya existe la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la cual cuenta con diversas fuentes de financiamiento.

La resolución 20243040001135 del 15 de

enero de 2024 establece un incremento en el recaudo en las estaciones de peaje, con el objetivo de reforzar este programa. Desde Colfecar apoyamos toda inversión en seguridad y en especial el reforzamiento con más batallones para la BLICA o lo que se conocía antiguamente como Grupos Meteoro, pero nos preocupa las motivaciones detrás de la gestión de estos recursos por parte del Ministerio de Transporte, puesto que parecen desviarse del objetivo original de promover la seguridad pública en las vías.

La disminución en la inversión para 2023 y la rea-

lidad que enfrentamos en materia de seguridad demuestran que, a menor inversión en seguridad,

“ El Ministerio de Defensa ha admitido que, debido a la falta de recursos, algunas unidades militares deben desplazarse a pie para atender las necesidades de seguridad de infraestructuras críticas, como las carreteras

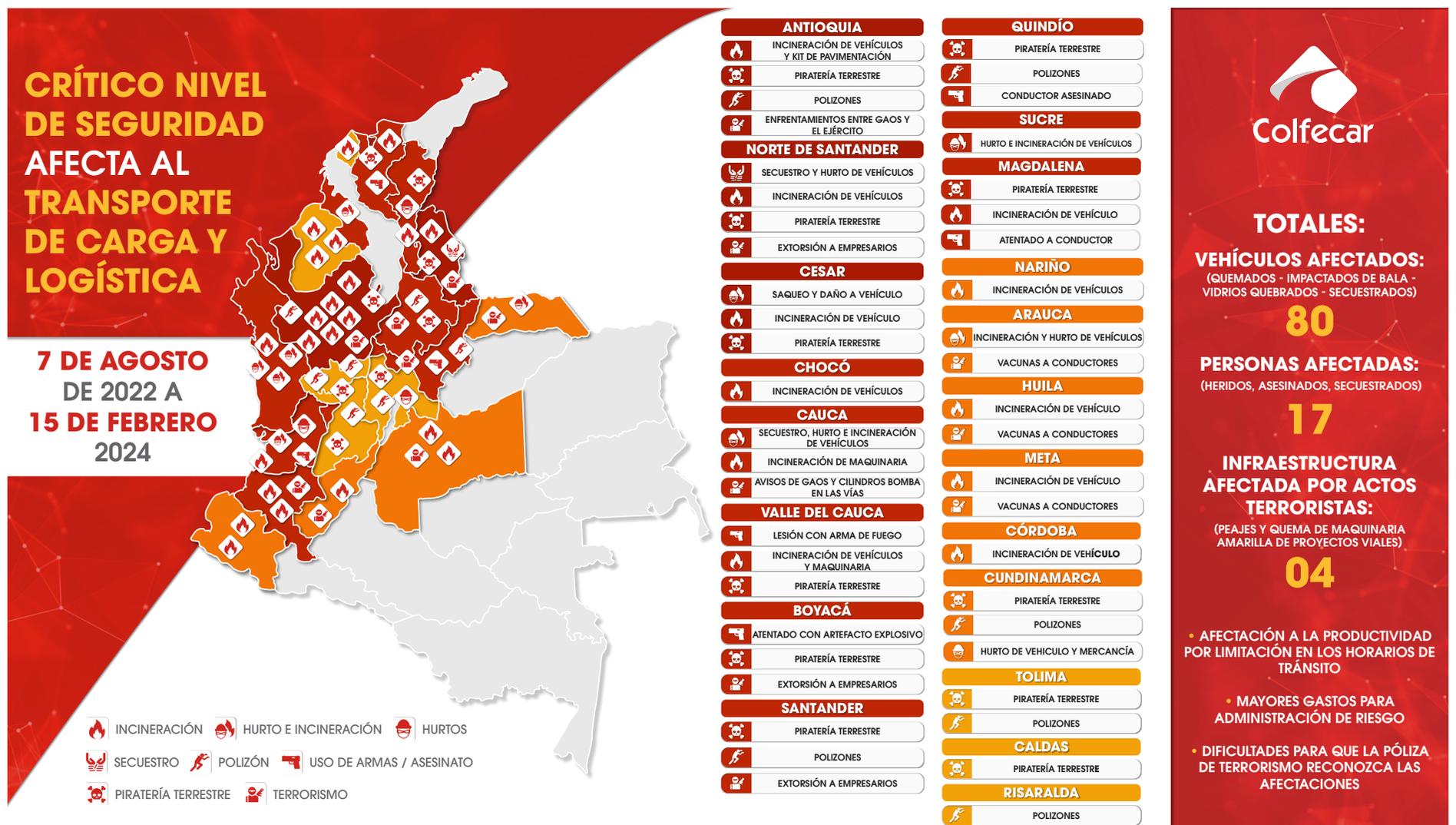
mayor es la inseguridad en las vías. Cabe destacar que estos recursos provienen

de todos los usuarios de las vías y no deberían ser vistos como una fuente incierta, ya que se financian directamente a través de los peajes.

El Ministerio de Defensa ha admitido que, debido a la falta de recursos, algunas unidades militares deben desplazarse a pie para atender las necesidades de seguridad de infraestructuras críticas, como las carreteras. A pesar de esta situación, la asignación de recursos para el PSCN en 2024, que asciende a 40.000 millones de pesos, no contempla la adquisición de nuevos equipos, mientras que se planea invertir 41.000 millones en

cámaras y sensores para un programa que, desde finales de 2023, ya no informa el estado de las vías en tiempo real, lo cual sería lo mínimo esperado.

No mejoraremos la seguridad vial ni la seguridad física de las carreteras del país mediante cámaras y sensores. La presencia institucional de nuestro Ejército y Policía en los ejes viales, garantizando la seguridad con equipos y recursos suficientes para desarrollar adecuadamente su labor, es fundamental y no debe verse comprometida por la falta de recursos para mantenimiento, o la ausencia de convenios eficientes.



El reto para 2024

► *El sector se encuentra en medio de una tormenta perfecta en donde confluyen: la disminución de los volúmenes de carga, altos costos operativos, problemas estructurales en materia de infraestructura y un deterioro en materia de seguridad.*

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



Los resultados de crecimiento de la economía en 2023 en donde la variación del PIB se estancó en un 0,6%, resultado por debajo de la media de las expectativas de los expertos que esperaban al menos un 1% o 1,2%.

Este resultado se encuentra explicado por el comportamiento en sectores como la construcción, industria y comercio que cayeron en 4,20%, 3,50% y 2,80% respectivamente, la economía prácticamente estuvo sostenida por el sector financiero y de seguros (7,9%) y el de actividades artísticas, de entretenimiento y recreación (7,0%), actividades que tuvieron los comportamientos positivos más notables.

En el caso de la industria manufacturera hay que tener en cuenta que la fabricación de productos textiles tuvo una contracción del 13,8%, el sector maderero y la fabricación de bienes a partir de esta cayó el 8,0% y la Fabricación de productos metalúrgicos básicos el -6,0%, así como la industria alimenticia cayó un 2,3%.

Sectores como el textil son muy vulnerables al contrabando, y más teniendo

en cuenta que ya ha pasado un año desde que entró en vigencia el decreto que estableció un arancel del 40% a importaciones de confecciones procedentes de países con los que Colombia no tiene acuerdos comerciales vigentes, este arancel pareciera que en la práctica ha profundizado la problemática del contrabando pues si bien las importaciones de este tipo de productos ha disminuido en cerca de un 20% la industria nacional no despega.

También se explica en que la fabricación de vehículos se contrajo debido al aumento de existencias que venían desde 2022, el alto costo de los insumos y el incremento en el precio de la gasolina, que se convierte en un desincentivo para la compra de estos bienes; asimismo, para la industria alimenticia es pertinente recordar que la última tributaria incrementó a partir de noviembre de 2023 vía mayores impuestos el precio de bebidas azucaradas y alimentos ultra procesados.

De otra parte, el sector comercio del mismo modo es-

tuvo golpeado por el alza en las tasas de interés y la cautela generalizada por parte de los hogares, de hecho tanto el subsector de alimentos y servicios de comida como el comercio al por mayor y al por menor cayeron en -5,4% y -2,8% respectivamente.

Y frente a la dinámica del sector de construcción destacan las disminuciones en la construcción de obras como carreteras y ferrocarril (-12,3%), siendo fundamental para la reactivación de este subsector dar alcance a los retrasos, parálisis e incertidumbre en cerca de 30 proyectos de vías 4G y

otras obras que son clave para el país, así como licitar prontamente nuevos proyectos de APP que ya están estructurados.

Asimismo, hubo caída en la construcción de edificaciones residenciales y no residenciales (-0,1%), de hecho según Camacol en enero de 2024 cayó en un 32% frente al mismo mes de 2023 (en donde estas ya habían caído un 50%) y de las actividades especializadas para la construcción (-3,4%).

Inversiones en números rojos

Si bien el comportamiento negativo en sectores clave se encuentra explicado por diferentes factores que confluyeron en 2023 como el alto costo del crédito y el tipo de

cambio, un punto que es clave, persistente y transversal es la continua disminución de la inversión.

La formación bruta de capital fijo (FBCF) cayó un 24,8%, en donde, la inversión en maquinaria y equipo cayó cerca del 26% en el 2023-IV, y para el total de año la contracción fue del 16,2%, de otra parte, la inversión en vivienda cayó un 1,2%, y en obras civiles y no residenciales la disminución fue del 4,9%.

Las inversiones no sólo explican parte del resultado de 2023 sino que responden también la pregunta de cuánto pudiera crecer el país en 2024 y en el largo plazo en general, de hecho estimaciones del Banco Agrario indican que con una disminución permanente de la tasa de inversión a los niveles actuales (es decir del 17%-18%) el crecimiento de la economía se pudiera disminuir hasta ritmos del 2%.

