

Aumento del ACPM: una carga para todos los colombianos



Colfecar y UNIDOS presentes durante la audiencia pública celebrada en el Congreso de la República, en la cual se discutió el proyecto dirigido a eliminar los impuestos sobre la gasolina y el ACPM.

Indicadores • MARZO 2024

Índice (Base dic 2016=100) **149,27**
Variación mensual..... **-0,07%**
Variación IPT año corrido **3,50%**
Variación últimos 12 meses..... **2,84%**

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

Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %	Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %
1. Combustibles	0,91	0,30	35,25	7. Seguros	18,41	0,36	2,01
2. Salarios, prestaciones y comisiones	7,77	1,36	16,91	8. Lubricantes	0,90	0,01	1,64
3. Costo de capital	-1,93	-0,31	14,37	9. Otros	-0,37	-0,01	1,36
4. Peajes	13,58	1,51	11,57	10. Garajes y lavado	9,28	0,07	0,75
5. Llantas y neumáticos	-1,30	-0,12	7,90	11. Filtros	0,48	0,00	0,80
6. Mantenimiento y reparación	4,19	0,27	7,08	12. Impuestos al vehículo	9,47	0,03	0,37
				TOTAL MES		3,50	100

Encrucijada del transporte de carga en Colombia

El transporte de carga por carretera en Colombia viene enfrentando una tormenta perfecta: anuncios de un posible incremento en el precio del acpm, mientras que el sector vive un bajo volumen de carga producto de la recesión económica, altos costos operativos, una ola de inseguridad y constantes bloqueos, que desafían la productividad y en consecuencia estabilidad del sector. Este conjunto de desafíos no solo amenaza la viabilidad económica del transporte, sino que pone en riesgo el abastecimiento esencial para el país.

En materia de peajes, subieron un 13.12% en enero de este año y se espera que en junio incrementen un 9.28% que sumado al ajuste del FOSEVI, significa que en menos de un año asumiremos un 25% de sobrecostos por este concepto. En cuanto al diésel, cuyo precio sigue siendo objeto de mesas de negociación entre el gobierno y la Cámara Intergremial del Transporte, UNIDOS (de la cual hacemos parte), se encuentran suspendidas y a la espera de que el ministerio de hacienda las vuelva a convocar.

Es necesario tener en cuenta

que el combustible y los peajes son los principales rubros dentro de la canasta de costos operativos del transporte al representar el 40% y el 12% del total de los costos según el DANE, esto quiere decir que por cada 100 pesos que cuesta el transporte de carga, se destinan 52 pesos para pagar estos dos rubros. Así las cosas, estos costos, junto con tasas de interés elevadas y un dólar costoso que afectan los insumos y repuestos, agravan la situación en un momento donde la economía muestra signos de dificultad en sectores clave como la industria, la construcción, el comercio nacional y exterior.

A esta ecuación se suma una problemática de inseguridad que parece recrudecerse, evocando la década de los noventa, con ataques terroristas a los vehículos de carga y pasajeros, así como a la infraestructura vial, extorsión a empresarios y el cobro de vacunas a los conductores por parte de diferentes grupos armados. Estos actos no solo reflejan un retorno de la violencia a las carreteras, la



“ El transporte de carga en Colombia enfrenta múltiples desafíos que ponen en riesgo su viabilidad económica y la estabilidad del sector. Incrementos en los costos de combustible y peajes, una escalada de inseguridad y bloqueos constantes amenazan no solo el abastecimiento esencial del país, sino también la operatividad y seguridad del sector. Este panorama exige una respuesta gubernamental efectiva y coherente para proteger y apoyar un sector clave para la movilidad y la economía nacional ”

cual deja un saldo de conductores asesinados, secuestrados o gravemente heridos sino también una aparente desatención del gobierno hacia un sector que ha demostrado ser fundamental, especialmente en tiempos de crisis como la pandemia.

Adicionalmente, los bloqueos en las vías se han convertido una constante, motivados por diversas demandas sociales sumados a los cierres viales por desastres naturales, continúan interrumpiendo el tránsito de los vehículos y violando derechos fundamentales como el trabajo y la libre circulación. La falta de una política clara y coherente para manejar estos bloqueos evidencia una desconexión entre las necesidades del sector y las respuestas gubernamentales.

En este contexto, es crucial que el gobierno reconozca y aborde estas problemáticas con soluciones efectivas y sostenibles. No se trata solo de escuchar, sino de entender y actuar en consecuencia para proteger a un sector que sostiene la movilidad y la economía del país.

El transporte de carga no solo necesita medidas paliativas; requiere de un compromiso real para garantizar su operatividad y seguridad.

La resiliencia del sector del transporte, probada en numerosas ocasiones, es indiscutible. Sin embargo, su capacidad para enfrentar estos retos no debería ser motivo para cargarle desproporcionadamente las consecuencias de políticas inadecuadas o la inacción estatal. Es hora de que Colombia revalúe su enfoque y brinde al transporte de carga el apoyo que merece, asegurando así no solo su supervivencia, sino su capacidad para contribuir efectivamente al desarrollo nacional.

Este es un llamado a mirar más allá de la red social X (antes twitter), analizar las cifras y los testimonios de aquellos que mantienen en movimiento al país, muchas veces en condiciones extremas. Es un recordatorio de que cada decisión que afecta a este sector tiene un impacto directo no solo en la economía, sino en la vida diaria de millones de colombianos.

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



Congreso Colfecar 2024

Ya viene el
CONGRESO DE TRANSPORTE DE CARGA Y LOGÍSTICA
MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS

18, 19 y 20 septiembre

 **+ 2.200** Asistentes

 **+ 7.500 mts²** De muestra comercial

¡Preventa de espacios para stands!

 **Para mayor información**



¡Escanea!



Katherine Hurtado
Directora Comercial

directorcomercial@colfecar.org.co

Cel: 312 366 9952

HOTEL
LAS AMÉRICAS
CARTAGENA DE INDIAS

LAS AMÉRICAS
EXHIBITION & CONVENTION CENTER
CARTAGENA DE INDIAS

Proyecto de Ley 305/2023: Una Apuesta por

► Con proyecto de ley se busca la eliminación de impuestos de la gasolina y el Acpm, en el debate se expusieron los argumentos a favor y en contra, también se hizo un análisis de los efectos que podría tener en la economía.

El proyecto de ley 305/2023 que propone eliminar los impuestos sobre la gasolina y el ACPM fue ampliamente debatido, exponiéndose argumentos tanto a favor como en contra, junto con un análisis de sus posibles efectos económicos.

Durante la audiencia pública celebrada en el Congreso de la República, se discutió el proyecto de eliminar los impuestos sobre la gasolina y el ACPM. Representantes del sector transporte, junto con congresistas, expusieron sus argumentos a favor, resaltando la necesidad de equilibrar los precios de los combustibles para impulsar la economía nacional.

El debate, que se ha intensificado desde el año pasado, ha sido discutido por el Gobierno y el sector transporte, especialmente en lo referente al aumento del precio del galón de ACPM.

La discusión en torno a este tema clave para la economía del país ha dejado en evidencia las diferentes perspectivas y preocupaciones de los actores involucrados. Mientras tanto, el Gobierno Nacional ha anunciado ajustes en los precios de la gasolina y el ACPM, lo que agrega un elemento adicional a la complejidad de la situación.

“Ante la situación fiscal que vive el país, el Ministerio de Hacienda ha intentado cerrar la brecha del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, que le costaba al país \$40 billones al año. Se ha anunciado también que aumentará el precio del ACPM. Con este proyecto no aliviaríamos toda la carga, pero sí ayudaríamos un poco al bolsillo de los colombianos y buscaríamos mejorar la competitividad,” expresó Wadith Manzur, representante a la cámara.



De izquierda a derecha: Nidia Hernández Jiménez presidente ejecutiva de Colfecar, Wadith Manzur, Representante a la Cámara, Juan Pablo Fernández, Asesor Técnico de UNIDOS

Y añadió, “este proyecto de ley busca eliminar algunos impuestos a la gasolina y al ACPM. Probablemente no aliviaremos toda la carga de los incrementos en los precios de los combustibles, pero queremos de alguna manera aliviar un poco el bolsillo de los colombianos y, sobre todo, buscar competitividad frente a los países emergentes y los altos costos del combustible.”

