

CONSTRUCCIÓN

0,7%

La **ECONOMÍA** y las cifras del **MINISTERIO**

COMERCIO

-0,7%

INDUSTRIA

-5,9%

MINERO

-1,5%

► Comportamiento anual de los principales sectores productivos que generan carga (industria, comercio, construcción, y sectores primarios).

► Indicadores • MAYO 2024

Índice (Base dic 2016=100)	149,23
Variación mensual.....	-0,07%
Variación IPT año corrido	3,48%
Variación últimos 12 meses.....	2,86%

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

Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %	Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %
1. Combustibles	1,54	0,51	35,25	7. Seguros	18,41	0,36	2,01
2. Salarios, prestaciones y comisiones	7,95	1,39	16,91	8. Lubricantes	0,85	0,01	1,64
3. Costo de capital	-4,13	-0,67	14,37	9. Otros	-0,98	-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	-2,04	-0,18	7,90	11. Filtros	0,70	0,01	0,80
6. Mantenimiento y reparación	6,70	0,44	7,08	12. Impuestos al vehículo	9,47	0,03	0,37
				TOTAL MES		3,48	100

La situación del país exige actualizar la fórmula del precio del diésel

El pasado lunes 24 de junio de 2024, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 763, con el cual se ajusta el precio del diésel o ACPM para grandes consumidores. Adicionalmente, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, ha anunciado en varias ocasiones la necesidad de realizar dos incrementos adicionales al precio del diésel o ACPM (Aceite Combustible Para Motores).

En este contexto, vale la pena reiterar que un incremento en el precio del diésel en este momento sería muy perjudicial para el bienestar de la economía y, por supuesto, de nuestro sector. La economía actual no va bien, con un modesto crecimiento del 0,7% en el primer trimestre de 2024 y con unos resultados del ISE que desestacionalizado y sin contar al sector público y servicios sociales sería solo de 1,5% (el efecto de la Semana Santa se estima en 1,5% y el del sector público y servicios sociales de 3,0%). Esta situación de contracción se está dando en los sectores productivos relacionados con el transporte y, por tanto, en el transporte en sí mismo, situación que implica una drástica disminución en los volúmenes de carga en el interior del país y de los puertos.

A esto se debe sumar los problemas de inseguridad que van de mal en peor, más de 1.090 bloqueos en vías nacionales por cuenta de comunidades inconformes en el último año y medio, sumados a los cierres viales que

se agudizarán aún más con el fenómeno de la niña. Además de la incertidumbre por cuenta de la Reforma Laboral que actualmente cursa en el Congreso y los 6 proyectos de Decreto que estaría impulsando el Ministerio de Trabajo con propuestas que el legislativo no aprobó, todos los anteriores, buscan cargar de mayores sobre costos al sector empresarial.

Todos esos factores sumados implican una sumatoria de sobrecostos que han generado una disminución significativa en la productividad de los vehículos e ingresos a sus propietarios y empresas de transporte, dificultando su sostenibilidad del sector en el corto y mediano plazo. En este contexto, un alza en el precio del diésel es conducir al transporte a la quiebra.

Si bien hay un déficit fiscal en el FEPC estamos convencidos de que vale la pena considerar otras alternativas que lleven a cambiar la fórmula del precio del diésel, que no solo les otorgue a los colombianos un beneficio como ciudadanos de un país productor de hidrocarburos, con dos refinerías y autosuficiencia en la producción de este combustible, sino que de paso le daría al país la oportunidad de cerrar la brecha del FEPC. En este sentido, UNIDOS, la cámara gremial del Transporte, del cual Colfecar es miembro fundador, ha estado trabajando arduamente para presentar una solución viable: El Precio Colombia.

Es fundamental revisar, ajustar la fórmula y la metodología utilizadas para fijar las tarifas de los combustibles en Colombia. Es importante adoptar un enfoque democrático y participativo que incluya a todos los sectores interesados en esta discusión. Por ello, desde UNIDOS se ha reiterado la importancia de migrar a un Precio Colombia del diésel, lo que implica desligar el ingreso al productor de los costos internacionales y ser transparentes acerca de los costos reales sobre el costo de la producción de un galón de ACPM. Es pertinente que Ecopetrol, en su rol socio mayoritario a nivel nacional, reconozca al FEPC una contribución especial, renunciando a ciertos costos de oportunidad. La razón de ser de la empresa debe ser garantizar la suficiencia energética a un precio justo para los colombianos.

Adicionalmente, se debe buscar una compensación tributaria, ya que por cada galón de combustible se están pagando cinco impuestos. Esta propuesta de reducción de los impuestos ha sido discutida en diversas audiencias públicas en el Congreso de la República y cuenta con un proyecto de Ley que pretende la eliminación de tres de los cinco impuestos, generando un alivio de 938 pesos por cada galón. Desde Colfecar presentamos nuestros argumentos para respaldar esta iniciativa en la primera audiencia pública en el congreso.

El diésel es fundamental en



Colombia, siendo la principal fuente energética del sector en el país. Este recurso representa más de una quinta parte del consumo total de energía nacional. Su importancia radica en su papel crucial para la movilización de bienes y equipos en sectores clave como la agricultura, la industria, la construcción y la minería. Además, facilita el acceso a productos esenciales y bienes básicos como alimentos, medicamentos, ropa y artículos de aseo para todos los hogares colombianos.

El diésel es el principal componente de los costos en el transporte de carga y de pasajeros, participando en un 40% según el DANE. El 97% de la carga en nuestro país se mueve por carretera, por lo que un incremento en el precio del ACPM se trasladará directamente a los consumidores debido al aumento en los precios de las materias primas, productos terminados y precios del transporte público.

Por esta razón, es crucial mejorar la eficiencia del transporte de carga y pasajeros, para contribuir a la superación de la po-

breza con criterios de equidad y beneficio para los colombianos.