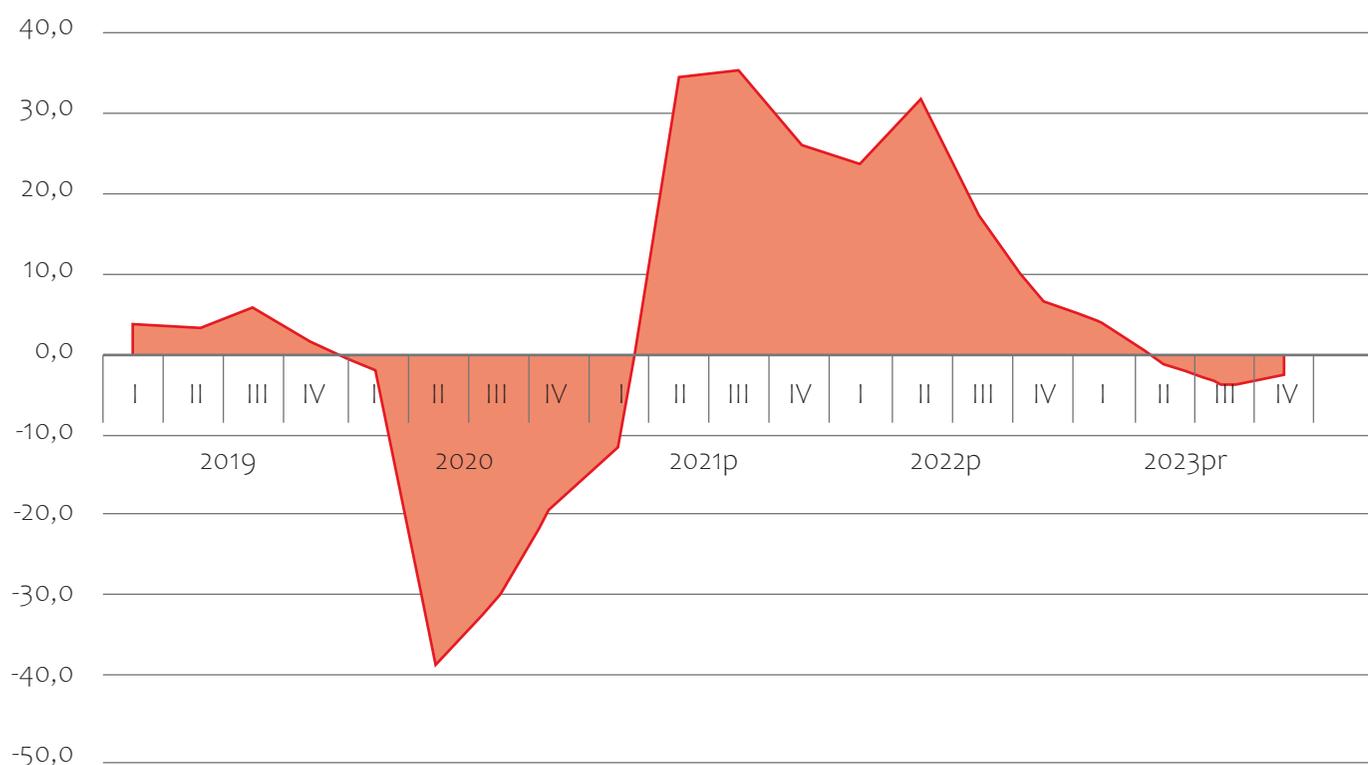
Por lo tanto la necesidad es clara: se deben generar mensajes de confianza sobre la eficiencia de ejecución así como construir un ambiente de certidumbre y esto empieza con hacer las cosas bien desde el inicio, porque a pesar de que el Gobierno ya corrigió y aterrizó la destinación de cerca de 13 billones que no tenían claridad del PGN, generó un ruido innecesario no sólo para los gremios, inversionistas y colombianos en general, sino también para las calificadoras de riesgo.

En ese sentido, es funda-

“ Las inversiones no sólo explican parte del resultado de 2023 sino que responden también a la pregunta de cuánto pudiera crecer el país en el 2024

va a ser crecer

Crecimiento del PIB para transporte y almacenamiento



Fuente: Elaboración propia con información del DANE

mental eliminar las eventuales malas señales para la promoción de inversiones, máxime cuando generar nuevas olas puede tardar un tiempo.

La solución para un año difícil como el 2024 es enfocarse en aquellos proyectos que están paralizados y cuya única necesidad es resolver cuellos de botella y generar seguridad jurídica, en especial en lo que tiene que ver en el sector minero-energético, vivienda e infraestructura (afectados por licencias y consultas previas), enfatizando aquellos

que tengan mayores encadenamientos.

Así como en el largo plazo una política ambiciosa de exportaciones no tradicionales acompañada de un plan de acción que facilite y promueva la creación de nuevos empleos formales y que pase por estrategias de disminución en costos de producción, logística y distribución, lo que garantizaría crecimiento en el largo plazo.

“ Para 2024 hay dos fantasmas que pueden incidir o no en el comportamiento de la inflación: el incremento en el precio del diésel y el fenómeno del Niño ”

Combustibles: el salvavidas en medio de una tormenta perfecta

En el HOY el sector de transporte y logística es de los primeros en resentir el desempeño de la economía, pues como lo venimos advirtiendo hace meses hay menos mercancías que se están movilizándose en las vías nacionales.

Y es que este sector se encuentra en medio de una tormenta perfecta

en donde confluyen: la disminución en los volúmenes de carga, lenta disminución en las tasas de interés, altos costos operativos, problemas estructurales en materia de infraestructura, y un mayor riesgo explicado principalmente en el incremento de actos terroristas, presencia de grupos armados, delincuencia y afectaciones al sector, así como bloqueos en las vías nacionales y urbanas por parte de comunidades inconformes.

Si bien se esperaba que el gasto de los hogares se ralentizara por cuenta del alza en las tasas de interés y el tipo de cambio, este superó -para mal- las expectativas y se ubicó en un crecimiento del 1,1% (en 2022 este crecimiento era del 11%), en donde tuvo que ver las altas tasa de interés, lo que implica menos ventas para los comerciantes y por tanto menos carga para los transportadores.

Sin consumo por parte de los hogares es muy complicado generar crecimiento y por tanto bienestar, en ese sentido, la senda de disminución en las tasas de interés por parte del Banco de la República que inició a finales de 2023 tendría un papel importante en la reactivación de la economía, no obstante hay que considerar que el control de la inflación es quizás la principal obligación del Banco Central -aún por encima del crecimiento de la economía- y considerando que la inflación

cerró en 9,28% en 2023, inició enero con un 8,35% todavía muy por encima del rango meta que tiene el país.

Transporte sigue siendo la división del gasto que más crece (13,22%), influenciado principalmente por el incremento en el precio de la gasolina, así como para enero incide estacionalmente la temporada escolar, el incremento del salario mínimo y los peajes.

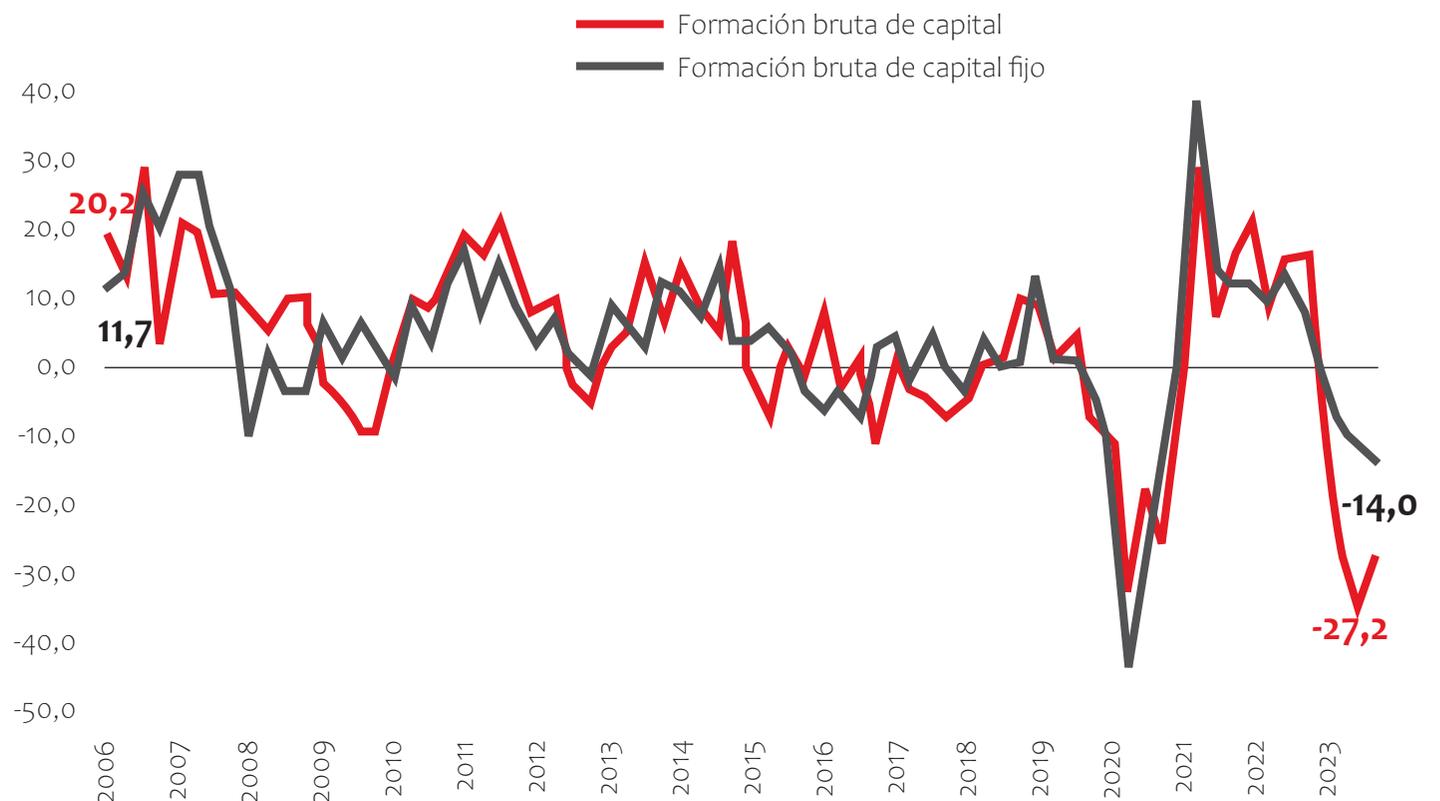
Para 2024 hay dos fantasmas que pueden incidir o no el comportamiento de la inflación: el fenómeno del Niño y el incremento en el precio del diésel.