Del mismo modo, explicó que el precio del galón de gasolina, tasado en \$15.861, tiene los siguientes componentes en impuestos: impuesto nacional de \$725, sobretasa de \$1.574, impuesto al carbono de \$186, IVA de \$468, y IVA al distribuidor de \$99, totalizando \$3.048 en impuestos.

Por su parte, Nidia Hernández, presidente ejecutiva de Colfecar,

afirmó que es necesario buscar la eliminación de tres de los cinco impuestos a los combustibles. “En cuanto a costos operativos y el alto precio del dólar, llantas, repuestos, lubricantes, ya venimos asumiendo sobrecostos por esto. El 80% está en manos de pequeños propietarios, que les cuesta mucho hacer la transición a una mula diésel. Solo en peajes tuvimos un incremento del 13%, y en junio aumentará un 9% con un ajuste total del 25% este año,” subrayó.

Hernández insistió en que “a todas las empresas de transporte de carga, paquetería y mensajería que formamos parte del Consejo Gremial y somos cofundadores de la Cámara Intergremial del Transporte UNIDOS, donde reunimos a los sectores de transporte de carga, pasajeros y volquetas, es-



“ Porque, como lo dice el representante, realmente generaría un gran alivio viendo los anuncios que se vienen presentando sobre qué van a subir el precio del diésel, particularmente sobre el ingreso al productor. Nosotros, como Cámara Intergremial del Transporte Unidos venimos llevando a cabo unas mesas técnicas con el Ministro de Hacienda que buscan principalmente que haya un consenso en el cambio de la fórmula que fija el precio”

Nidia Hernández,
presidente ejecutiva de Colfecar

tamos muy preocupados con lo que viene sucediendo con el tema del precio de los combustibles, en general vemos cómo la gasolina se ha incrementado en un 67% durante el periodo de

Reducir los Costos de Gasolina y ACPM en el País



Nidia Hernández, presidente de Colfecar, Representante Wadith Manzur con algunos empresarios afiliados a Colfecar

este gobierno y ya se empiezan a escuchar voces de que van a subir el precio del ACPM”.

En dicho encuentro, la presidente de Colfecar fue clara con la posición que tiene de apoyar este proyecto de ley. “Porque, como lo dice el representante, realmente generaría un gran alivio viendo los anuncios que se vienen presentando sobre qué van a subir el precio del diésel, particularmente sobre el ingreso al productor. Nosotros, como Cámara Intergremial del Transporte UNIDOS venimos llevando a cabo unas mesas técnicas con el ministro de Hacienda que buscan principalmente que haya un consenso en el cambio de la fórmula que fija el precio,” anotó.

Adicionalmente, resaltó que “la carga tributaria solo se puede tramitar ante el Congreso y nosotros queremos ser optimistas y esperamos de verdad que podamos lograr la eliminación de los tres impuestos que realmente sí generarían un alivio para todos los colombianos.”

“ Con este proyecto no aliviaríamos toda la carga, pero sí ayudaríamos un poco al bolsillo de los colombianos y buscaríamos mejorar la competitividad”

Wadith Manzur, representante a la Cámara

Hernández se refirió a las situaciones que afectan al sector transporte de carga y que están generando sobrecostos y reveló: “Venimos asumiendo graves sobrecostos por cuenta del alto precio del dólar, hay que recordar que la mayoría de nuestros insumos como llantas de repuestos, lubricantes, en su gran mayoría, por no decir el 100%, son importados.”

“El precio del combustible, que representa el 40% de nuestros costos operativos, nos está llevando a la inviabilidad de un sector que, hoy por hoy, garantiza el abastecimiento de todo lo que necesitan los colombianos en términos de alimentos, medicamentos, absolutamente todo. Cuando revisamos

cuánto nos pesan los cinco impuestos que tenemos que pagar, estamos hablando de alrededor de más de 15.500 pesos. Este proyecto de ley nos ahorraría tener que pagar algo más de 938 pesos, esto realmente significaría un gran alivio para nosotros los colombianos, para quienes tenemos que asumir solamente los productos que compramos incluyendo la canasta familiar y los pasajes del transporte público.”

Proyecto de ley de Wadith Manzur

El proyecto de ley presentado por Manzur marca un hito en el debate sobre la política de impuestos a los combustibles en el país. Su

propuesta de eliminar los gravámenes sobre la gasolina y el ACPM promete no solo aliviar la carga económica de los consumidores, sino también abordar el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles.

La sugerencia de Manzur no se limita solo a la eliminación de los impuestos nacionales, sino que también aborda los dos IVA aplicados a los combustibles, lo que podría significar un alivio considerable para los bolsillos de los ciudadanos, estimado en alrededor de 1.100 pesos por consumidor.

Para lograr este cambio significativo, el representante propone modificar varios aspectos de la Ley 1819 de 2016, específicamente los artículos 218, 219, y 220, que regulan la distribución de combustibles líquidos en el país. Este enfoque integral busca no solo aliviar la carga tributaria, sino también optimizar la gestión de los recursos y promover un entorno más equitativo para los consumidores y la industria del combustible.

Desafío Fiscal y Social: El Sector Transporte Rechaza el Aumento en los Precios del Diésel

▶ Durante la audiencia pública celebrada el pasado 7 de marzo de 2024 en la Comisión Cuarta del Senado, el sector transporte manifestó su desacuerdo con el incremento en los precios de los combustibles. Los transportadores expresaron su disposición de continuar el diálogo con el gobierno en las mesas de negociación frente al diésel.

El Ministerio de Hacienda destacó que los 36.7 billones de pesos destinados en 2022 a subsidios para la gasolina y el ACPM podrían haberse invertido en la construcción de más de 25,700 kilómetros de vías terciarias, entre otros proyectos. Los efectos del aumento del precio del ACPM fueron discutidos ampliamente por gremios y congresistas, quienes compartieron sus preocupaciones sobre el impacto económico nacional.

María Fernanda Valdés, viceministra técnica de Hacienda, señaló que el subsidio a la gasolina en 2022 representó 6,000 pesos por cada galón vendido, una medida insostenible que incentivó el consumo desproporcionado de combustible. Valdés también comentó que el precio internacional de los combustibles ha sido consistentemente superior al precio nacional, lo cual ha sido subsidiado por el Estado.

En relación con el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC), Valdés informó que el déficit alcanzó los 36.7 billones en 2022, lo que representa el 96% de la inversión total del Gobierno Nacional en 2023. Este dato subraya el desafío fiscal que enfrenta el país en el sector energético.

Reflexiones del Sector Transporte de Carga

La audiencia fue un espacio crucial para tratar temas de gran relevancia económica. Nidia Hernández, presidenta ejecutiva de Colfecar, argumentó que mantener estables los precios



“ La importancia de mantener estables los precios del ACPM para apoyar la reactivación económica del país, advirtiendo que cualquier incremento en los costos de combustible tendría un impacto directo y negativo en el PIB del transporte y, por extensión, en la economía nacional”

Nidia Hernández, presidenta ejecutiva de Colfecar

del ACPM es crucial para la reactivación económica del país. Hernández destacó la disminución significativa en la actividad económica y en los volúmenes de carga y exportaciones, lo que ha tenido un impacto directo en el PIB del transporte.

Hernández también denunció los numerosos desafíos adicionales que enfrenta el sector, incluyendo bloqueos en las carreteras y problemas de seguridad que afectan la productividad y aumentan los costos operativos. Adicionalmente, criticó la mala gestión de los recursos destinados a la seguridad vial, lo cual ha impedido mejorar la eficiencia operativa y ha aumentado los sobrecostos financieros.

Intervención de Alfonso Medrano

Alfonso Medrano, presidente de la Cámara Intergremial de Transporte UNIDOS, subrayó la importancia de redefinir no solo el sector transporte de carga, sino también los de pasajeros y agrícolas, los cuales dependen significativamente del diésel. Medrano destacó, “Estamos definiendo el futuro de 50 millones de colombianos. No podemos permitirnos no superar esta situación. Si estamos en el Gobierno del cambio, entonces el mandato es cambiar la fórmula mediante la cual se establecen los precios de los combustibles, especialmente el diésel, que es el energético que mueve al país”.



Medrano expresó su desacuerdo con una posible negociación para aumentar el precio del diésel, dejando claro que cualquier aumento sería por decisión del Gobierno Nacional. “Nosotros no vamos a negociar alzas; eso será decisión del gobierno”, afirmó.