Normalmente, se habla que el subsidio del diésel es regresivo porque beneficia a los más ricos, pero si se comparan todos los grupos del IPC que requieren del servicio de transporte de carga (en al menos una o varias de las etapas de su ciclo), es decir contando además de alimentos bienes de consumo y de uso de los hogares, son un total de 15 de los 42 grupos que tiene el IPC, para el caso de los hogares pobres estos corresponden al 32,33% y para el caso de los hogares con ingresos altos en un 19,18%.

Mantener un precio estable para el diésel no beneficia más a los hogares con mayores ingresos, sino, por el contrario, protege la economía de los hogares pobres y vulnerables. ¿De qué regresividad se está hablando?

¿Es el momento de subir el precio del diésel cuando los generadores de carga tienen sus ventas caídas y las empresas de transporte y los propietarios ven su situación económica cada vez más complicada?



Congreso
Colfecar 2024
Juntos Movemos a Colombia
18, 19 y 20 septiembre

HOTEL LAS AMÉRICAS
CARTAGENA DE INDIAS

¡No te pierdas el evento más importante del año en el sector del transporte de carga y logística en Colombia!

El Congreso de Colfecar en su 49ª edición reúne a expertos nacionales e internacionales y a los apasionados del transporte y la logística. **¡Vive una experiencia del más alto nivel!**

¡Sé parte de la evolución en la logística!



Agenda Académica
(miércoles, jueves y viernes)



Muestra Comercial 7.500 Mts²
(miércoles, jueves y viernes)



Coctel de bienvenida
(miércoles)

Almuerzos y Cenas
(jueves y viernes)

Fiesta de Apertura (jueves) y Gran Fiesta de Clausura (viernes)

Tarifas de Inscripción 3 DÍAS

Afiliados	NO Afiliados
\$ 2'465.000	\$ 2'850.000

+ IVA

Si paga antes del 30 de junio

Afiliados	NO Afiliados
\$ 2'220.000	\$ 2'570.000

+ IVA

COLFECAR rechaza nueva regulación

► *La medida afectará directamente la estructura administrativa de las empresas del sector transporte, puesto que generará un desbalance desproporcionado en la cuota regulada.*

Desde COLFECAR solicitamos a la ministra de Trabajo, Gloria Inés Ramírez, y al director del SENA, Jorge Eduardo Londoño, tener en cuenta las observaciones desde el sector de transporte y logística que hacen inviable el cumplimiento del acuerdo 0010 del 29 de diciembre de 2023 del SENA.

Este acuerdo modifica la normativa que regula “(...) el listado de oficios y ocupaciones para determinar la cuota de contratación de aprendices para los sectores productivos” y amplía e incluye dentro de dicho listado, cargos como: conductores de vehículos livianos, pesados, de alimentos, mensajeros, repartidores, entre otros”, lo que, sin lugar a duda, resulta en un perjuicio para las empresas de transporte, debido a que incrementa considerablemente la cuota regulada de aprendices SENA.

“La medida afectará directamente la estructura administrativa de las empresas del sector transporte, puesto que, sí, la nueva regulación de la cuota SENA considera cargos predominantes en el gremio del transporte, como: conductores de tractocamión, de vehículos pesados y mensajeros, generará un desbalance desproporcionado en la cuota regulada”, señaló Nidia Hernández, presidente de Colfecar.

Hay que tener en cuenta que actualmente el SENA



no cuenta con programas de formación enfocados para empresas de transporte que permitan precisamente cubrir estas vacantes, puesto que la oferta educativa del SENA en su gran mayoría está enfocada principalmente en áreas administrativas y muy poco a las operativas. Además, nuestro sector en este momento experimenta una escasez de conductores de vehículos tipo camión y tractocamión a nivel nacional, lo que generará un mayor impacto y gran dificultad en cuanto a con-

tratación de personal que supla esta necesidad de las empresas de transporte.

La inclusión de cargos netamente operativos como la labor del conductor y mensajeros, sin que se cuente con aprendices que puedan desarrollar dicha función y que, al mismo tiempo, ocupan un porcentaje mayor de trabajadores en el sector del transporte, impactará directamente en las áreas administrativas, que naturalmente, resultan minoritarias dentro de la estructura de las organizaciones.

Por las razones antes

expuestas, bajo esta nueva imposición, se generarían consecuencias como la necesidad de prescindir de personal vinculado mediante contrato de trabajo, buscando suplir cuando se pueda sus funciones con aprendices, teniendo en cuenta la responsabilidad que se le puede encomendar, cumplir tareas importantes, más no trascendentales o que requieran un alto grado de conocimiento, preparación específica, formación o experiencia, clave para el sector.

Los índices de escasez

“ Los índices de escasez de conductores sumada a la alta rotación de personal en el sector logístico se debe a que, por una parte, las nuevas generaciones no ven atractiva la labor de conducir precisamente, porque en Colombia no existe ni siquiera como carrera técnica

del SENA frente a la cuota de aprendices

Desde COLFECAR hacemos un llamado a la sensatez, pues no es posible que en medio de una economía que no despegue y con una alta tasa de desempleo e informalidad, se sigan imponiendo nuevas obligaciones que solo agregan más costos y dificultades a la generación de empleo formal

car su estructura para los cargos que desempeñan sus funciones en oficinas, se verán en la obligación de recurrir a la monetización parcial o total de la cuota de aprendices regulada, impactando directamente las finanzas de las empresas. En caso contrario, de cumplir con la vinculación total de la cuota regulada, la empresa incurrirá en los costos naturales de la adecuación de los puestos de trabajo, mobiliarios, computador, medios de comunicación, dotaciones y demás costos que implica la vinculación de un funcionario, en cualquier caso, las empresas tendrán que asumir mayores costos, cuando el 99.5% de las empresas son micro, pequeñas y medianas, que actualmente se encuentran en modo supervivencia debido al estado de la econo-

mía del país”, afirmó Hernández Jiménez.

Además, este incremento en los costos laborales y no laborales tendría un efecto directo sobre el porcentaje de informalidad laboral en el sector, debido a la realidad económica actual del transporte.