Si bien hay múltiples opiniones frente a la necesidad de cerrar la brecha entre los precios internacionales y locales, pues es a partir de esta diferencia que Ecopetrol recibe un reconocimiento sobre el cual se está cargando el FEPC y así se está generando déficit.

Lo primero que hay que tener en cuenta para el sector transportador es el ítem “combustibles” es el más relevante, y más si se trata de un pequeño propietario que carece de la oportunidad de generar economías de escala y eficiencias en general, en donde, existe una probabilidad alta de afectar sus finanzas gravemente y por ende su sostenibilidad en el mediano y largo plazo, más aún cuando Colombia es un país de pequeños propietarios que depende del transporte por carretera (cerca del 97% de la carga excluyendo carbón y petróleo se movilizan por este modo).

Segundo, el diésel es el principal energético del país, por cuanto a que no sólo se utiliza en la mayoría del transporte

Histórico de crecimiento de la inversión



Fuente: Elaboración propia con información del DANE

de carga, sino también de pasajeros (ya sea intermunicipal o en los sistemas masivos de transporte que hay en las ciudades) pues el 45% de los colombianos usan este modo para ir a sus trabajos (26,5% a pie o en bicicleta), así como también en el sector agrícola en donde en el país hay cerca de 186 mil tractores que en su mayoría funcionan con diésel.

Así las cosas, los incrementos en este energético requieren de un manejo práctico, pues la incidencia de este ítem no es menor sobre la inflación del país, de hecho es relevante por sus efectos indirectos en la mayoría de precios de los bienes de la canasta básica.

La presión inflacionaria por

cuenta del incremento de los precios del diésel (y de la gasolina) se encuentra medida por distintos analistas económicos y puede ser de hasta 0,77% por cada \$1.000 de alza, lo que definitivamente afecta la capacidad de compra de los hogares más vulnerables.

En tercer lugar, hay un subsidio indirecto entre el FEPC y los impuestos que recauda el gobierno, pues el 15% del precio del diésel corresponde a cargas impositivas, luego el Fondo termina subsidiando al mismo Estado, por lo que una alternativa interesante puede ser convertir esta carga tributaria en un valor absoluto que alivie los precios que perciben los usuarios de este.

Por estas razones, y teniendo

en cuenta que la política económica debe hacer un balance entre la política monetaria con la política fiscal, es que el sector transportador representado en UNIDOS ha venido sosteniendo mesas técnicas con los Ministerios de Hacienda, Minas y Transporte buscando un equilibrio en beneficio del país.

A la fecha de escribir este documento todavía no está clara la decisión final de parte del Gobierno, sino sólo los argumentos de parte del sector transportador-y de los colombianos- y del gobierno frente a tomar o no una decisión al respecto que han sido discutidos desde noviembre del año pasado, pues finalmente el driver es un trade-off entre las finanzas públicas y la protección de la economía de los hogares, la reactivación económica y la sostenibilidad del tejido empresarial.

“ El driver de subir o no el precio de diésel es un trade-off entre las finanzas públicas y la protección de la economía de los hogares, la reactivación económica y la sostenibilidad del tejido empresarial ”



VIPAL FLEETS |

SOFTWARE EXCLUSIVO DE GESTIÓN DE LLANTAS. CONTROLE, MIDA Y ADMINISTRE LAS LLANTAS DE SU FLOTA.

El control es muy importante en una flota. Por eso, tener información precisa sobre las llantas marca una gran diferencia. Vipal Fleets garantiza una mirada técnica y precisa sobre las llantas, lo que ayuda a las flotas a economizar.

CONOZCA
ALGUNOS
BENEFICIOS DE
LA PLATAFORMA:

- **Semáforo** - alerta de retirada para reencauche;
- Análisis del **Fin de la Vida Útil (FVU)**;
- **Pruebas de rendimiento**;
- Información precisa para **las tomas de decisiones**;
- Seguimiento del **CPK**;
- **Diagnósticos rápidos** y precisos de llantas;
- Auxilio en el **control del stock**.

OLTRA S.A.
Bogotá - (1)893.2027

BANDTEK
Bogotá - (1)876.4545

BUGALLANTAS S.A.S.
Bucaramanga - (57)3153704220

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

Metrolantas
Bucaramanga - (7)671.1222

ANRE
Asociación Colombiana de
Renovadores de Llantas y Pneu-
máticos y Servicio de la Cámara de Comercio

TRIB
Member
An Industry Association

RENCANAL
RENOVACIONERA NACIONAL
Medellín - (4)444.5858

**Reenovadores
SUPERIOR**
Neiva - (8)860.3243

**Reenovadores
Centaurus**
Villao - (8)682.4008

SIDEAS
Cartagena - 314 212.1680



VIPAL 50 AÑOS

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

Consejo Gremial y Mindefensa crearán mitigar la inse

► Se creará para hacer seguimiento a condiciones de orden público y amenazas a gremios.

El Ministerio de Defensa Nacional, la cúpula militar y de policía y los empresarios, industriales y comerciantes, asociados al Consejo Gremial, en cabeza de Bruce Mac Master, presidente de la ANDI, se reunieron el pasado martes 6 de febrero de 2024, para establecer un diálogo de trabajo para abordar y llegar a consensos sobre seguridad.

En dicho diálogo acordaron la realización de mesas de trabajo para hacer seguimiento permanente y contrarrestar delitos que afectan a los distintos sectores productivos, como extorsión, secuestro, abigeato y ataques a la infraestructura.

“En las reuniones territoriales que los mandos de Fuerzas Militares y de Policía van a tener con los gremios en los territorios, vamos a definir acciones concretas de acuerdo con las áreas específicas de producción de los gremios, de su actividad y ubicación, y esto va a ser objeto de seguimiento, evaluación, e inclusive de una redefinición cada 30 o cada 45 días”, aseguró el Ministro de Defensa, Iván Velásquez.

El propósito de esta iniciativa es buscar articular a la Fuerza Pública con



“El propósito de esta iniciativa es buscar articular a la Fuerza Pública con los distintos gremios de Colombia para conocer de primera mano las necesidades en materia de seguridad y las amenazas que enfrentan en cada región.”

los distintos gremios de Colombia para conocer de primera mano las necesidades en materia de seguridad y las amenazas que enfrentan en cada región.

Según indicó Velásquez,

se pretenden crear mecanismos que permitan una pronta reacción ante cualquier situación de inseguridad que se presente, y esto será posible integrando los reportes de cada una de las partes.

En ese sentido, una de las acciones del Consejo Gremial será la creación de un Observatorio de Seguridad Ciudadana y Empresarial con el apoyo del Ministerio de Defensa, con el que se pretende recoger información sectorial y regional, actualizada constantemente, para entregarla a las autoridades, a la ciudadanía, con el objetivo de que sirva de insumo para el desarrollo de estrategias.

“Como sector productivo queremos aportar in-



formación detallada que ayuda a las autoridades a conocer la situación en

las regiones, de modo que les sea de utilidad para desarrollar estrategias y ac-

Observatorio de Seguridad Ciudadana para la Seguridad en el país



tuar”, precisó Bruce Mac Master, presidente del Consejo Gremial Nacional.

Y añadió que “fue una reunión muy productiva que va a generar diversas

acciones en pro de la seguridad de los ciudadanos, la infraestructura y las empresas, lo cual es una prioridad para todos”.

Por último, el ministro

Velásquez reiteró la importancia que tiene dejar de lado las posiciones políticas a la hora de garantizar la seguridad, pues la finalidad principal es el

bienestar de todos los colombianos “no podemos examinar desde una óptica política el tema de seguridad, sufren lo mismo un sector que otro”, dijo.

Decreto 046 de 2024: más control a los administradores

► Una de las principales actualizaciones que introduce el decreto, son las actividades de competencia o conflicto de intereses por interpuesta persona.

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



El pasado 30 de enero de 2024, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 0046 del 2024 “Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015 y se reglamenta parcialmente el artículo 23 de la Ley 222 de 1995, en lo relativo al conflicto de intereses y competencia de los administradores, y la aplicación del principio de deferencia al criterio empresarial”.

Varias son las novedades que presenta el decreto, una de estas es el alcance amplio al concepto de “conflicto de intereses” cuya determinación indica: cuando exista, por parte del administrador un interés directo o indirecto que pueda comprometer su criterio o independencia en la toma de decisiones en el mejor interés de la sociedad, en lo relativo a uno o varios actos, en los que sea parte o esté involucrada la sociedad en la que dicho administrador ejerce sus funciones, así mismo el decreto estableció de forma clara el concepto de actos de competencia con la sociedad, los cuales se enmarcan sobre: aquellos actos que implican por parte del administrador, directamente o por interpuesta persona, la concurrencia en un mismo mercado, o cuando el administrador toma para sí, directamente o por inter-

puesta persona, oportunidades de negocio que le correspondan o hubieran estado al alcance de la sociedad en la que este sujeto ejerce sus funciones.