El presidente de UNIDOS también anunció que el sector transporte está completamente dispuesto a continuar el diálogo con el Gobierno para acordar un precio justo para el diésel que refleje las realidades económicas del país.

Perspectiva macroeconómica

Juan Pablo Fernández, asesor de la Cámara Intergremial de Transporte Unidos, analizó la recesión en los sectores que generan carga en Colombia y la caída en la productividad del capital en el sector transporte de carga. Fernández también abordó los desafíos de la transición energética y la autosuficiencia petrolera de Colombia, enfatizando la necesidad de aprovechar las ventajas nacionales en lugar de ceder a presiones

“ Insisto en la necesidad de reformular la manera en que se establecen los precios del diésel en Colombia, enfatizando que cualquier aumento debe resultar de un acuerdo mutuo con el gobierno, y no como una imposición unilateral”

Alfonso Medrano, presidente de la Cámara Intergremial de Transporte UNIDOS

de liberalización del mercado de combustibles.

En conclusión, el sector de transporte de carga se mostró firme en su oposición al aumento de los precios de los combustibles y reiteró su disposición para dialogar y negociar con el gobierno. La audiencia resaltó la importancia de considerar el impacto de tales decisiones en la economía nacional y en la vida cotidiana de los colombianos.

TODOS LOS CAMINOS IMPONEN SUS PROPIOS DESAFÍOS.

PARA SUPERAR CADA UNO, TIENES UNA **BANDA VIPAL.**



DV-UM3

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

QITRO S.A.

Bogotá-(1)893.2027



Bogotá-(1)876.4545



Bucaramanga-(57)3153704220



Pasto-(57)314 746.1848

Metrolantas

Bucaramanga -(7)671.1222



Asociación Colombiana de Remanufacturación de Llantas y Neumáticos
Desarrolla el servicio de la extensión de la vida útil



FENCANAL

Medellín - (4)444.5858



Neiva - (8)860.3243



Villao - (8)682.4008

IDEAS

Cartagena-314.212.1680



VIPAL 50 AÑOS

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

Análisis de ruta Pacífico 1 variante de

► El pasado 4 y 5 de marzo de 2024, con el apoyo de la concesión Pacífico 1 y 2 de empresas afiliadas a Colfecar, se desarrollaron pruebas de ruta con vehículos tipo tractomulas.

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



El 4 y 5 de marzo de 2024, con el apoyo de la concesión Pacífico 1 y 2 de nuestras empresas afiliadas, desarrollamos pruebas de ruta con vehículos tipo tractomulas, por la unidad funcional No. 02 de la concesión Pacífico 1, unidad funcional que se ubica en el tramo Camilo C – Intercambiador de Titiribí, con una longitud 13.2 km de vía.

Consideraciones de la prueba

La salida e Ingreso por el Sur de Antioquia representa un 25% del volumen de carga del departamento, igualmente es una muy importante ruta de conectividad nacional entre los puertos del Caribe y los del Pacífico, esta carretera es fundamental para operaciones de comercio exterior, sin embargo, y pese a que ya está en funcionamiento el tramo La Felisa - La Pintada, por parte de la concesión Pacífico 3, todavía hay temas administrativos en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) pendientes por resolver con la concesión Covi-pacífico (Pacífico 1), como lo son:

- Definir la situación de los 3.2 km de vía que siguen a cargo de INVIAS dentro

del trazado de la concesión.

- Establecer como será la solución definitiva para el deslizamiento del sector Sinifaná.
- Liberación de los recursos dentro del contrato para labores de mitigación de la pendiente en el sector Sinifaná.
- Establecer solución para ampliación del peaje de Amaga.
- No permiten a los usuarios acceder de manera eficiente y segura a los proyectos viales de Pacífico 2 y 3, encontramos en la UF2 tramo en doble calzada, una esperanza para poder conectar por medio de una mejor vía a los transportadores de carga, que hoy en día deben tomar una ruta por el tramo Santa Bárbara – La Pintada, una vía de menores especificaciones.

Objetivos de la prueba:

Obtener datos por medio de la utilización de vehículos de carga dotados con software, para desarrollar un análisis imparcial al comparar la ruta actual por Santa Bárbara con la vía que los usuarios tendrían disponible con la puesta en funcionamiento de la Unidad Funcional 2 de Pacífico 1.



Equipo de Trabajo de las pruebas de ruta.

UF2. Intercambiador Titiribí Avance: 99.64%



- 13.2 km que incluyen el túnel de Amagá y el intercambiador de Titiribí.
- Febrero de 2023 se presenta deslizamiento que afectó 450 mt de la vía construida en la UF2.
- Agosto de 2023 la concesión entregó una solución temporal para poder habilitar el tránsito de manera segura, entre tanto trabaja la solución definitiva en la UF2.
- 28 de diciembre de 2023, la solución construida por la concesión, no ha recibido viabilidad jurídica por parte de la ANI. A marzo de 2024 seguimos sin tener respuestas.

Primavera – Amagá – La Pintada

Tabla comparativa de resultados

	Ruta 1. Primavera – UF2 Amagá – La Pintada	Ruta 2. Primavera – Santa Bárbara – La Pintada	Diferencia	Ruta 3. La Pintada UF2 Amagá – Primavera	Ruta 4. La Pintada – Santa Bárbara – Primavera	Diferencia
Total Km	84 Km	57 Km	(+27) Km	84	57	(+27) Km
Total Diesel	7.7 gl	8.7 gl	(-1) gl	17.8 gl	18.5 gl	(-0.7) gl
Altimetría del punto más alto en ruta	1.925 M.S.N.M	2.472 M.S.N.M	(-547) mt de elevación en ruta	1.925 M.S.N.M	2.472 M.S.N.M	(-547) mt de elevación en ruta
Velocidad promedio	40 Km/h	28 Km/h	(+12) Km/h promedio	40 Km/h	30 Km/h	(+10) Km/h promedio
Invasiones de carril por radio de giro	10	102	(-92) invasiones de carril	10	102	(-92) invasiones de carril



Tramo por Santa Bárbara que ilustra las constantes curvas en esta ruta.

Antecedentes de la UF2:

3. La Pintada – Amagá (UF2) – Primavera.

Desarrollo de la prueba:

Se tomó como punto de partida el Pr 95 de la vía Nacional 6003, punto de referencia correspondiente a la variante de Primavera, en el cual es posible tomar una ruta por Amagá o la actual por Santa Bárbara. Se utilizaron 4 tractocamiones, todos de características iguales, para realizar las rutas:

1. Primavera – Amagá (UF2) – La Pintada.
2. Primavera – Santa Bárbara – La Pintada.

4. La Pintada - Santa Bárbara – Primavera.

Las empresas afiliadas que apoyaron el desarrollo de esta prueba suministraron conductores maestros, con el objetivo de contar con la mayor experiencia para el desarrollo de los experimentos tener en consideración todas las observaciones que estos conductores con su experiencia nos puedan aportar sobre la ruta por la unidad funcional 2, puesto que factores como

el confort en la conducción son muy relevantes para evitar el estrés en los pilotos, lo cual a su vez tiene una gran notabilidad para efectos de los indicadores de seguridad vial de cada ruta.

Análisis de resultados:

Si bien se tenía expectativa de un mayor ahorro de combustible como resultado de estas pruebas, considerando factores como la altimetría de las dos rutas, razón por la cual los vehículos en la ruta por Santa Bárbara operan a un mayor

umbral de revoluciones, factores como los 27 km adicionales que representa la carretera por la UF2 de Pacífico 1 y, que aproximadamente 14,2 km de los 84 km son de calzada sencilla bidireccional, hacen que el dato de ahorro de combustible sea muy conservador, sin embargo, al complementar los datos con las entrevistas a los conductores podemos concluir con objetividad que habilitar la UF2 de Pacífico 1 realmente va a representar una trayectoria más eficiente y segura, optimizando varios aspectos de seguridad vial en la ruta.

1. Reducción de pasos urbanos:

La ruta actual por Santa Bárbara incluye los pasos urbanos de los municipios, Santa Bárbara y La Pintada, el corregimiento de Versalles y sus respectivas veredas a lo largo de los 57 km de esta vía, pasos urbanos en los cuales los vehículos de carga tienen que interactuar con casas a borde de vía, niños, mascotas, vehículos parqueados sobre la vía y toda la dinámica normal de un municipio. En anchos de calzada reducidas y curvas con limitados radios de giro, condiciones que in-

crementan la posibilidad de accidentes en interacciones de alto riesgo como lo es un carro de carga con peatón y choques simples con cierre total por la reducción de un carril, que representan los carros parqueados sobre la vía nacional.