Los costos laborales vienen incrementando ostensiblemente en los últimos años, solo entre 2022 y 2024 el salario mínimo ha incrementado un 48%, igualmente de la reducción en la jornada laboral y la incertidumbre por cuenta de la Reforma Laboral que cursa actualmente en el Congreso. Para las empresas del sector transporte de carga y logística, considerando que es una actividad que se presta los 7 días de la semana, las 24 horas del día, la nómina pesa hasta el 50% en la estructura de costos de las empresas del sector.

Este año los volúmenes de carga transportada han disminuido por cuenta de la recesión económica y crecimiento negativo en la mayoría de los sectores que demandan el servicio de transporte de carga: industria, comercio, minería y construcción.

Lo anterior, sumado a un contexto en donde los costos se encuentran presionados al alza debido al incremento generalizado de la mayoría de los insumos que utiliza el sector transporte debido al alto costo del dólar, tasas de interés en exceso altas, sumado a los cierres viales

por cuenta de derrumbes y avalanchas, los más de 212 bloqueos en las vías nacionales entre enero y abril de este año, por cuenta de comunidades inconformes. Sumado a la creciente ola de inseguridad que ha obligado a limitar los horarios de tránsito hasta por 12 horas en algunos departamentos, debido al incremento de: secuestros, hurtos y extorsiones, por lo cual la productividad de los vehículos de carga y pasajeros se ha visto afectada significativamente.

Desde luego no está en discusión la importancia y beneficios de la obligación social que asumen las compañías al abrir espacios complementarios de aprendizaje a través de la vinculación de aprendices SENA, sin embargo, con esta nueva regulación que impacta directamente el número de aprendices por el que se ve obligado a responder una empresa, una vez más, se está cargando de mayor responsabilidad y obligaciones económicas al generador de empleo, lo que nos lleva a una relación ganar-perder, donde el afectado final es el nuevamente el empleador.

Es necesario resaltar que el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, no cuenta con suficientes aprendices para cumplir con la regulación que tienen las empresas actualmente y, por ende, pretender aumentar esta cuota de regulación sin tener esta entidad la capacidad de suplir la cuota de aprendices

impuesta en el acuerdo expedido el 29 de diciembre de 2023, no es viable ni para el SENA ni para el sector empresarial.

Por lo anterior, hacemos un llamado urgente al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, para establecer una mesa de trabajo con todos los actores que intervienen en la cadena logística, teniendo en cuenta que el sector no ha sido involucrado en la expedición de esta nueva regulación, con el objetivo de evitar un impacto negativo en cuanto a las cargas económicas que asumirán las empresas de transporte, las cuales terminarán impactando los precios de los bienes transportados a los colombianos.

“Desde COLFECAR hacemos un llamado a la sensatez, pues no es posible que en medio de una economía que no despegue y con una alta tasa de desempleo e informalidad, se sigan imponiendo nuevas obligaciones que solo agregan más costos y dificultades a la generación de empleo formal. Las empresas del sector transporte de por sí ya están hiperreguladas y cada nueva obligación que surge desde las diferentes entidades públicas, lo único que genera son nuevos sobrecostos que, sumados a los innumerables bloqueos, ola de inseguridad y bajos niveles de volúmenes de carga están llevando al sector a una crisis sin precedentes”, enfatizó la presidente de Colfecar, Nidia Hernández Jiménez.



Freepik

de conductores sumada a la alta rotación de personal en el sector logístico se debe a que, por una parte, las nuevas generaciones no ven atractiva la labor de conducir precisamente, porque en Colombia no existe ni siquiera como carrera técnica y, adicionalmente, las personas ven en las labores operativas de base, un paso temporal para ascender o desarrollarse en una actividad técnica o profesional que mejore su estatus y economía.

“Las empresas que finalmente no puedan modifi-

La economía y las cifras del Ministerio

► El Ministerio de Transporte ha venido reportando este año unos crecimientos en promedio del 5% con respecto al 2023 en los volúmenes de carga que se reportan en el RNDC en el primer trimestre. Y si bien, las cifras dictaminan que esto es cierto, también requieren de un contexto:

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



En el RNDC históricamente se ha reportado la información de la carga que se moviliza entre municipios distintos a través de lo que tiene manifiesto de carga (conforme lo dictamina la regulación del sector), este nunca ha tenido una cobertura total del mercado en el país, pues la brecha históricamente venía siendo de más del 50% (las empresas de transporte que reportaban información eran menos de la mitad de empresas habilitadas por el Ministerio) y los generadores de carga eran un poco menos de 500.

En esa medida, se viene haciendo un esfuerzo mediante la Resolución de fortalecimiento al RNDC para tener mayor visibilidad, por ejemplo, a partir de agosto del 2023 se hizo obligatorio el “registro de viaje municipal” un proceso en el cual se están reportando los viajes urbanos y que se viene normalizando hasta la fecha, así como también las autoridades vienen en una campaña de fortalecer y promover el reporte de la información a esta plataforma y otras.

Con tan sólo el registro de viaje municipal los incrementos han sido inusitados -y todavía falta-, pues en 2022 el Ministerio

reporta que hubo un poco más de 117 mil registros, que para 2023 incrementó a 1,1 millones y en lo corrido de 2024 ya va en 1,5 millones, es decir, el incremento en la información es de más del 1253%.

Lo anterior también aplica a que cada vez más empresas “se están formalizando” pues están empezando a ser visibles ante las autoridades: en julio del 2023 sólo 1.621 generadores reportaban información y en junio de este año ya van 13.310 generadores ¡más de 8 veces en menos de 1 año!, del lado de las empresas de transporte el crecimiento también ha sido notable pues pasamos de tener 2.070 empresas reportando (en jul-23) a 2.144 en junio del 2024, con un pico de 2.209 en abril del 24.