Una de las principales actualizaciones que introduce el decreto, son las actividades de competencia o conflicto de intereses por interpuesta persona, ya que en este decreto se presenta un listado en el cual es posible que el administrador incurra en actos de competencia o conflictos de intereses con las sociedades a través de terceros.

El decreto así mismo establece la posibilidad de que el máximo órgano social imparta autorizaciones generales para la celebración de operaciones recurrentes y del giro ordinario durante un determinado ejercicio social, siempre y cuando se señalen con suficiente claridad y precisión los actos o contratos que quedarán comprendidos por la referida autorización general. Para ello, los administradores deberán llevar un registro fidedigno de las operaciones que se celebren al amparo de la autorización general, con el propósito de presentarlo ante los asociados durante la siguiente reunión ordinaria del máximo órgano social.

Igualmente, se suma otro cambio relevante en este decreto es

que se imparte una gran obligación para los revisores fiscales quienes deberán informar a la Asamblea General de Accionistas y al Representante Legal de cualquier acto o situación que llegare a conocer y que pueda considerarse un conflicto de intereses o un acto de competencia con la sociedad.

Frente al principio de deferencia al criterio de discrecionalidad empresarial: se determina que las autoridades respetarán el criterio adoptado por los administradores en la toma de decisiones de negocios, por cuanto se entenderá que se adoptaron de buena fe y en el mejor interés de la sociedad, bajo un juicio suficientemente informado. Lo anterior, salvo los casos de mala fe, extralimitación de sus funciones, incumplimiento o violación de la ley o de los estatutos, violación del deber de lealtad o cuando correspondan a una decisión manifiestamente mal informada.

Un aspecto importante radica en la posibilidad de que cualquier asociado, pueda reclamar la responsabilidad de los administradores que han generado perjuicios a la compañía, por su propia cuenta, pero en interés de la sociedad. Es una acción particular para que en nombre de la sociedad se resarza a la compañía los perjuicios sufridos por esta como consecuencia de la conducta de los administradores, y así recibir

para esta una indemnización de perjuicios. En este caso vemos como se otorga el beneficio a los asociados u accionistas minoritarios para que ejerzan este tipo de acciones a favor de la sociedad.

El cambio sustancial del Decreto es, en esencia, la claridad en las herramientas que deben contener las sociedades bajo su gobierno corporativo, de tal forma que se garanticen los derechos de los accionistas o socios, mediante un estricto régimen de transparencia. Por tanto, deberes como lealtad, buena fé, deber

de diligencia o el (due-diligence) que deben tener los administradores, sean implementados en el desarrollo normal de sus actuaciones, con miras a contar con empresas más responsables.

Es importante resaltar que, la mencionada norma busca, que todo otorgamiento de autorización por parte del máximo órgano social deberá obedecer a parámetros claros de transparencia, y que la ejecución por parte de

los administradores exige a estos suministrar al máximo órgano toda la información que sea relevante para la toma de la decisión motivo por el cual, se hace necesario precisar a las sociedades la inclusión de una reglamentación adecuada, atendiendo a unas realidades sociales y económicas en aras de tener claridad en cuanto a los deberes y obligaciones con los que deben contar los administradores.

El decreto así mismo establece la posibilidad de que el máximo órgano social imparta autorizaciones generales para la celebración de operaciones recurrentes y del giro ordinario durante un determinado ejercicio social



Reserva tu agenda
y acompáñanos



Para mayor información:

i Katherine Hurtado
Directora Comercial
directorcomercial@colfecar.org.co
312 366 9952

i Víctor Agudelo
Analista Comercial
analista.comercial@colfecar.org.co
312 585 0446

i Johana Zambrano
Asesora Comercial
asesor.comercial1@colfecar.org.co
315 601 0359

*Programación sujeta a cambios por
disponibilidad de espacios

¡Juntos Logramos Más!

Fechas claves del sector

ASUNTOS ECONÓMICOS

2024

01 ENERO

- 09** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 23** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 31** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 31** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

02 FEBRERO

- 07** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 15** Publicación de los resultados del Producto Interno Bruto - PIB - Cuarto trimestre de 2023 por el DANE
- 21** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 29** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

03 MARZO

- 07** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 21** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 27** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE
- 29** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República

04 ABRIL

- 05** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 23** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 30** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 30** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

05 MAYO

- 08** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 15** Publicación de los resultados del Producto Interno Bruto - PIB - Primer trimestre de 2024 por el DANE
- 22** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 31** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

06 JUNIO

- 11** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 24** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 28** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 28** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

Incremento del precio de los peajes por parte del Ministerio de Transporte

07 JULIO

- 08** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 23** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 31** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 31** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

08 AGOSTO

- 08** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 15** Publicación de los resultados del Producto Interno Bruto - PIB - Segundo trimestre de 2024 por el DANE
- 23** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 30** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

09 SEPTIEMBRE

- 06** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 23** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 30** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 30** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

10 OCTUBRE

- 07** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 22** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 31** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 31** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

11 NOVIEMBRE

- 08** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 15** Publicación de los resultados del Producto Interno Bruto - PIB - tercer trimestre de 2024 por el DANE
- 22** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 29** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

12 DICIEMBRE

- 06** Publicación del Índice de Precios al Consumidor - IPC por el DANE
- 15** Plazo para presentar la propuesta conjunta en la mesa de concertación del Salario Mínimo
- 20** Decisión sobre la tasa de interés de Intervención por parte de la Junta Directiva del Banco de la República
- 23** Publicación del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera - ICTC por el DANE
- 31** Publicación de los resultados de Mercado Laboral por el DANE

a tener en cuenta

JURIDÍCO PRIMER SEMESTRE



2024

01	ENERO
01	PLAZO PARA REPORTE DEL REGISTRO ÚNICO DE BENEFICIARIOS FINALES ANTES EL RUB -DIAN
02	REPORTE ANTE LA SIC DEL REGISTRO NACIONAL DE BASE DE DATOS RNBD - CONFORME A LA CIRCULAR 03 DEL 2018
10	REPORTE ANTE EL SENA EL CARGUE DE LA INFORMACIÓN PARA ACTUALIZAR LA CUOTA DE APRENDICES
16	REPORTE ANTE EL APLICATIVO SISI/PESV EL INFORME DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL . CUMPLIMIENTO R- 5178 DE 2023
31	ÚLTIMO PLAZO PARA EL PAGO DE LOS INTERESES A LAS CESANTÍAS
02	FEBRERO
14	FECHA LÍMITE PARA EL PAGO DE LAS CESANTÍAS
22	FECHA LÍMITE PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE FACTURACIÓN ELECTRÓNICA
29	VENCE PLAZO PARA EL REGISTRO ANUAL DE AUTOEVALUACIÓN Y PLANES DE MEJORAMIENTO SG-SST
03	MARZO
31	MATRÍCULA MERCANTIL
31	PLAZO PARA LA CELEBRACIÓN DE LAS ASAMBLEAS GENERALES
04	ABRIL
01	PLAZO PARA REPORTE DEL REGISTRO ÚNICO DE BENEFICIARIOS FINALES ANTES EL RUB -DIAN
10	PLAZO PARA EL REPORTE DE TRANSACCIONES DE CARGA Y OPERACIONES SOSPECHOSAS ANTE LA UIAF (PERIODO DEL 01 DE ENERO AL 30 DE MARZO)
30	PLAZO PARA EL PAGO DE LA DOTACIÓN A LOS TRABAJADORES
05	MAYO
31	PLAZO PARA LA PRESENTACIÓN DEL PROGRAMA DE TRANSPARENCIA Y ÉTICA EMPRESARIAL PTEE (CONFORME A LOS ÚLTIMOS DÍGITOS DEL NIT) ANTE LA OFICINA JURÍDICA DE TRANSPARENCIA DE LA ALCALDÍA DE BOGOTÁ
06	JUNIO
30	PLAZO PARA EL PAGO DE LA PRIMA
07	JULIO
01	PLAZO PARA REPORTE DEL REGISTRO ÚNICO DE BENEFICIARIOS FINALES ANTES EL RUB -DIAN
10	PLAZO PARA EL REPORTE DE TRANSACCIONES DE CARGA Y OPERACIONES SOSPECHOSAS ANTE LA UIAF (PERIODO DEL 01 DE ABRIL AL 30 DE JUNIO)
15	INICIO DE LA REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL A 46 HORAS

Colfecar Verde se posiciona en el simposio anual Futuras y Estrategias para la Ruta hacia la Descarb

► Colfecar Verde es el programa de sostenibilidad ambiental diseñado y liderado por el gremio, cuyo objetivo principal es impulsar la adopción de prácticas sostenibles y amigables con el medio ambiente del sector transporte de carga.



Esta iniciativa nace por la demanda de un espacio de colaboración entre los afiliados del gremio en pro de aportar proactivamente en la protección del medio ambiente y la disminución de la huella de carbono del sector logístico.

En el marco de Colfecar Verde vinculamos al programa Giro Zero que ya cumple tres años y del cual el gremio es el único beneficiario del sector, Giro Zero se encuentra liderado por la Universidad de los Andes y Cardiff University, financiado por UKPACT, es una iniciativa que permite generar un enlace entre la academia, el sector público y privado, con la finalidad



de hallar vías para reducir las emisiones de carbono en el Transporte Automotor de

Carga (TAC).

Se abordaron los avances y resultados alcanzados por el proyecto en los últimos años. Junto a líderes del sector, en el que debatieron los pasos a seguir en la travesía hacia la descarbonización del transporte de carga en Colombia.