2. Reducción en invasiones de carril:

La imagen 3 ilustra lo complejo del trazado actual de la ruta que deben tomar los vehículos de carga al utilizar la ruta 2509 Primavera – Santa Bárbara – La Pintada, es debido aclarar que este tramo de vía pertenece a Pacífico 2, una concesión que ya se encuentra en fase de operación y este tramo pertenece a una unidad funcional solo para rehabilitación, es decir que en el contrato no se contempló obras de ampliación o mejora en radios de giro para este tramo vial, considerando el punto anterior, encontramos que el número de veces que se evitó invadir el carril contrario en una curva de la vía actual, es uno de los indicadores más positivos que tiene habilitar la UF2 de Pacífico:

1. La vía actual representa un total de 102 veces que los complejos radios de giro obligan al conductor a invadir el carril contrario en una curva para seguir su ruta, contrario a lo que ocurre en la ruta por la UF2 de Pacífico 1 en la cual son solo 10 invasiones de carril. Esto claramente reduce la posibilidad del riesgo de accidentes de tránsito, muy habituales en la ruta actual por Santa Bárbara.

Es relevante mencionar en este aspecto, que cualquier accidente, así no involucre heridos, debido a lo angosta de la vía, representa un cierre total momentáneo, situa-

ción que además de afectar los ciclos normales de abastecimiento y tiempos de entrega, influye en conductas de riesgo para los usuarios de la vía, es habitual ver en estos cierres transitorios vehículos particulares que toman la calzada izquierda, generando grandes congestiones para habilitar la vía y causando nuevas situaciones de estrés a los conductores atrapados en la novedad, por esta razón reducir este riesgo es un factor muy positivo.

3. Incremento de la velocidad promedio en 10km/h:

Mejorar la velocidad promedio en una ruta, respetando los límites de velocidad, es una condición que tiene varios aspectos positivos a considerar:

- Mejora de la fluidez del tráfico: Esto reduce los niveles de estrés en los conductores, proporcionando mayor confort en la ruta.
- Aumento de la eficiencia del transporte: Al reducir el tiempo de viaje y mejorar la fluidez del tráfico, se puede aumentar la eficiencia general en el transporte. Esto es beneficioso tanto para los conductores individuales como para la economía en general, ya que se reduce el tiempo perdido en congestiones de tráfico.
- Posible mejora en la seguridad vial: Contrario a lo que se puede pensar, en algunas circunstancias, incrementar la velocidad puede mejorar la seguridad vial. Esto se debe a que los conductores tienden a estar más alerta y concentrados cuando viajan a una mejor velocidad promedio, reduciendo el riesgo de distracciones y colisiones.
- Beneficios ambientales: Aunque puede parecer contradictorio, un au-



Autopista conexión Pacífico 1. Venecia, Antioquia.



Via Titiribí, Antioquia.

mento en la velocidad promedio puede tener beneficios ambientales si se logra una mayor eficiencia en el flujo del tráfico. Menos tiempo en la carretera y menos tiempo en ralentí significa menos emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales por vehículo.

El tramo de 400 metros, único afectado por el deslizamiento en la UF2 de Pacífico 1, que abarca una longitud total de 13.2 km, está debidamente señalado para garantizar la seguridad del tráfico. Se han coloca-

do hitos para orientar a los conductores, lo que mejora la seguridad en esta área. Es más, la zona de trabajo está claramente delimitada, lo que garantiza condiciones óptimas de transitabilidad y seguridad vial en este tramo en comparación con otros de carreteras nacionales en uso. Como usuarios de la vía, no identificamos razones objetivas para no permitir el uso de la UF2 de Pacífico 1 debido a estos 400 metros.

Conclusiones:

Después de llevar a cabo los recorridos de prueba

con vehículos de carga tipo tractomula, analizar los datos recolectados y revisar las entrevistas de los conductores, consideramos que es fundamental, tanto por razones de eficiencia como de seguridad vial, reiterar nuestra solicitud a la ANI para que proceda a recibir y poner en funcionamiento la Unidad Funcional 2 de Pacífico 1.

Es evidente que, cualquier discrepancia administrativa deberá resolverse dentro de los parámetros establecidos en el contrato de concesión. Sin embargo, no aprovechar la infraestructura disponible

sería un desperdicio considerable. Por añadidura, esta decisión no se alinea con las necesidades de los usuarios del Suroeste Antioqueño, así como de aquellos que transitan en conexión con el vecino departamento del Chocó y el sur occidente del país.

Es fundamental reconocer el esfuerzo constante de los transportadores de carga que, a pesar de enfrentar vías con especificaciones inferiores, contribuyen significativamente al dinamismo económico de Colombia, particularmente en una ruta tan vital como la que conecta Buenaventura y Medellín. Con 13.2 kilómetros de vías listas para ser utilizados, de los cuales 12.8 kilómetros no presentan ningún inconveniente, resulta incomprensible que la ANI no reciba esta unidad funcional.

Asimismo, es crucial abordar los trabajos de mitigación en el sector Sinifaná, específicamente en el PR 59+400 de la 6003, con el fin de mejorar la pendiente actual del 18%. En tanto el Ministerio de Transporte como la ANI habían informado a los gremios que se contaba con los recursos necesarios dentro del contrato y que estos serían liberados para llevar a cabo dichos trabajos, mientras se resuelve la situación administrativa relacionada con el derrumbe en el mismo sector.

Se debe tener en cuenta que la ruta por la UF2 de Pacífico 1 representa un peaje adicional, ya que el peaje de Amagá, reemplaza el peaje de Primavera en la ruta actual, pero en la doble calzada se encuentra adicional el peaje de la Pintada, peaje que busca compensarse en eficiencia al pasar de 0 km de doble Calzada en la ruta por Santa Bárbara a 70 Km de la doble calzada en el tramo Primavera – Amagá – La Pintada, además de los beneficios anteriores ya mencionados.

DIVEMOTOR

COLOMBIA

LA COMPAÑÍA COMPROMETIDA
CON EL SERVICIO Y EL RESPALDO A
LAS EMPRESAS DE CARGA & PASAJEROS



Desde su llegada en 2022, el nuevo representante de las marcas de camiones y buses Mercedes-Benz, Freightliner y FUSO, ha fortalecido su presencia en el país con el respaldo del Grupo Kaufmann.

La visión de servicio y la apuesta por la asesoría integral, le ha permitido a Divemotor Colombia dar la apertura de sus primeras 3 sedes en las ciudades de Bogotá, Medellín y Bucaramanga. Logrando entregar una mayor cobertura de ventas, servicio de taller y repuestos en 10 departamentos del país.

Actualmente Divemotor ha duplicado su stock de repuestos y bajo el lema «¡Repuestos Sí Hay!», busca garantizar que todos sus clientes encuentren las piezas para sus buses y camiones de manera oportuna y eficaz.

Para garantizarle a todos los clientes un servicio ágil en sus nuevas instalaciones, **Divemotor presentó su nuevo Servicio Express**, un modelo de atención en 90 minutos, que ofrece cambio de aceite, cambio de filtros y mano de obra en tiempo récord, algo muy valioso para los empresarios que necesitan sus vehículos en operación y sin gastar demasiado tiempo en el taller.



Una de las apuestas más interesantes que encontramos al visitar las nuevas sedes de Divemotor fue conocer sus nuevos **Carro Talleres**. Estos vehículos están equipados para ofrecer soluciones de mantenimiento preventivo y reparaciones básicas en las instalaciones de sus clientes, y estará disponible con previo agendamiento de cita.

Para completar su promesa de atención integral, Divemotor cuenta con un robusto portafolio de camiones y chasis para buses y microbuses, con los más altos estándares de calidad ofrecidos por las marcas **Mercedes-Benz, Freightliner y FUSO**. A esto le suma su apuesta por entregar atención personalizada, logrando ofrecer alternativas de financiación según el perfil de cada cliente, gracias al vínculo con diferentes entidades financieras.