Del lado de la demanda

De otra parte, los principales gremios de los sectores productivos que generan carga (industria, comercio, construcción, y sectores primarios) vienen le-

vantando la mano que la situación de sus sectores no va bien desde hace meses.

Estos resultados quedaron reflejados en el último reporte del PIB que publicó el DANE a primer trimestre de 2024, pues sectores clave como industria, construcción, comercio y minería cayeron comparados con 2023.

La caída del PIB del sector industrial fue de -5,9%, pero la producción manufacturera registró una caída anual del 11,1% en marzo, una cifra negativa de doble dígito que no se había registrado desde el paro nacional de 2021.

Del lado del sector comercio la caída fue del 0,7% anual, aunque las ventas reales del sector minorista sufrieron una caída del 3,9%, a esto se le debe sumar que según FENALCO el sector cumplió en junio 17 meses consecutivos con ventas disminuyendo, así como una perspectiva poco favorable en los próximos meses pues el 76% de los empresarios de ese sector considera que las cosas estarán igual o peor en el corto plazo.

En comercio exterior la dinámica de contracción es similar, entre enero y mayo de este año comparado con 2023 las importaciones han disminuido un 2,5% y las exportaciones un 4,7%. Esta situación se refleja en los puertos, de hecho en las mismas ci-

fras del RNDC si se suma la carga con origen Buenaventura, Cartagena y Santa Marta la caída ha sido de aproximadamente 1 millón de toneladas en el primer trimestre de este año.

El sector minero ha experimentado un declive continuo este año, la caída del primer trimestre fue del -1,5%, siendo el segundo trimestre consecutivo con números negativos a donde se debe sumar la incertidumbre por diferentes anuncios y medidas del gobierno actual frente a desincentivar la actividad en este sector específicamente por cuestiones medioambientales.

Finalmente, en cuanto al sector de la construcción, su comportamiento fue de 0,7% anual, esta cifra se vio impulsada principalmente por las obras civiles, un sector que venía presentando diferentes dificultades en cuanto a garantizar la sostenibilidad financiera de diversos proyectos. Ahora bien, la construcción de edificaciones experimentó un comportamiento negativo de -2,5%. Según cifras de CAMACOL, las ventas de viviendas cayeron un 17,7%, alcanzando el nivel más bajo en 15 años. Los lanzamientos e iniciaciones de vivienda también registraron una disminución del 34,0% y 26,7%, respectivamente.

Con estas cifras de un sector productivo que estuvo debilitado durante todo el año 2023, sería impreciso anotar que los volúmenes de carga han incrementado para las empresas y que la situación del sector en el país viene mejorando.

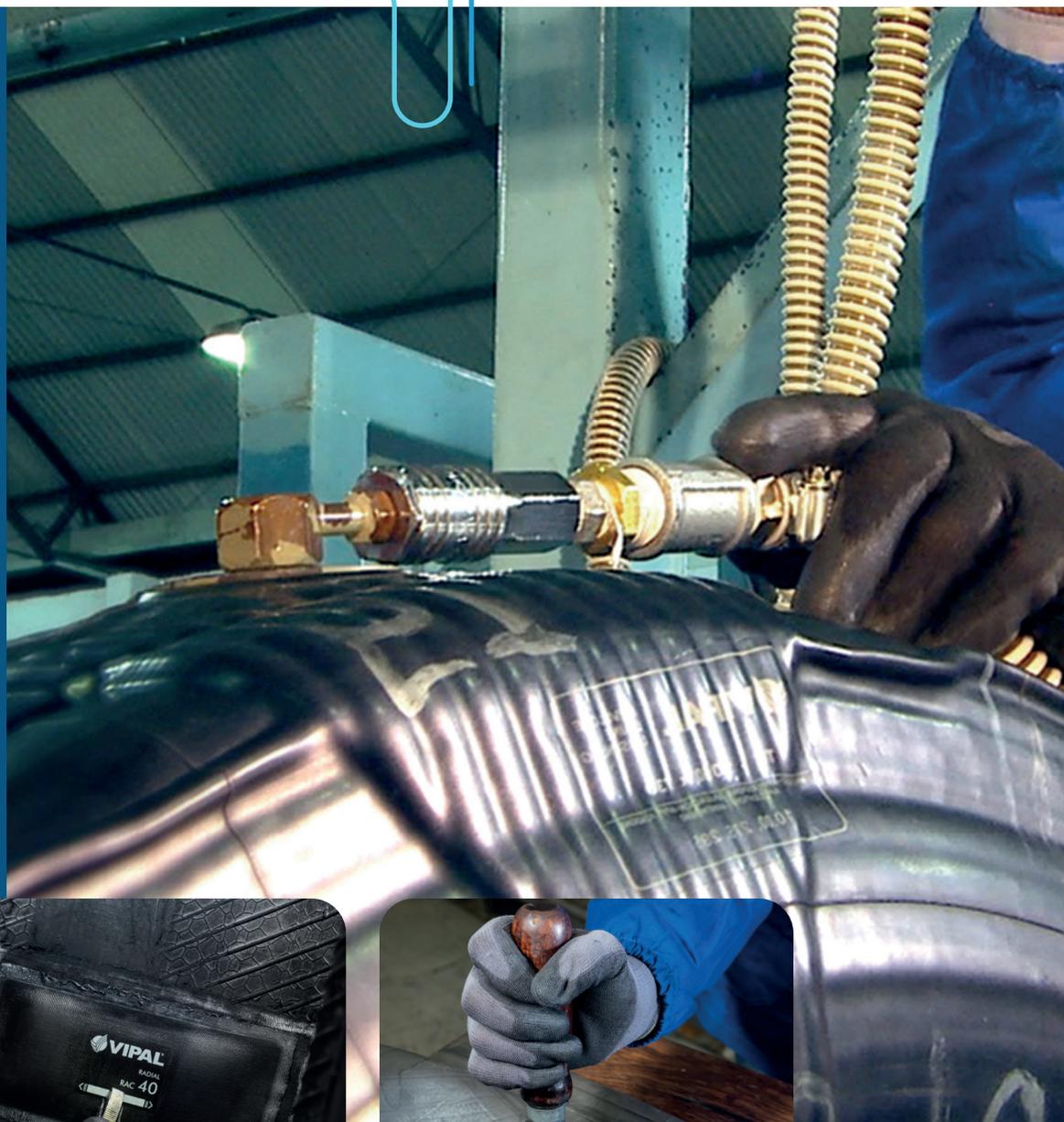
La caída del PIB del sector industrial fue de -5,9%, pero la producción manufacturera registró una caída anual del 11,1% en marzo, una cifra negativa de doble dígito que no se había registrado desde el paro nacional de 2021

CONFIANZA Y SEGURIDAD.