El pasado 6 de febrero, se realizó el simposio anual del

proyecto GiroZero: “Avances, Perspectivas Futuras y Estrategias para la Ruta hacia la Descarbonización del Transporte Automotor de Carga”, en el que se discutieron los avances y resultados alcanzados por el proyecto en los últimos años. Junto a líderes del sector, en el que debatieron los pasos a seguir en la travesía hacia la descarbonización del transporte de carga en Colombia.

Durante el evento, el director del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de los Andes, Juan Pablo Bocarejo dio inicio al evento, junto con los profesores Emrah Demir y Vasco Sánchez-Rodríguez de la Universidad de Cardiff en Reino Unido.

Por su parte, Gordon Wilmsmeier, director del proyecto, expuso los resultados más relevantes del último año: el crecimiento



“ En el marco de este evento se hizo un reconocimiento a los gremios socios del programa ANDI, FENALCO y COLFECAR y a aquellas empresas afiliadas a estas agremiaciones que han venido participando activamente en el Programa y aportado a la consolidación del mismo

del proyecto GiroZero: “Avances, Perspectivas y Desarbonización del Transporte Automotor de Carga”



de la red GiroZero que ahora cuenta con más de mil miembros, el avance en los pilotos y validaciones tecnológicas y la consolidación de las herramientas de análisis que ofrece el proyecto en su página web para la industria del transporte de carga y los tomadores de decisiones.

En el marco de dicho conversatorio, se llevaron a cabo tres paneles, el primero, moderado por Juan Pablo Bocarejo, las compañías TDM, HDL Logística SAS y Expocafé compartieron sus experiencias con pilotos y validaciones tecnológicas, pruebas que se ejecutan en el marco del proyecto GiroZero para validar la disminución de emisiones y el rendimiento de diferentes

tipos de vehículos y de tecnologías.

Mientras que, en el segundo, Karol García, directora de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, expuso aspectos que la industria considera claves para la implementación de una hoja de ruta hacia la descarbonización.

En panel final, sobre la hoja de ruta hacia la descarbonización, dirigido por Gordon Wilmsmeier, se abordaron los resultados y desafíos de la descarbonización del transporte de carga y los mecanismos de integración de los sectores público, privado y la academia para llegar a la meta 2030.

En este participaron Eduardo Enríquez Caicedo, viceministro de Transporte,

Nidia Hernández Jiménez, presidente de COLFECAR, Lina María Londoño, líder de transporte limpio de Compañía de Galletas Noel S.A.S.; Edgar Higuera, gerente de logística, transporte e infraestructura de la ANDI y Nicolás Rincón Munar, director de infraestructura y energía sostenible del DNP.

La presidente de Colfecar hizo énfasis sobre los retos más importantes para lograr la descarbonización del sector transporte de carga en el país, como son: el económico, regulatorio y de infraestructura.

“Como ciudadanos del mundo somos más que conscientes, viendo todos los desastres naturales que han venido ocurriendo alre-

dedor del mundo en cuanto a incendios, avalanchas y terremotos, que ya estamos viendo los efectos del cambio climático, como sector transporte estamos trabajando, no solamente desde el sector privado, sino con el sector público para valorar la transición energética que necesita el transporte de carga. Tanto Ecopetrol como las empresas están tratando de hacer la transición poco a poco y lentamente a vehículos que son de tecnologías mucho más limpias y amigables con el medio ambiente”, subrayó Hernández.

Por último, se conversó sobre los avances y resultados que ha tenido el proyecto en los últimos años y cuáles son los pasos para seguir

“Tanto Ecopetrol como las empresas están tratando de hacer la transición poco a poco y lentamente a vehículos que son de tecnologías mucho más limpias y amigables con el medio ambiente”:
Nidia Hernández Jiménez, presidente de COLFECAR

para el camino a la descarbonización del transporte de carga en Colombia.

Convenio Colfecar con Basc Colombia (BASC)

► Con esta unión se busca que los participantes y las empresas se fortalezcan, conozcan y se capaciten frente a los requerimientos en un transporte seguro.

Con la finalidad de desarrollar acciones conjuntas que permitan ofrecer beneficios y programas de fidelización a sus empresas afiliadas, la Federación Colombiana de Transportadores de carga por carretera (Colfecar) y Business Alliance For Secure Commerce - Basc Colombia (BASC) suscribieron una alianza estratégica mediante la estructuración y puesta en marcha del plan de charlas, talleres y conversatorios ofrecidos por consultores expertos gestionados por parte de cada uno de los aliados en aras de fortalecer los servicios para mejorar la competitividad de Bogotá y la región.

Con esta unión se busca que los participantes y las empresas se fortalezcan, conozcan y se capaciten frente a los requerimientos en un transporte seguro, así mismo propiciar en las compañías mejores procesos de cumplimiento y debi-



da diligencia.

Con el acuerdo se busca complementar el trabajo que se realiza a diario desde cada una de las agremiaciones y que las empresas se enfoquen tanto en el mercado

nacional como en el internacional. La estrategia es contar con formaciones pertinentes para el sector transporte mediante herramientas fundamentales a través de ejes temáticos los cuales se enfocarán en

tres puntos para trabajar de manera articulada en pro y beneficio del sector empresarial: la debida diligencia, facilitación del comercio, y la prevención frente al riesgo de lavado de activos.

APLICATIVO SISI/PESV Obligatoriedad en el registro de planes estratégicos de seguridad vial

En conjunto con el equipo técnico de la Superintendencia de Transporte se llevó a cabo de forma híbrida la capacitación sobre Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), y su obligatoriedad en el registro de la información en el aplicativo SISI/PESV, dicho espacio contó con más de 360 personas conectadas y con una asistencia presencial de 25 personas de las diferentes empresas afiliadas.

En el espacio desarrollado, el cual tuvo una duración de 2 horas y media se abordaron las temáticas sobre las fechas de cargue de información, ya sean los periodos mensuales y trimestrales, en las que están obligados a reportar ante el aplicativo y la importancia de realizar el registro de



mantenimiento vehicular a vehículos propios y terceros.

Colfecar reitera la importancia de

la seguridad en las vías, por lo que resalta el valor de estos espacios en aras de reconocer las dificultades

que tiene el sector y la implementación de mejores prácticas en materia de Seguridad Vial.

El Senado de la República inició un mes antes las sesiones ordinarias

► Para este nuevo periodo legislativo se retomará el respectivo debate de la reformas a la salud, pensional y laboral.

El pasado 16 de febrero de 2024, el Congreso de la República de Colombia, inició con las sesiones ordinarias cumpliendo con la modificación del artículo 138 de la Constitución Política, mediante acto legislativo firmado el 6 de julio de 2023. Dicho artículo determinó que para el inicio del segundo periodo legislativo este debe iniciar un mes antes de lo estipulado.

ARTÍCULO 1. *Modifíquese el artículo 138 de la Constitución Política, el cual quedará así: Artículo 138. El Congreso, por derecho propio se reunirá en sesiones ordinarias, durante dos periodos por año, que constituirán una sola legislatura. El primer periodo de sesiones comenzará el 20 de julio y terminará el 16 de diciembre; el segundo periodo iniciará el 16 de febrero y concluirá el 20 de junio.*

Es de resaltar que, por primera vez en la historia de Colombia, las actividades legislativas dan inicio un mes antes de lo determinado, esto comparado con los anteriores periodos. Entre el 16 de febrero y el 15 de marzo no podrán tramitarse proyectos de leyes estatutarias ni reformas a la Constitución.

Durante este periodo, se citará a varios de los ministros del despacho debido a la baja ejecución presupuestal del año pasado,

pero sin duda alguna, los proyectos más relevantes que se discutirán son las reformas a la salud, pensional y laboral propuestas por el Gobierno del presidente Gustavo Petro; sin embargo, de acuerdo con la Cámara de Representantes, para estos meses ya hay más de 120 proyectos radicados para segundo debate.

De acuerdo con la Cámara de Representantes, para estos meses ya hay más de 120 proyectos radicados para segundo debate.

¿En qué punto se retomará el debate de la reforma laboral?

La nueva reforma laboral que unificó varias reformas presentadas, entre ellas la del Gobierno ante el Congreso, inició su discusión en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes el semestre pasado. Hasta el momento se han aprobado los siguientes 16 artículos:

- ✓ Art 2. Relaciones que regula el Código Sustantivo del Trabajo
- ✓ Art. 3 Restricción de inaplicabilidad.
- ✓ Art. 11 Publicación del reglamento de trabajo.

- ✓ Art. 15 Trabajo diurno y nocturno.
- ✓ Art. 19 Remuneración del trabajo suplementario.
- ✓ Art. 21 Límites de la subordinación.
- ✓ Art. 23 Medidas para la eliminación de la violencia, el acoso y la discriminación en el mundo del trabajo.
- ✓ Art. 30 Seguridad social y riesgos laborales en plataformas digitales de reparto.
- ✓ Art. 33 Cuotas de aprendices en las empresas.
- ✓ Art. 37 Programa de formación para el trabajo rural.
- ✓ Art. 42 Trabajadores Migrantes.
- ✓ Art. 45 Participación para el trabajo decente en comunidades étnicas.
- ✓ Art. 56 Programa de convenios laborales para las víctimas del conflicto armado. Art. 57 Lineamientos de Política Pública de Trabajo Digno y Decente para la transición justa y el Empleo verde y azul.
- ✓ Art. 58 Incentivos al Empleo Verde y Azul.
- ✓ Art. 59 Formación para la promoción de empleos verdes y azules.

Por tanto, para este nuevo periodo legislativo se retomará el respectivo debate.

Vence plazo implementación de facturación electrónica en el RNDC

De acuerdo con la resolución 20233040035795 expedida por el Ministerio de Transporte el 22 de agosto de 2023, dicha resolución prorrogó en un plazo de 6 meses la implementación para el registro de facturación electrónica en el Sistema de Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), el cual vence hasta el próximo 22 de febrero de 2024, fecha en la cual las empresas del sector transporte deberán contar con la implementación para el registro de facturación.