Recorrer las nuevas sedes de Divemotor se convierte en toda una experiencia enfocada en el servicio y la atención al cliente. Los invitamos a comprobar la promesa de valor de esta compañía, visitando sus nuevas instalaciones. Porque **¡Todo lo que necesita para su negocio de carga o pasajeros, lo encuentra en Divemotor!**



Bogotá:
Autopista norte
Calle 235 # 45 - 30.

Medellín:
Carrera 50, autopista sur # 79 - 30.
La Estrella.

Bucaramanga:
Vía Bucaramanga - Girón
KM 7 # 16F - 60.



Línea nacional:
318 347 69 01

*Imágenes de referencia. Reciba más información en las sedes de Divemotor Colombia S.A.

Para superar la crisis económica, la economía privada necesita estabilidad en el precio del Diésel

► La Cámara Intergremial del Transporte Unidos insiste en que superar estos desafíos implica mantener incentivos para la oferta, como la estabilidad en el precio del ACPM, así como desarrollar una nueva política de precios para este combustible.

En relación con las declaraciones emitidas por los ministros de Hacienda y Transporte, la Cámara Intergremial del Transporte Unidos se permite expresar las siguientes apreciaciones:

1. La economía atraviesa una crisis, particularmente en sectores de alta demanda de servicios de transporte, como la industria, la construcción y el comercio. Superar estos desafíos implica mantener incentivos para la oferta, como la estabilidad en el precio del ACPM, así como desarrollar una nueva política de precios para este combustible.
2. El ACPM es el principal combustible del país. Aumentar su precio, excluyendo del ajuste a una parte del transporte de alimentos y a los sistemas de transporte masivo, no mitigará la inflación de costos en el sector agropecuario ni el alza en los precios de los alimentos. Tampoco reducirá el impacto en los costos logísticos del comercio, la industria, la construcción y la minería, así como en el valor de los pasajes intermunicipales.
3. En la actividad agropecuaria, el ACPM es un insumo fundamental para diversas labores como preparación de suelos, siembra, riego y recolección. Por ejemplo, en el cultivo del arroz, estos costos representan el 35,5% del total. En el caso del café, un aumento en el precio del combustible incrementaría los costos de recolección, fertilización, control de malezas y plagas, así como la renovación de cultivos, rubros que representan hasta un 85% del costo total del cultivo. Esta situación se replicaría en otros renglones como la papa, la leche, la caña panelera, la caña azucarera, la palma africana, la cebolla, entre otros.
4. La canasta básica familiar está compuesta por más de 400 productos y servicios, de los cuales

aproximadamente una décima parte son alimentos básicos. Un aumento en el precio del ACPM tendría un impacto en el costo de casi todos los elementos de la canasta, con excepción de las comunicaciones. Esto significa que aumentaría el costo de producción y comercialización de productos como el vestuario, la vivienda, la salud, el entretenimiento, la cultura y servicios públicos como el aseo.

5. En la producción de viviendas, el transporte afecta directamente al 1,03% del costo, pero indirectamente al 44% (incluyendo maquinaria, equipo y materiales). Para la construcción de carreteras, el transporte representa directamente el 11,22% de los costos, pero el aumento del precio del diésel también impactaría indirectamente en el 68% del costo. En el sector del aseo, un incremento en el precio del galón de diésel resultaría en un aumento de tarifas en los servicios de recolección, barrido y limpieza de calles y parques, así como en la disposición final de residuos.
6. El aumento en el precio del ACPM implicaría una disminución en los recursos disponibles para las familias de estudiantes que utilizan rutas escolares, y también provocaría un incremento en el costo del pasaje del transporte intermunicipal. En el caso de Bogotá, por ejemplo, el gasto promedio de un viaje de ida y vuelta a la capital en transporte público representa aproximadamente el 24% del ingreso, aunque este porcentaje varía entre el 12% y el 57% para aquellos que viajan desde municipios como Bojacá, Chía, Cajicá, Cota, Facatativá, Funza, La Calera, Mosquera, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y



- Zipaquirá, siendo más alto para estos últimos. Esta situación se replicaría en todos los viajes de cercanía en centros urbanos como Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Pasto, Pereira, Valledupar, Villavicencio, entre otros.
7. Se ha afirmado que la estabilización del precio del ACPM ha incentivado la compra de vehículos que funcionan con este combustible. Entre 2010 y 2019, en promedio anual se vendieron 49,327 vehículos a diésel, mientras que entre 2021 y 2023 el promedio fue de 42,429, lo que representa un 14% menos. Entre 2010 y 2019, los vehículos a diésel representaron el 6% del total de matriculaciones, mientras que entre 2021 y 2023 descendieron al 4,3%. Estos datos sugieren que el valor del diésel no ha tenido un impacto significativo en la penetración de los vehículos que utilizan este combustible.
 8. Recientemente, se ha anunciado un mecanismo para focalizar los

incentivos del ACPM en el transporte de alimentos, el cual se concentraría en camiones de menos de diez toneladas. Sin embargo, es importante destacar que los alimentos en Colombia no solo se transportan en camiones de menos de diez toneladas, y que no todos los productos pasan por las centrales de abastos, por donde se comercia el 20% de la producción alimentaria; el resto se distribuye a través de otros canales. Esta medida de focalización podría resultar excluyente, ya que solo cubriría a una parte minoritaria del transporte, y no sería suficiente para contener el impacto de los costos en los alimentos. Además, cabe mencionar que a los taxistas se les propuso algo similar en el pasado, pero quedó en espera mientras que el precio de la gasolina aumentó un 60%.

9. La Cámara Intergremial del Transporte Unidos agremia a más del 80% de las asociaciones de propietarios de camiones en Colombia, así como casi todas las agremiaciones de las empresas de transporte de carga y al 100% de las representaciones del transporte intermunicipal.
10. Colombia necesita aumentar la producción y movilización de carga. Esto generará una mayor demanda de empleo y, por ende, más viajes en transporte de pasajeros, lo que redundará en mayores ingresos para las empresas y los trabajadores. Asimismo, este impulso contribuirá a incrementar el ahorro, la inversión y el consumo. Este es el círculo virtuoso que defendemos desde Unidos.

TSO MOBILE lanza VidFleet IA: El futuro inteligente de la industria de transporte

En El Container, nos sumergimos en el mundo del transporte inteligente junto a Daniel Ocampo, Gerente General de TSO Mobile, para hablar sobre su lanzamiento más reciente: la cámara VidFleet IA. Esta innovación está destinada a revolucionar la gestión de flotas en Colombia y Latinoamérica, destacando la importancia de la tecnología avanzada en la seguridad y eficiencia vehicular.



Daniel Ocampo, Gerente General

TSO Mobile, hace parte del reconocido grupo estadounidense GPS Trackit, compañía con más de 20 años de experiencia en la gestión de flotas, que ha dejado su huella en el mercado gracias a su compromiso con la eficiencia operativa y la innovación tecnológica. La empresa se ha consolidado como un socio estratégico indispensable en la industria

del transporte, ayudando a las empresas a recorrer miles de kilómetros inteligentes. “Somos un socio que acompaña a nuestros clientes en la evolución de su gestión de flotas, asegurando una operación eficiente y productiva”, afirma Ocampo.



Uno de sus productos estrella es la nueva cámara VidFleet IA, esta herramienta de última generación se distingue por su capacidad para evaluar

en tiempo real el comportamiento del conductor, utilizando inteligencia artificial para identificar signos de cansancio, distracción y otros riesgos al volante. “Nuestra tecnología es única en el mercado colombiano y latinoamericano, integra funciones de alerta en tiempo real y grabación de video en 4K, lo que proporciona una visión clara y detallada de cada viaje”, asegura Ocampo.

Además, la cámara inteligente se adapta a todo tipo de flotas y vehículos, proporcionando una visión de 360° y transmisión en vivo que se puede apreciar desde el celular o computador, lo que representa un cambio revolucionario en la gestión y seguridad de las flotas.

Con VidFleet IA, TSO Mobile se consolida como líder en soluciones de gestión de

transporte en Colombia, demostrando su compromiso con la innovación y la seguridad vial. “Invitamos a las empresas de transporte a descubrir cómo VidFleet IA puede transformar su operación”, concluye Ocampo, marcando el inicio de una nueva era en la gestión de flotas con inteligencia artificial.