GRACIAS A LOS PRODUCTOS VIPAL.

VAS EN EL CAMINO CORRECTO.

VIPAL RECORRE EL MUNDO CON EL FIN DE DESARROLLAR LOS MEJORES PRODUCTOS PARA SU EMPRESA.



OLTRO S.A.
Bogotá - (1) 893.2027

BANDTEK
Bogotá - (1) 876.4545

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

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

Metrolant
Bucaramanga - (7) 671.1222

ANRE
Asociación Colombiana de Fabricantes de Herramientas de Corte y Pulido

TRIB Member
An Industry Association

RENCANAL
Medellín - (4) 444.5858

Perforaciones SUPERIOR
Neiva - (8) 860.3243

Remachados Centauros
Villao - (8) 682.4008

SIDEAS
Cartagena - 314 212.1680



VIPAL 50 AÑOS

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

Transporte de carga advierte que cada bloqueo genera pérdidas de \$4,9 mil millones de pesos

► Entre enero y abril de 2024, se han registrado un total de 212 bloqueos en las vías nacionales por comunidades inconformes en todo el territorio nacional, lo que implica pérdidas acumuladas de \$1,1 billones de pesos por concepto de lucro cesante.

Entre enero y abril de 2024, se han registrado un total de 212 bloqueos en las vías nacionales por comunidades inconformes en todo el territorio nacional, lo que implica pérdidas acumuladas de \$1,1 billones de pesos por concepto de lucro cesante. Lo anterior implica que cada bloqueo en las vías le ha costado al sector un total de \$5 mil millones de pesos este año. Si se compara con 2023, al mismo período se habían presentado 267 bloqueos con pérdidas de \$1,3 billones de pesos, en ese momento cada bloqueo generaba pérdidas de \$4,9 mil millones de pesos; es decir, para este año las pérdidas por bloqueo han incrementado en un 2%.

Diariamente, las pérdidas para la economía del sector por cuenta de los bloqueos son de aproximadamente \$8,9 mil millones de pesos. Se debe tener en cuenta que las pérdidas son superiores, pues no se está contabilizando la afectación de otras consecuencias que tienen los bloqueos para el sector, como lo son daños a los conductores, a los vehículos y pérdidas o hurtos de las mercancías, así como desde COLFECAR no se están contabilizando los bloqueos que se presentan en vías urbanas ni terciarias, por lo tanto, la situación es

Pérdidas mensuales por bloqueos para el sector transporte de carga



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos Colfecar

“ Con un balance de 212 bloqueos de enero a abril, cierres viales, altos costos operativos y laborales, una hiper regulación por parte de las entidades del estado que solo nos genera más sobre costos, sumado a una ola de inseguridad y un bajo volumen de carga producto de la recesión económica que ha llevado a cifras negativas a la industria, el comercio, la construcción y la minería, está llevando al sector de transporte a una crisis sin precedentes”

Nidia Hernández Jiménez,
presidenta Ejecutiva de Colfecar

mucho más crítica.

Los efectos que tienen los bloqueos sobre la economía no son solo directos sobre la inflación de la canasta básica, sino también son indirectos y afectan el costo agregado de producción de diferentes bienes e insumos que consumimos todos los

colombianos, además de generar afectaciones a la productividad y competitividad del país.

Por lo anterior, no podemos seguir normalizando los bloqueos en las vías, esto no solo tiene una grave afectación para empresas de transporte, propietarios

de vehículos y generadores de carga (agricultores, comerciantes, industriales, emprendedores, entre otros) sino para todos los colombianos en general, se está poniendo en riesgo el abastecimiento de todo el país.

Esta situación sumada a

la creciente ola de inseguridad que afecta a todo el territorio nacional especialmente en departamentos como: Norte de Santander, Cauca, Huila, Nariño y La Guajira, viene afectando la productividad de los vehículos de carga y pasajeros, a través de varias modalidades delictivas en contra de conductores de carga (como por ejemplo las extorsiones que este año han incrementado un 18% según cifras de la Policía Nacional) los horarios de tránsito de los vehículos se vienen limitando a sólo 12 horas en horario diurno en los departamentos.