Teniendo en cuenta que todavía persisten dificultades para el cumplimiento masivo de esta norma, desde Colfecar y Defencarga se solicitó al ministerio de transporte fijar un periodo de transición por 6 meses en donde se haga una estrategia de promoción y prevención acompañada de mesas de trabajo, capacitaciones y acompañamiento tecnológico a las empresas del sector

Bitácora Económica de Transporte de Carga

▶ Durante el año 2023 la carga transportada de Bogotá a otras ciudades principales del país ha presentado una caída frente al año 2022.

En cuanto a la movilización de carga seca en el mes de enero de 2024, se movilaron más de 11,7 millones de toneladas representando un aumento de 7,2% con respecto al mismo periodo del año anterior.

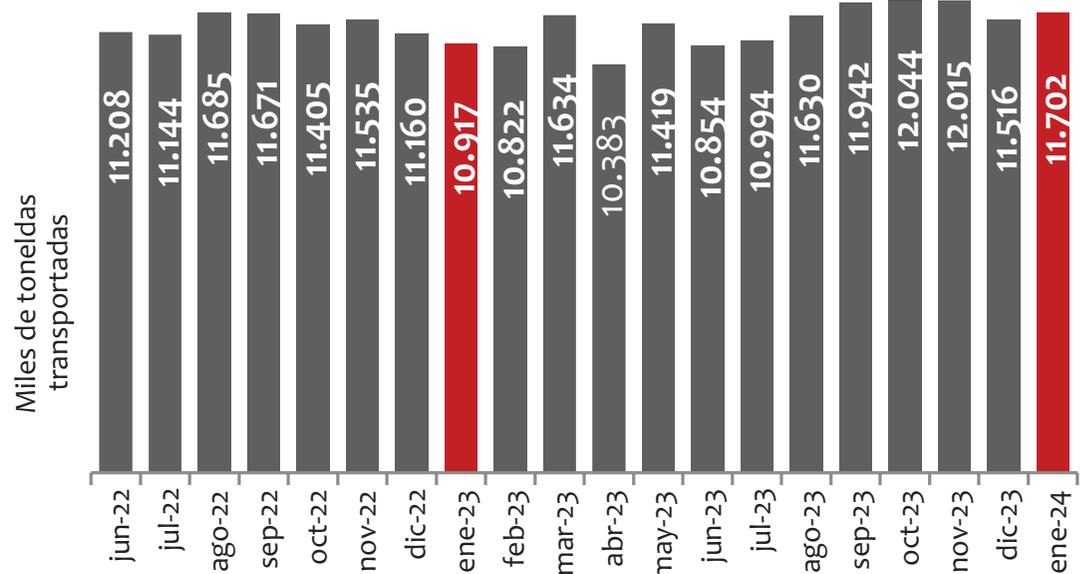
Así, la mercancía más movilizada en el mes de enero fue Maíz con 563.064 toneladas, seguido de Cerveza de malta, con 399.019 y Productos varios con 349.671 toneladas, es importante recalcar que, para mercancías como Hullas, broquetas ovoides y combustibles

sólidos similares, obtenidos de la hulla (carbón) se presentó una elevada disminución frente al mes de enero de 2023, mostrando una variación negativa de -40,7%.

En resumen, es posible decir que en el mes se transportaron en promedio 2.925.389 toneladas por semana.

Es importante mencionar que, en diciembre de 2023, reportaron un total de 2.138 empresas al RNDC, 131 empresas más a la que reportaron en el año 2022 (2.003 empresas)

Comportamiento de la carga seca



Nota: en enero de 2023 aún no era obligatorio el reporte de viajes intermunicipales.

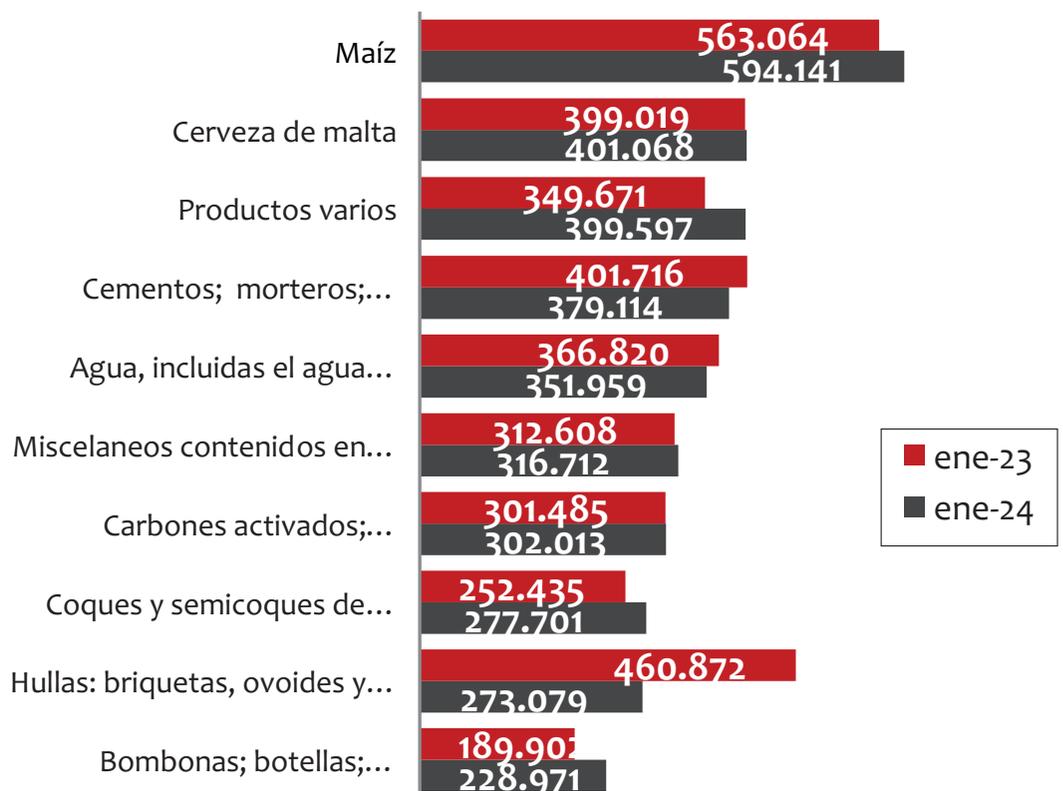
Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en RNDC

Durante el año 2023 la carga transportada de Bogotá a otras ciudades principales del país ha presentado una caída frente al año 2022:

- Bogotá – Medellín **-8,14%** ↓
- Bogotá – Cali **-9,52%** ↓
- Bogotá – Barranquilla **-14,13%** ↓
- Bogotá – Cartagena **-19,20%** ↓
- Bogotá – Buenaventura **-26,56%** ↓
- Bogotá – Bucaramanga **-10,20%** ↓

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

Comportamiento de las mercancías más transportadas (cifras en toneladas).



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

En cuanto a la movilización de carga líquida, para el mes de enero de 2024 se transportó más de 487 millones de galones representando una disminución de 2,88% con respecto al mes anterior.

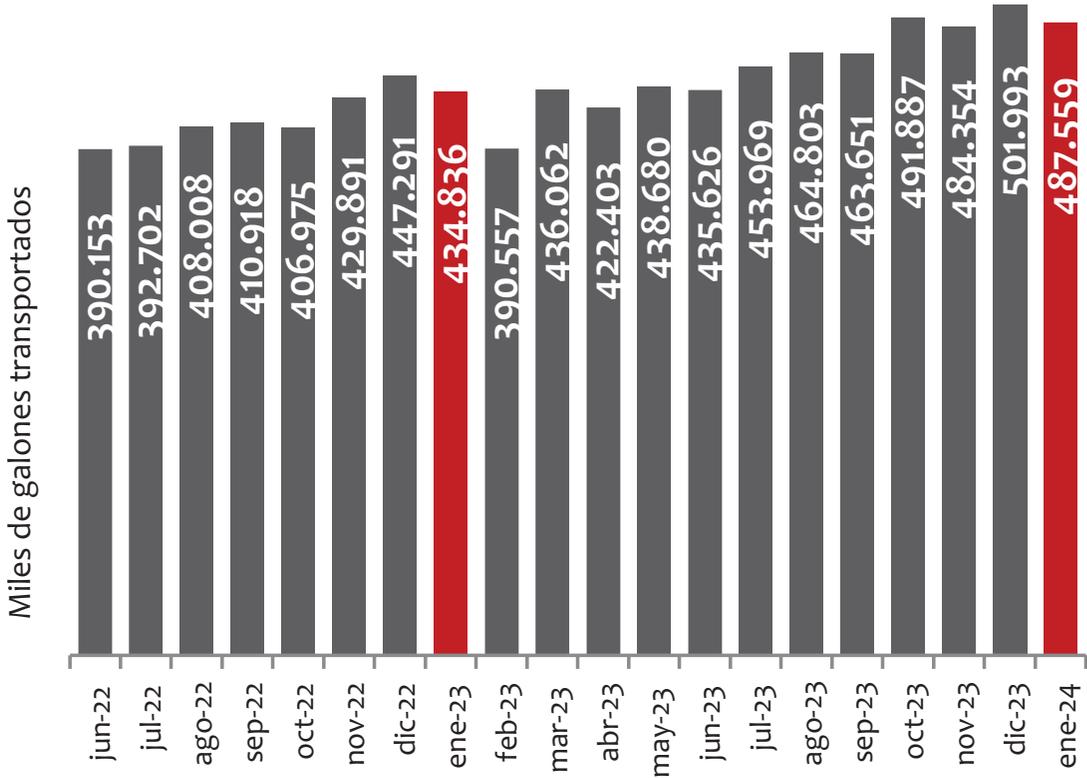
487.559.171

galones fueron transportados en el mes de enero de 2024

Así, la mercancía más movilizada en este mes fueron los líquidos inflamables con 350 millones de galones, seguido de Líquidos Inflamables (Clase-3) con 63,4 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,