La compañía no solo se enfoca en productos innovadores, sino también en un servicio al cliente excepcional. Ofrecen soporte técnico 24/7, capacitaciones personalizadas y un Account Manager dedicado para cada cliente, garantizando una experiencia personalizada. Las empresas interesadas pueden visitar tsomobile.com.co para más información y descubrir cómo TSO Mobile puede ser el socio ideal en la gestión de flotas.



TSO Mobile, Equipo de servicio al Cliente

Éxito en Encuentro “Colfecar En Tu Región Medellín”

El reciente encuentro fue de interés para los apasionados del transporte de carga y la logística, congregando a importante entidades gubernamentales que abordaron temas de especial relevancia para el gremio. El evento contó con la valiosa presencia de las empresas afiliadas del gremio de esta importante ciudad, cuyo interés y participación contribuyeron al éxito de la jornada.

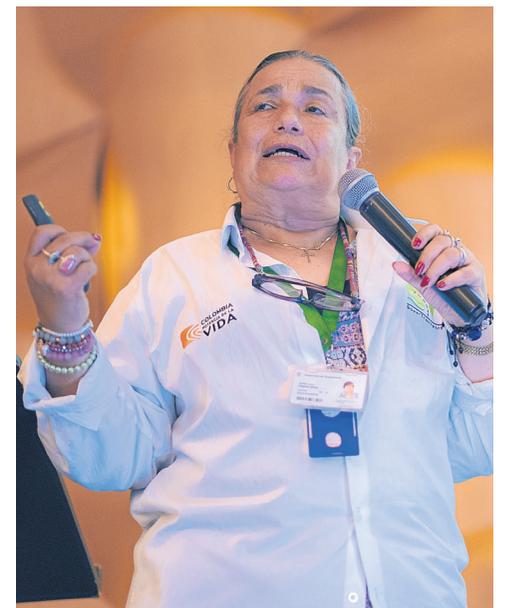


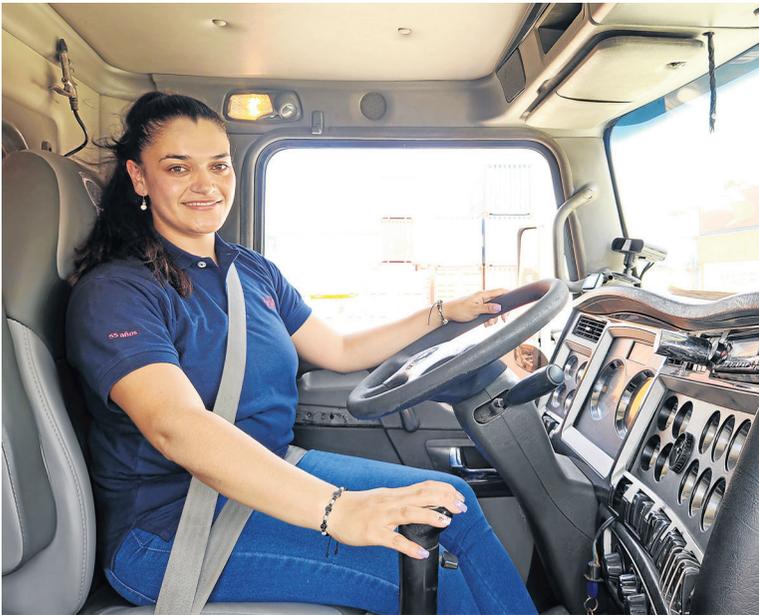


Exitosa participación en Colfecar en Tu Región Pereira: Fortaleciendo el transporte de carga en Colombia

La reciente edición de Colfecar En Tu Región en Pereira contó con más de 250 asistentes, entidades de Gobierno quienes presentaron información de interés para las empresas afiliadas. Igualmente, participaron 12 marcas aliadas y el apoyo invaluable de afiliados provenientes de Manizales, Pereira, Armenia, Dosquebradas, Cartago y Cali.







El Plan Carrera en TDM: Forjando el Futuro

► Uno de los principales objetivos del Plan Carrera es eliminar las barreras de entrada a las compañías de nuestro sector.

Por: **TDM**

Apertura de Oportunidades sin Barreras

En TDM, creemos firmemente en el talento de los jóvenes como impulsores clave de oportunidades en la sociedad y en el sector transporte. Por ello, desde hace más de 25 años, hemos sido pioneros en la creación del Plan Carrera. Un programa diseñado para brindar acceso a jóvenes, hombres y mujeres que desean aprender y profesionalizar su labor como conductores, sin importar su experiencia previa.

Desde su inicio en 1995, hemos contado con 163 caballeros y damas de la vía en nuestro programa de inclusión; destacando el papel fundamental de la formación y el desarrollo profesional en la construcción de un equipo sólido y comprometido.

Para el 2023, tuvimos un total de 39 ingresos de conductores, de los cuales el 77% de estos fueron parte del Plan Carrera, incluyendo entre ellos 3 mujeres y 12 conductores entre los 20 y 28 años.

Uno de los principales objetivos del Plan Carrera es eliminar las barreras de entrada a las compañías de nuestro sector. Anteriormente, la experiencia previa era un requisito fundamental para unirse a cualquier empresa como Conductor. Sin embargo, nos dimos cuenta de que esta condición limitaba las oportunidades para muchos jóvenes que deseaban incursionar en la industria, motivo por el cual hoy en día la experiencia no es una limitante.

El Rol Fundamental de la Formación y el Desarrollo Profesional

En TDM, creemos firmemente en el poder transformador de la

El Plan Carrera no solo se centra en brindar oportunidades de empleo, sino también en ofrecer programas de formación integral que equipen a nuestros caballeros y damas de la vía.

formación y el desarrollo profesional. Es por eso que el Plan Carrera no solo se centra en brindar oportunidades de empleo, sino también en ofrecer programas de formación integral que equipen a nuestros caballeros y damas de la vía, con las habilidades necesarias para desarrollarse en lo personal, profesional y patrimonial.

Desde cursos prácticos de conducción, hasta talleres sobre normativas de seguridad vial, nos aseguramos de que cada uno de ellos esté preparado para enfrentar los desafíos de su labor con confianza y profesionalismo.

El éxito del Plan Carrera va más allá de los números. No se trata solo de aumentar el número de conductores en nuestra empresa, sino de formar conductores integrales, que se destaquen por sus valores y sean parte del desarrollo de nuestra sociedad.





del Transporte con Inclusión y Diversidad



Reforma laboral en marcha: el futuro del trabajo en Colombia

► La presente legislatura (2023–2024) avanza y, con ello, se reduce el plazo para la aprobación de los proyectos de ley en curso en el Congreso de la República.

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



A medida que la legislatura 2023-2024 avanza, el Congreso de la República de Colombia se enfrenta a un plazo crítico para la aprobación de una serie de proyectos de ley que buscan modernizar y adaptar la regulación laboral a los nuevos desafíos del mundo laboral. Estas iniciativas se están abordando tanto en la reforma laboral propuesta por el Gobierno Nacional como en proyectos de ley individuales.

Regulación actual y su impacto

Colombia cuenta con un marco normativo robusto en materia laboral, en gran medida alineado con las directrices de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Este marco no solo promueve el cumplimiento y la garantía de los derechos laborales, sino que también mejora el acceso a la protección social.

Proyectos de ley en trámite

Actualmente, más de 20 proyectos de ley se encuentran en trámite, buscando establecer un marco jurídico que proteja tanto los derechos de los trabajadores

como los de sus familias, y que contemple las implicaciones de las nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial, en los procesos de selección laboral. Este alto volumen contrasta con la menor cantidad de iniciativas presentadas en legislaturas anteriores, lo que sugiere un enfoque renovado en la reforma laboral.

Iniciativas destacadas

- PL 163/2023S – Pensión especial de vejez por ocupaciones de alto riesgo: busca garantizar el reconocimiento y pago de pensiones especiales.
- PL 130/2023S – Armonización de la inteligencia artificial con el derecho al trabajo: crea un marco para integrar la IA respetando los derechos laborales.
- PL 021/2022C y PL 334/2023S – Flexibilización del horario laboral para cabezas de familia: facilita condiciones laborales más flexibles para quienes tienen responsabilidades familiares.
- PL 121/2023S – Regulación del derecho al trabajo: afirma el derecho al trabajo como fundamental y establece disposiciones relacionadas.