BLOQUEOS EN VÍAS NACIONALES 2024

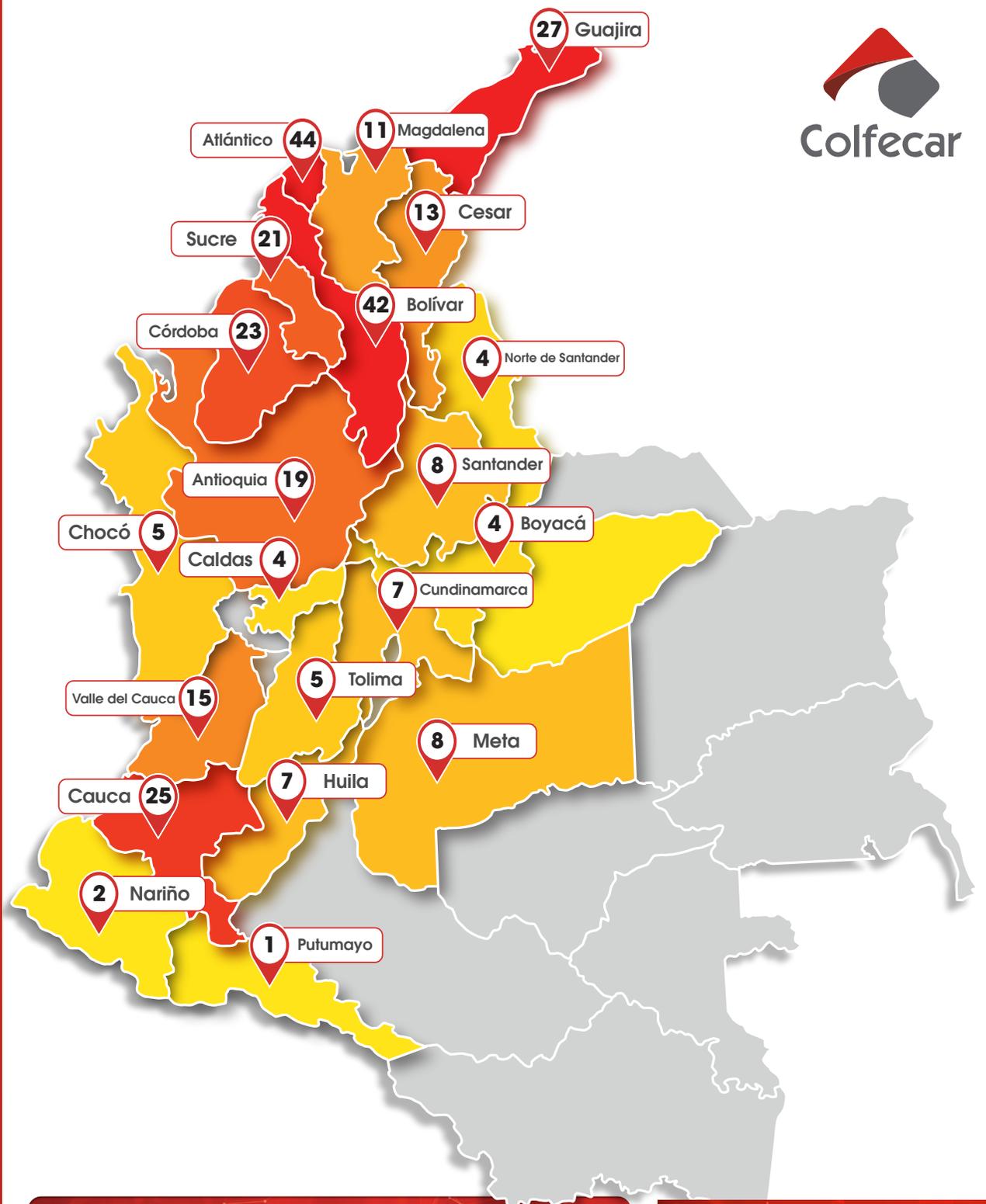
Enero 01 a mayo 31

Departamentos más afectados:

1. Atlántico
2. Bolívar
3. Guajira
4. Cauca
5. Córdoba

En esta cifra solo se está contemplando los bloqueos en vías Nacionales y NO en las vías terciarias NI urbanas, por lo tanto la cifra es **MUCHO MÁS ALTA**

¡DURO GOLPE A LA PRODUCTIVIDAD DEL PAÍS!



BLOQUEOS Y HORAS PERDIDAS

Mes	Bloqueos	Horas
Enero	38	201
Febrero	63	437
Marzo	42	238
Abril	69	456
Mayo	84	734

TOTAL BLOQUEOS

296

TOTAL HORAS PERDIDAS

2066

= **86** DÍAS

Así va la economía nacional y del

► El sector transporte de carga es una actividad transversal y una columna vertebral de la economía nacional, desempeñando un papel crucial en la conectividad, el comercio y la logística del país. Este análisis examina el estado actual y los desafíos del sector, en el contexto económico del país en 2024.

Por: **Julián Villamizar,**
Analista de Asuntos
Económicos de
Colfecar



Crecimiento Económico

Recientemente, el DANE publicó los primeros resultados del 2024 del crecimiento económico del país, evidenciando un estancamiento, donde llegar al crecimiento de 1% es una tarea complicada. Para el primer trimestre de 2024, la economía colombiana creció un 0,7%, siendo 2,1 puntos porcentuales menos al crecimiento registrado en el mismo periodo de 2023 (2,7%). Este persistente estancamiento, que lleva cuatro trimestres consecutivos con cifras cercanas al 0%, representa un desafío significativo para lograr tasas de crecimiento más sólidas.

En cuanto a los sectores económicos, se observa un panorama desafiante. Seis sectores mostraron comportamientos negativos durante este período. La industria (-5,9%) ha experimentado una caída por cuarta vez consecutiva, seguido sorprendentemente por las actividades financieras y de seguros, con una disminución del 3,0%. Por su parte, sectores como la agricultura mostró un cre-

cimiento del 5,5%, seguida de la administración pública y las actividades artísticas con un aumento del 5,3% y 5,2%, respectivamente.

El sector de transporte y almacenamiento, específicamente, registró una caída del 1,5%, lo que representa una disminución de 5,7 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del año anterior (4,2%). Este resultado refleja una considerada desaceleración del sector. En los subsectores, el transporte terrestre y por tuberías tuvo un crecimiento modesto del 0,2%, cayendo 2,4 puntos porcentuales respecto al primer trimestre de 2023. Las actividades de mensajería y paquetería completaron seis trimestres consecutivos en terreno negativo, con una caída del 3,4% en este último periodo.

Inflación y desempleo

La inflación ha mostrado una tendencia decreciente en los primeros meses del año 2024. Aunque en diciembre de 2023 alcanzó un 9,28%, en junio de 2024 el índice de Precios al Consumidor - IPC se situó en el 7,18%. Sin embargo, es



importante destacar que esta disminución no implica necesariamente una reducción de precios, sino más bien una desaceleración en el ritmo de crecimiento del 2023.