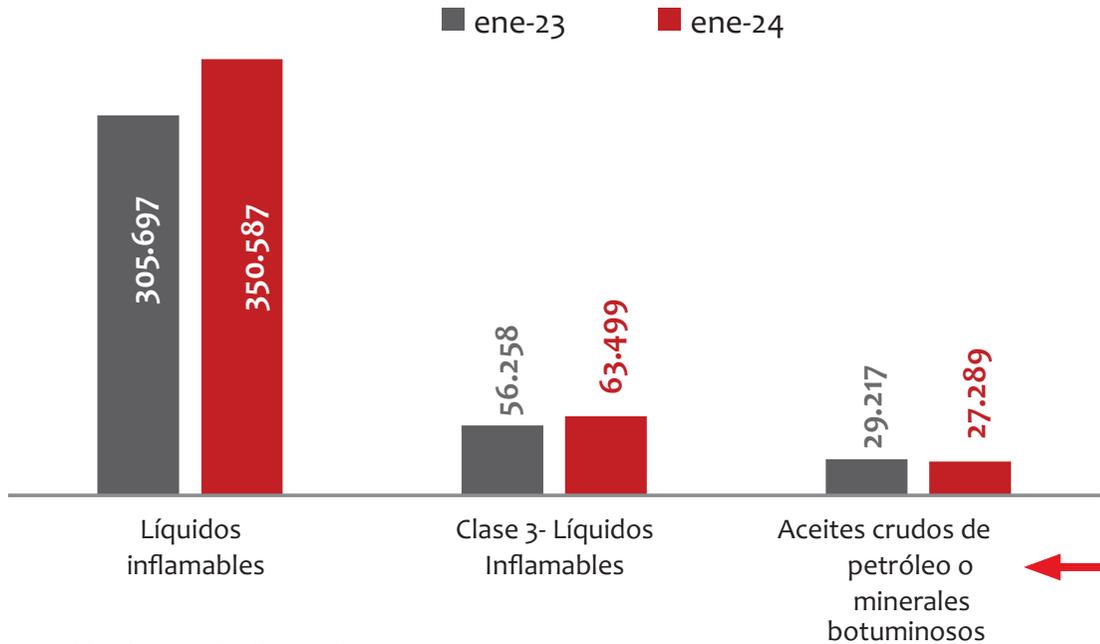
En resumen, es posible decir que en el mes se transportaron 121.889.793 galones por semana.

Comportamiento de la carga líquida.



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

Carga líquida

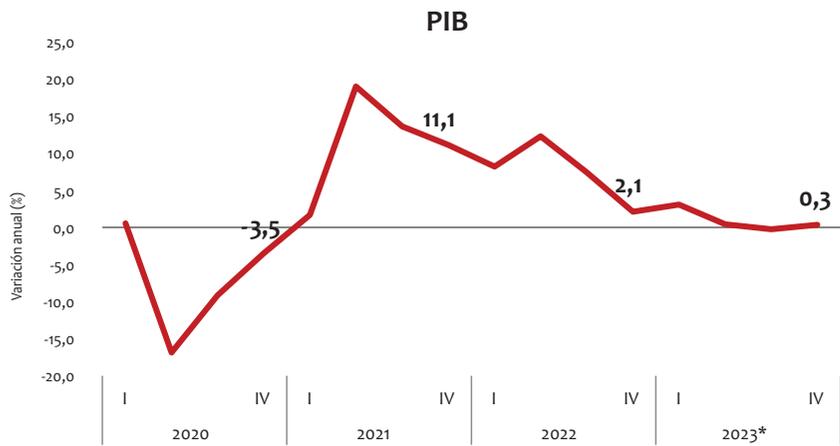


Estas 3 mercancías representa un **90,53%** del total de galones transportado.

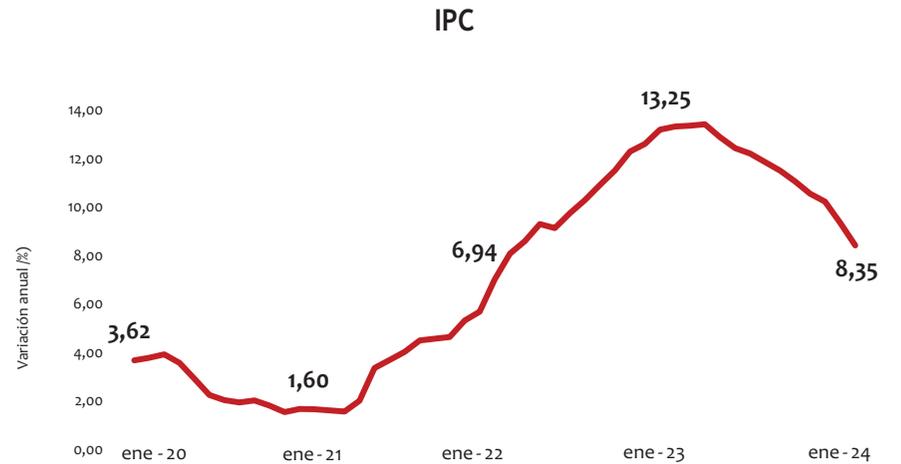
Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en RNDC

Indicadores sectoriales

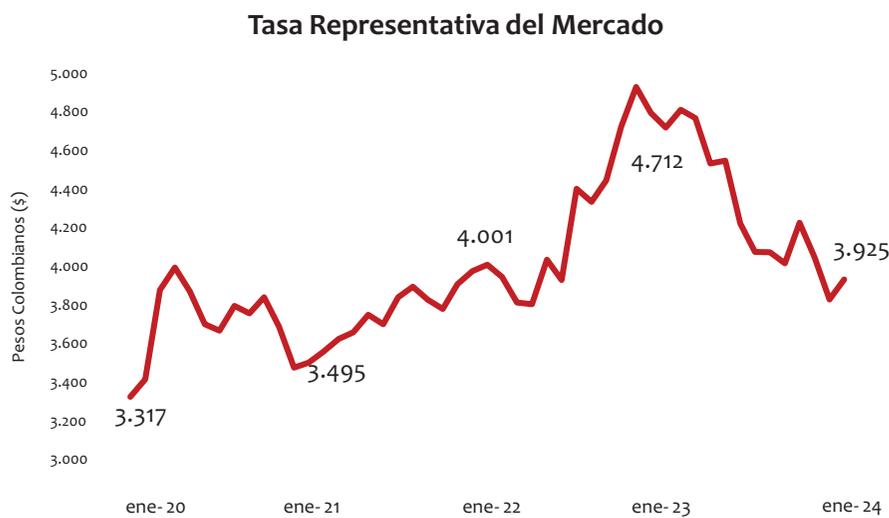
► Principales indicadores económicos de interés para el sector



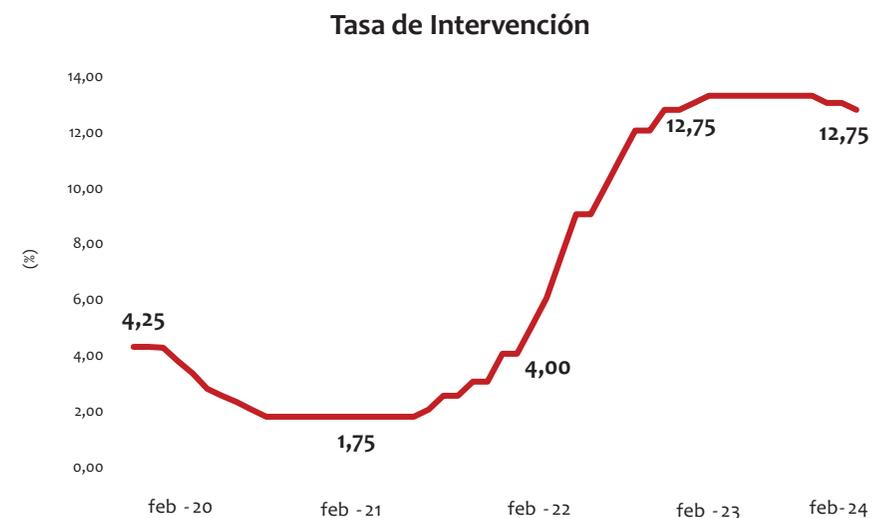
Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en DANE.



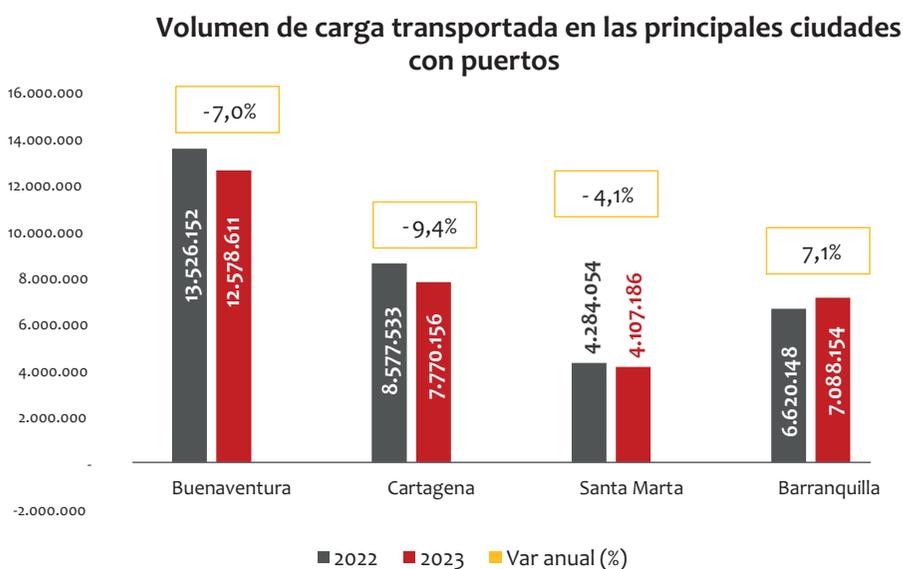
Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en DANE.