Freepik

- PL 151/2023C – Días remunerados por afectaciones de salud mental: reconoce hasta tres días libres remunerados por problemas de salud mental que afecten el desempeño laboral.
- PL 142/2023C – Licencia menstrual: propone una política pública para la protección de los derechos menstruales.
- PAL 133/2023C – Garantía del derecho a la educación: modifica la Constitución para reforzar este derecho.
- PL 105/2023C – Comunidad lactante: promueve la lactancia materna a nivel nacional.
- PL 357/2023C – Beneficio de alimentación al traba-

jador: asegura el acceso a una alimentación adecuada como un beneficio social.

Retos y oportunidades

Estos proyectos han avanzado lentamente en el trámite legislativo, y dado el plazo hasta el 20 de junio de 2024, algunos podrían no ser aprobados. El Congreso necesita evaluar cómo estas propuestas pueden equilibrar la protección de los trabajadores con los costos adicionales para los empresarios, especialmente en un contexto económico incierto.

Conclusiones críticas

La mayoría de los proyectos fueron introducidos por

miembros del Senado y muchos podrían beneficiarse de ser tramitados conjuntamente para enriquecer sus disposiciones. Sin embargo, se debe prestar atención a evitar que estas medidas introduzcan discriminaciones o impongan cargas desproporcionadas a ciertos sectores económicos.

Este es un momento crucial para Colombia. Las decisiones que se tomen ahora definirán la calidad del empleo y la competitividad del país en las próximas décadas. Por lo tanto, es esencial que el Congreso actúe con visión y responsabilidad para fomentar un ambiente laboral que sea tanto justo como sostenible.

Las 3 íes del momento

► En un panorama económico marcado por la inflación, los intereses y la inversión, el país enfrenta un desafío crucial para la sostenibilidad del sector privado.

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



Inflación, intereses e inversión son quizás los elementos más importantes en la coyuntura actual del país, pues el contexto actual de inflación por encima del rango meta del Banco de la República e intereses altos, sumado a bajos niveles de inversión dan cuenta de un escenario más bien complejo para la sostenibilidad del sector privado en el corto y mediano plazo.

Los resultados más recientes de la inflación dan cuenta que para 2024 en marzo el precio de bienes y servicios representativos del consumo de los hogares del país incrementaron un

7,36% anual, si bien este resultado es mejor comparado con 2023 cuando esta misma variación era del 13,34%, la inflación de Colombia se encuentra muy por encima de los resultados de países de la región como México (4,42%), Brasil (3,93%) Chile (3,7%) y Perú (3,05%).

Aun así, este proceso de disminución en la inflación demuestra que la disciplina de parte del Banco de la República en busca de alcanzar la meta objetiva en el 3%.

Algunos factores como el Fenómeno del Niño están presionando la inflación, par-

ticularmente en lo referente a alimentos perecederos y energía eléctrica, y lo continuará haciendo. Así como se encuentra latente un efecto por cuenta de una eventual alza en el precio del galón diésel, lo que dificultaría el proceso desinflacionario.

Del lado de los intereses, frente a los ajustes a la baja prácticamente a dosis homeopáticas en la tasa de intervención, debido a que en lo corrido del año han disminuido en 25 puntos básicos, en donde ya se encuentra en 12,75%.

Al respecto es importante tener en cuenta varios factores: primero que el Banco de la República cumple su papel con independencia - que debe ser respetada a pesar de que se puedan presentar críticas o comentarios -, segundo que es precisamente esta institucionalidad la que genera confianza en nuestra

política monetaria, y tercero que las críticas e intromisión de parte de otros stakeholders como el ejecutivo, restan más al proceso del valor que eventualmente puede generar.

Hacer esta disminución de tasas así, con dicho ritmo tiene un propósito y es que sería muy grave para nuestra economía bajar tasas y luego tener que volver a subirlas, ese escenario sería de los peores errores para el manejo de la política monetaria.

Sobre la inversión, si bien reducción en las tasas de interés favorecerán, el deterioro en la confianza tiene elementos estructurales y coyunturales que contribuirán a que no mejore: por ejemplo, Colombia es un país en exceso formalista y sancionatorio para el sector privado, así como la falta de garantías en seguridad ya sea física, jurídica y/o so-

ciopolítica, desafortunadamente la primera se ha deteriorado notablemente en los últimos meses, y en un ambiente con múltiples reformas cursando en el Congreso las dos segundas se ponen en un ambiente más bien gris.

Para que las inversiones tengan rendimientos, es fundamental tener una utilidad para seguir creciendo, y si bien en todos los negocios esta se obtiene asumiendo algún tipo de riesgo, también se logra con confianza, pues las inversiones no crecen únicamente bajando tasas.

Estas íes requieren de la C por lo que la Credibilidad y el Criterio técnico son clave, por lo tanto, generar incertidumbre en la política pública, en la administración de los recursos públicos, y en general una falta de estabilidad regulatoria entran a jugar en contra.

Colfecar destaca la importancia de Antioquia en la Red Vial Nacional durante el debate sobre vías 4G

► La agremiación enfatizó que las vías de Antioquia son cruciales para todo Colombia.

Recientemente, Felipe Muñoz, Director de Seguridad e Infraestructura de Colfecar, intervino en el debate de control político sobre las vías 4G en Antioquia. Durante su participación, resaltó que el desarrollo en infraestructura es sinónimo de eficiencia y seguridad vial para la nación.

Muñoz expresó: “Creía que habíamos avanzado en comprender que las vías que atraviesan Antioquia benefician a todos los colombianos. Desafortunadamente,

estamos retrocediendo en esta discusión, porque no es correcto que persista la idea de que son exclusivas para los antioqueños; son para toda Colombia. Esto no solo lo decimos nosotros como antioqueños; lo confirman actos administrativos del Ministerio de Transporte, como la resolución 2435 del 2022, que establece corredores logísticos estratégicos para la nación. De estos, dos pasan por Antioquia y manejan el 23% de la carga nacional”.

Además, Muñoz resaltó la relevancia del departamento en el contexto nacional: “Según datos del Ministerio de Transporte de 2023, de 5,837 rutas comerciales de carga, 1,163 pasan por Antioquia. Esto significa que aproximadamente el 20% de las rutas de carga del país pasan o interactúan con el departamento, incluyendo las rutas que vienen del Valle del Cauca y la exportación del Eje Cafetero, que se dirige hacia los puertos

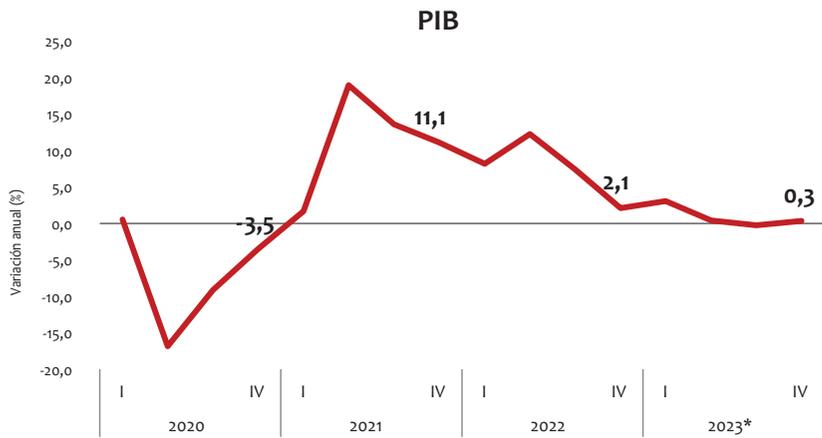
del norte pasando por Antioquia. No es solo nuestra carga, afecta también a los campesinos”.

Por último, Muñoz señaló los avances y los retos en infraestructura, especialmente en el tramo del corredor Pacífico: “El tramo más problemático es el corredor Pacífico, en el cual el 25% del volumen de la carga se concentra en el segmento de la vía 4G conocido como Pacífico 1, según datos del Registro Nacional de Despacho de Carga. Estas vías son esenciales para todos los colombianos”.