Al analizar por sectores, se observa que la educación, los restaurantes y hoteles y los servicios públicos fueron los que más crecimiento experimentaron, con tasas de inflación del 11,21%, 9,57% y 9,25%, respectivamente..

A pesar de esta disminución, la inflación en Colom-

bia sigue siendo significativamente más alta que en otros países de la región. Por ejemplo, en Brasil la inflación ha descendido hasta el 3,3%, alcanzando su nivel más bajo en dos años. Por otro lado, en Chile se observó un leve aumento, situándose en torno al 4,1%. En Perú, la tasa alcanzó un mínimo en tres años al llegar al 2,42%. Mientras tanto, México registró una inflación del 4,69%, mostrando una variación respecto a los otros países de la región.

Por otra parte, el des-

empleo en el país sigue siendo una preocupación persistente, manteniéndose en cifras de dos dígitos. En mayo de 2024, la tasa de desempleo se ubicó en el 10,3%, aunque representa una leve mejora de 0,2 puntos porcentuales en comparación con el mismo periodo del año 2023, sigue siendo alarmante.

El sector del transporte y almacenamiento, a pesar de enfrentar desafíos, ha logrado ser un motor de generación de empleo y se ha mantenido estable, re-

sector transporte de carga en el 2024



Pixabay

presentando el 7,3% del total de ocupados en el país con un total de 1,7 millones de ocupados, sin embargo, para este mes se destruyeron aproximadamente 69 mil empleos en el sector que el año pasado. El empleo del sector transporte es de gran importancia, ya que proporciona en cierta medida una estabilidad laboral en tiempos de total incertidumbre y freno económico, lo que en cierta parte contribuye a la recuperación económica del país y del sector.

Tasa de interés y Tasa Representativa de Mercado

El pasado 28 de junio de 2024, la Junta Directiva del Banco de la República anunció un tercer recorte consecutivo de la tasa de interés, reduciéndola en 50 puntos básicos hasta ubicarla en 11,25%. Esta medida se adoptó en respuesta al dinamismo observado en la inflación, particularmente en la inflación y el crecimiento económico.

La reducción de la tasa de interés busca impulsar el crecimiento económico al hacer más accesibles los préstamos y las inversiones, lo cual es fundamental para la recuperación del sector transporte de carga.

Por su parte, la Tasa Representativa del Mercado- TRM en Colombia se situó en un promedio mensual de \$4.054 pesos en junio, evidenciando una tendencia apreciativa de la moneda local en todo el año 2024. A pesar de este comportamiento, el dólar ha mostrado resistencia de mantenerse en la barrera de los \$4.000 pesos. Este fenómeno se atribuye a diversos factores externos, especialmente a las expectativas de los inversores respecto a los recortes en la tasa de intervención de la Reserva Federal, impulsados por los resultados positivos en la inflación y el crecimiento en Estados Unidos. Y de igual forma, los precios del petróleo han registrado un aumento por encima de los \$80 dólares

por barril en el transcurso de este año.

No obstante, se espera que esta tendencia pueda cambiar en el segundo semestre del año, según señala Corficolombiana. Esta argumenta que situaciones como el incremento del endeudamiento gubernamental, las expectativas de un crecimiento económico más lento a largo plazo, las incertidumbres en la producción petrolera y las reformas gubernamentales podrían incidir en el precio del peso colombiano. La disminución en las tasas de interés del Banco de la República y una mayor demanda de dólares por parte del sector empresarial debido a obligaciones financieras más cuantiosas podrían tener un impacto en la cotización de la moneda nacional.

Costos operativos

Los costos del transporte son un componente crucial en la estructura económica del sector productivo. Estos influyen directamente en la competitividad de las empresas y en los precios finales de los productos.

El sector es sensible a los cambios en la inflación. Los costos operativos, que incluyen combustibles, peajes y salarios, están directamente influenciados por la inflación. Asimismo, una alta inflación puede reducir el poder adquisitivo de los consumidores, disminuyendo la demanda de bienes, lo que afecta los volúmenes de carga.

Las fluctuaciones de la

TRM afectan de manera directa al sector de transporte de carga. Muchos insumos críticos, como las partes y repuestos, las llantas, los filtros, los lubricantes, entre otros dependen del precio del dólar, ya que son importados. Estas repercusiones se ven reflejadas en cierta parte en los costos operativos del transporte. Asimismo, la TRM y la tasa de interés también influyen en la compra de vehículos nuevos. Una moneda local débil y altas tasas de interés pueden desincentivar la renovación de flotas por parte de las empresas.

En este sentido, el DANE presentó el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera, que mostró una variación del 3,47% en lo corrido del año de mayo, con los costos fijos y los peajes siendo los mayores contribuyentes a esta variación. Por su parte, el Índice de Precios de Transporte de COLFECAR registró una variación del 3,48% para el mismo periodo.

Reflexiones del sector

La desaceleración económica actual se traduce en una menor volúmenes de carga para el sector transporte de carga. Esto se refleja en la disminución del dinamismo de sectores interrelacionados como la industria, el comercio, la construcción, la minería y la agricultura. Por lo tanto, es indispensable implementar acciones y políticas que impulsen y estimulen la eco-

nomía nacional. Aunque la inversión ha mostrado cifras negativas en el último año, esta debe ser una opción viable para la recuperación de los sectores productivos del país.

La importancia del sector transporte de carga radica en su papel como facilitador y mediador del comercio y la distribución de bienes en el país. Un desempeño negativo en este sector no solo afecta directamente a las empresas de transporte, sino también a toda la cadena de suministro y, por ende, a la economía en general. Además, el sector es un pilar fundamental para la competitividad y el desarrollo económico del país, entrelazando la logística y la conectividad entre regiones.