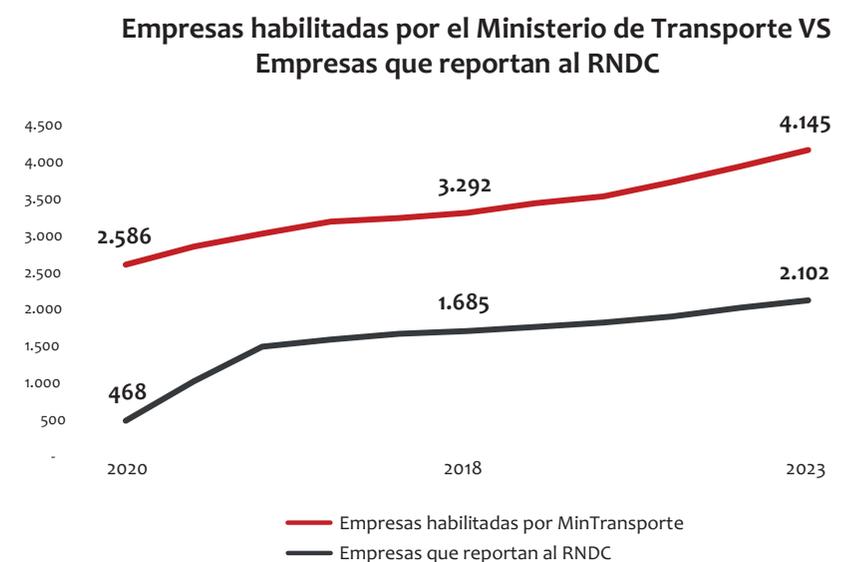
Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en BanRep.



Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en BanRep.



Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en RNDC.



Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en Ministerio de Transporte y RNDC.



CENTRO EMPRESARIAL CENTRACAR COLFECAR

BUENAVENTURA

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

Mapa ubicación del Centro Empresarial - CENTRACAR COLFECAR



Para mayor información



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



Katherine Hurtado

Cel: 310 570 4653

directorcomercial@colfecar.org.co

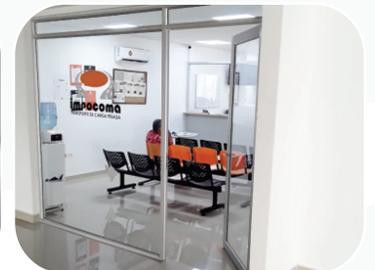
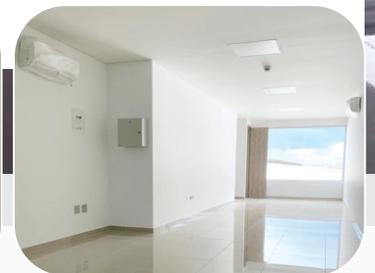
OFICINAS ARRIENDO / VENTA

45-48 m²

53-59 m²

96.7 m²

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



Firmas y formularios electrónicos: la ruta al

► *El manifiesto de carga podría ser completamente virtual y sin que medie una hoja de papel, es tan fácil como convertir ese documento físico en un formulario digital.*

Por: **Luis Francisco Ramos Fernández**
director de proyectos y
Daniel Steven Jaramillo Franco
Practicante Asesor Jurídico.

La era digital, también conocida como la cuarta revolución industrial, ha transformado los métodos y procedimientos que los sectores económicos desarrollan en sus actividades empresariales. Acorde a estos cambios, empresas dedicadas al transporte de carga y logística, se ven en la necesidad de incorporar a sus procesos herramientas tecnológicas avanzadas y eficientes, que permitan optimizar y solucionar los retos planteados por el entorno actual.

El sector de carga de nuestro país es propulsor fundamental de la economía y el desarrollo industrial de nuestra sociedad, quizás el más importante desde la fundación de las ciudades, caminos y carreteras; toda esta historia también se construyó desde las oficinas de todas las empresas que integran este gran sector, dentro de las cuales se estructuraron los procesos y procedimientos que han permitido cumplir de forma eficiente con los fines de la misión que se les encargó, sin embargo, la rápida evolución tecnológica en ocasiones produce que aquellos procesos se vuelvan obsoletos de un día para el otro.



“ **Con la implementación de un portal de firmas electrónicas para la gestión de formularios como el manifiesto de carga, podrá minimizar los riesgos asociados al papel y el costo oculto de las operaciones de archivo y conservación de estos documentos físicos.** ”

Hoy podemos disponer de un sin número de herramientas tecnológicas que podrían aportar a la actualización y optimización de todos los procesos que conocemos tradicionalmente al interior de cualquier compañía, lo importante es poder encontrar de

forma asertiva en ese universo de tecnologías, la adecuada para generar valor y tener la mejor experiencia en estos procesos de digitalización empresarial, motivo por el cual vamos a brindarles unos tips muy específicos para entender como una herramienta tecnológica podría aportar a su compañía los beneficios de la era digital.

Dentro de nuestro sector de carga todos conocemos el proceso asociado al manifiesto de carga, el cual debe ser firmado

como mínimo entre los despachadores y los conductores, en este manifiesto se relaciona información muy relevante para las compañías como los datos del vehículo, del propietario, el conductor, origen y destino de la carga, entre otros, a su vez, este documento es el fundamento para la creación de otros documentos asociados a la gestión de carga, este proceso se ha mantenido de generación en generación, casi siguiendo el dicho popular: “si algo funciona, no lo cambies”. Sin embargo, y a pesar de su historia es necesario estar a la vanguardia de la tecnología en todos los entornos de la sociedad, aún más en un ámbito empresarial y comercial donde la oferta y la demanda dependen del producto y su valor frente a la calidad y el servicio, no es una opción y menos para todo un sector el quedarse rezagado frente a la transformación digital.

En este orden de ideas, este proceso asociado al manifiesto de carga, así como cualquier contrato comercial, laboral, civil o de mutuo, puede ser objeto de automatización para su mejoramiento y optimización en resultados y efectividad. Esto se puede lograr a través de una implementación muy sencilla de firmas electrónicas sobre formularios digitales. El manifiesto de carga podría ser completamente virtual y sin que medie una hoja de papel, es tan fácil como convertir ese documento físico en un formulario digital, el cual podrá ser diligenciado mediante cualquier dispositivo móvil o com-

éxito para el transporte de carga en Colombia

putacional y además firmado electrónicamente desde cualquier parte del mundo y en una misma plataforma electrónica; toda una operación simplificada a la distancia de unos simples clics.

Con la implementación de un portal de firmas electrónicas para la gestión de formularios como el manifiesto de carga, podrá minimizar los riesgos asociados al papel y el costo oculto de las operaciones de archivo y conservación de estos documentos físicos, entre otros beneficios podrá optimizar su gestión y evitar:

- I. Gastos más elevados por concepto de papelería, transporte de documentos, entre otros costos ocultos.
- II. Costos en el tiempo empleado por las partes involucradas en la operación.
- III. Deterioro, daño, pérdida o hurto de los documentos.
- IV. Impacto ambiental negativo.
- V. Limitaciones a nivel geográfico, logístico, operativo y funcional. Gracias a lo anterior, podemos concluir que mantener las prácticas antiguas generan numerosas afectaciones en la operatividad.

Ahora bien, a estas alturas nuestros lectores se estarán preguntando, ¿qué beneficios me traería automatizar la operación de carga si paso de la firma manuscrita a una firma electrónica? Pues bien, desde nuestra experiencia, las ventajas más relevantes, entre otras, son:

- I. Eficiencia y agilidad en los procesos, eliminando distancias y disminuyendo tiempos
- II. Disminución de gastos a mediano y largo plazo, anu-



lando costos ocultos y de operación

- III. Valor agregado en sus productos y operaciones, mostrándose como empresas eco amigables
- IV. Accesibilidad y trazabilidad en los procesos.

En conclusión, los procesos tradicionales en un mundo globalizado como el actual cada vez están trasladándose a la era digital y es cuestión de tiempo para que lo que conocemos como tradicional sea lo digital. Lo anterior es efecto de un sinnúmero de circunstancias adversas que el papel, la pluma y

los enormes archivos generan en los procesos y operaciones tanto internas como externas de las compañías.

Todo lo anterior nos llama la atención para cada vez adoptar dentro de los modelos de negocios distintas alternativas tecnológicas que le permitan a las empresas competir de manera innovadora en su campo económico. Más allá, de que nuestra compañía PROTECDATA COLOMBIA

“ El manifiesto de carga podría ser completamente virtual y sin que medie una hoja de papel, es tan fácil como convertir ese documento físico en un formulario digital, el cual podrá ser diligenciado mediante cualquier dispositivo móvil o computacional

S.A.S., brinda al mercado una solución vanguardista que responde a las necesidades modernas frente al servicio de firmas electrónicas certificadas, como es el caso de la plataforma electrónica VOZDATA, la verdadera recomendación es arriesgarse con garantías de seguridad jurídica y tecnológica, en el mundo digital que hoy por hoy genera las mejores oportunidades para cualquier sector económico.

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**

comercial@kenworthcolombia.com

www.kenworthcolombia.com

 [KenworthdelaMontaña.Oficial](#)  [Kenworthdelamontana](#)  [KenworthDeLaMontana](#)

CON EL RESPALDO DE

 **KENWORTH**
DE LA MONTAÑA