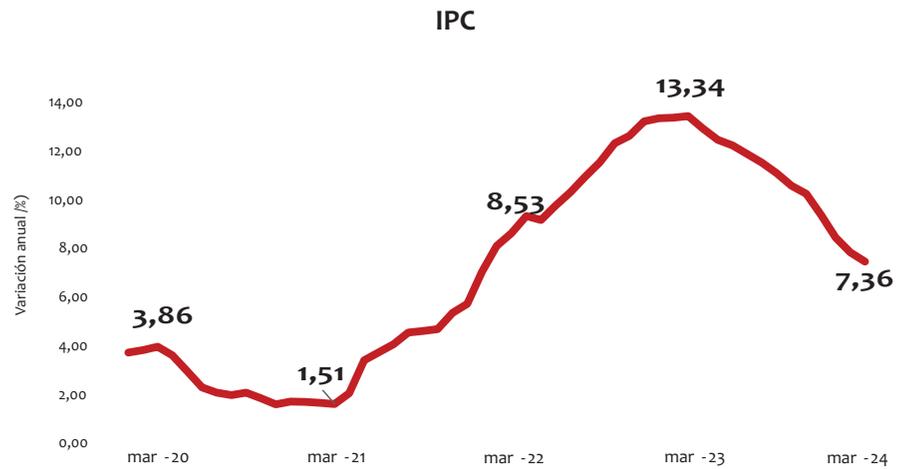
“Colfecar enfatiza la relevancia nacional de las vías de Antioquia en el debate sobre las vías 4G, destacando que estas rutas, que manejan el 23% de la carga nacional según la Resolución 2435 del 2022 del Ministerio de Transporte, son vitales para el comercio y la economía de toda Colombia”.

Indicadores sectoriales

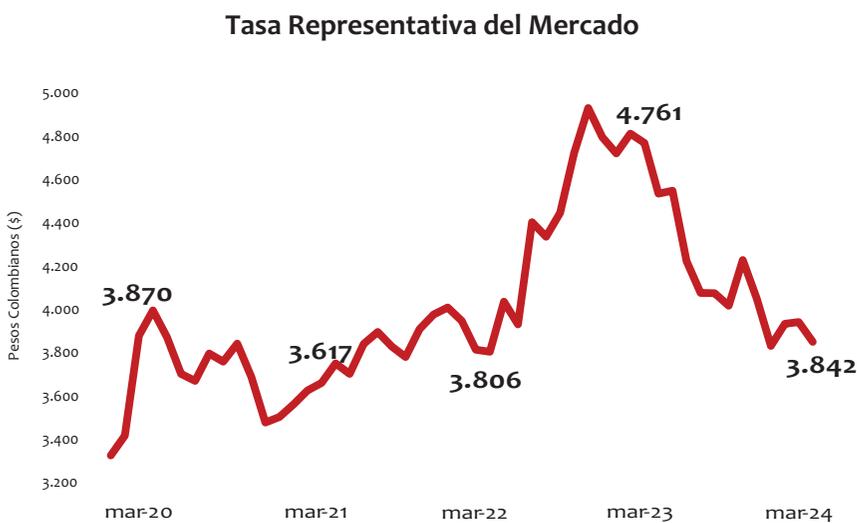
► Principales indicadores económicos de interés para el sector



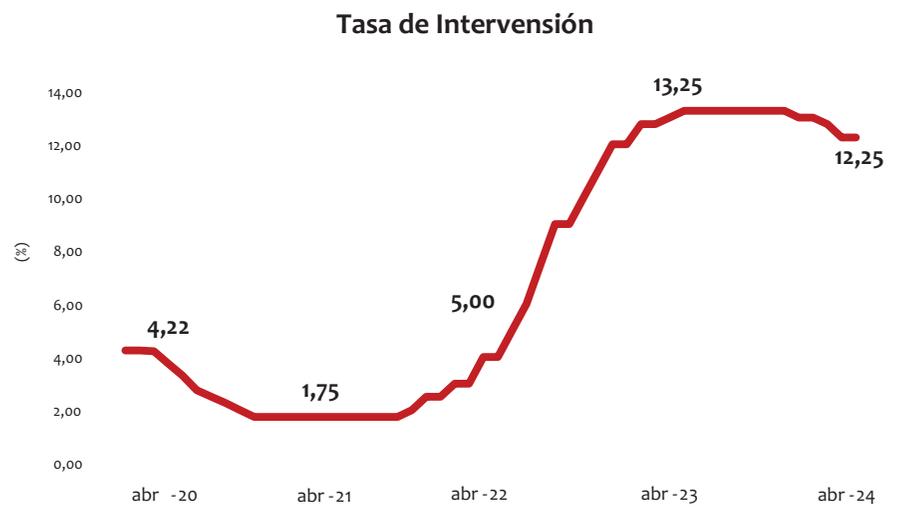
Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en DANE.



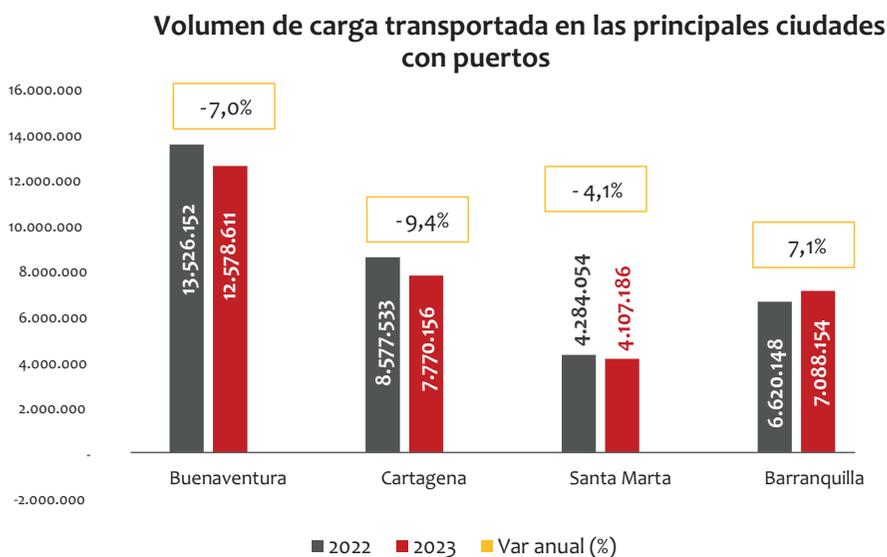
Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en DANE.



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

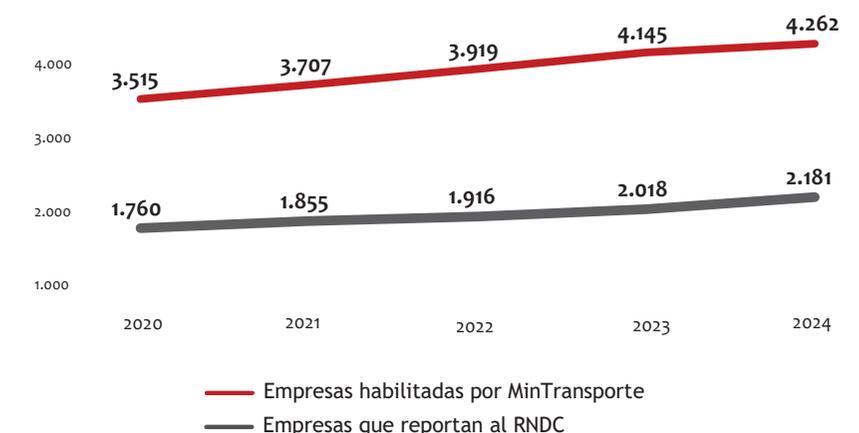


Fuente: Elaborado por el DAE de Colfecar con base en BanRep.



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

Empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte VS Empresas que reportan al 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

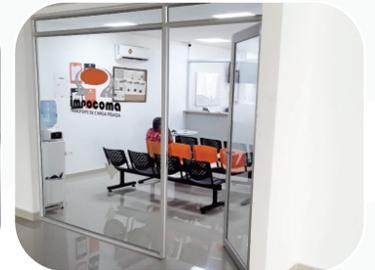
OFICINAS ARRIENDO / VENTA

45-48 m²

53-59 m²

96.7 m²

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





**Ponle freno a la
conducción inadecuada
de tu flota con TSO Mobile**



VidFleet IA
Cámara Inteligente de
Fatiga y Distracción

- Cámara de video con Inteligencia Artificial para flotas
- Sensor de fatiga integrado con alertas en cabina
- Acceso a video en tiempo real y a historiales
- Vista 360° en resolución 4K
- Mejora los hábitos de conducción y evita accidentes
- Incrementa la seguridad de tu operación de transporte

Adquiere tu VidFleet IA.

Contáctanos: (602) 369 2540 - [tsomobile.com.co](https://www.tsomobile.com.co)