Sin duda alguna, el segundo semestre de 2024 será un periodo de grandes desafíos para el sector de transporte de carga. Es esencial ser conscientes de la situación económica del sector y del desempeño general del país, hay que seguir trabajando fuertemente como gremio del sector en acciones proactivas para enfrentar estos retos de la mejor manera. Solo así se podrá asegurar la sostenibilidad y crecimiento del sector y de nuestras empresas de transportes. Además, es fundamental fomentar la colaboración entre el sector público y privado para mejorar la infraestructura y la seguridad vial creando un entorno propicio para el desarrollo continuo y favorable para el sector.

Colfecar en Tu región, Bucaramanga

▶ Durante Colfecar en Tu Región Bucaramanga se abordaron temas de actualización importantes para el sector. Los afiliados al gremio dieron respuesta a sus inquietudes.



Colfecar en Tu región, Bogotá

► Durante esta edición del evento que organiza Colfecar, se habló acerca de las necesidades del sector de carga y logística.



Colfecar participa en

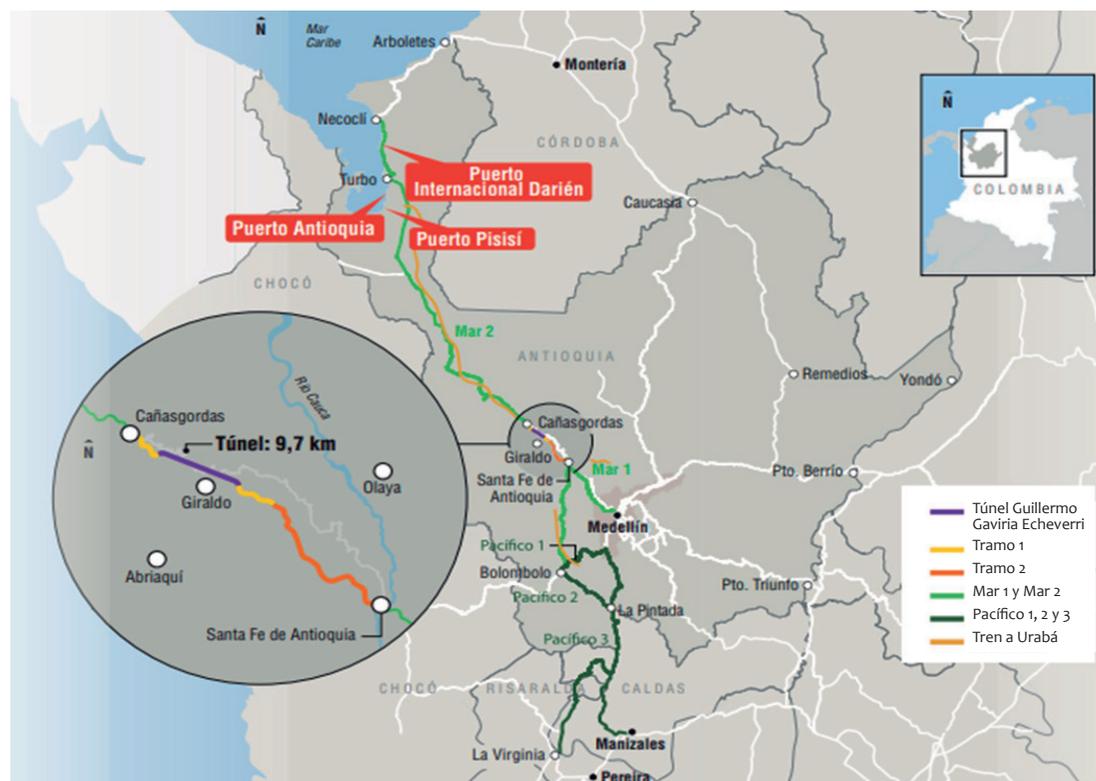
► En dicho evento se recolectó información en materia de seguridad y comercio para presentar una visión más completa de la profunda y positiva transformación que está viviendo este territorio como resultado de las inversiones en infraestructura que conectan al Urabá con Colombia.

Durante el 22 y 23 de mayo, realizamos una visita de inspección para constatar el avance de un conjunto de obras que, sin duda, tendrán un considerable impacto en el mapa de la logística nacional como la conocemos.

Durante esta misión en Urabá, inspeccionamos los proyectos Mar 1 a cargo de la concesión Devimar, Mar 2 a cargo de Autopistas Urabá, el Túnel del Toyo, un proyecto conjunto de INVIAS, la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín, y Puerto Antioquia, el más avanzado de los proyectos portuarios en desarrollo en esta región.

Actualmente, se está avanzando para convertir al Urabá Antioqueño en la mejor esquina de Colombia en materia de eficiencia logística. También tuvimos la oportunidad de recolectar información en materia de seguridad y comercio para presentar una visión más completa de la profunda y positiva transformación que está viviendo este territorio como resultado de las inversiones en infraestructura que conectan al Urabá con Colombia.

Cabe anotar que, Devimar fue una de las primeras concesiones de 4G en entrar en fase de operación y mantenimiento. Su etapa constructiva terminó y fue puesta en funcionamiento el 14 de octubre de 2022. Se



“ Se está avanzando para convertir al Urabá Antioqueño en la mejor esquina de Colombia en materia de eficiencia logística. También tuvimos la oportunidad de recolectar información en materia de seguridad y comercio para presentar una visión más completa de la profunda y positiva transformación que está viviendo este territorio”

compone de 181 km en dos rutas:

- Medellín – Santa Fe de Antioquia – Cañasgordas.
- Venecia (Bolombolo) - Santa Fe de Antioquia – Cañasgordas.

Esta concesión brindará acceso al Urabá a los vehículos que vengan por la ruta del sur del país y del eje cafetero, así como a los que vengan de los santanderes, Bogotá o el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

La concesión superó recientemente la pérdida de los accesos al puente sobre el Río Tonusco en Santa Fe de Antioquia y actualmente se encuentra trabajando en labores de estabilización de taludes en el sector Meloneras, situación que

genera que en este punto de la doble calzada sea necesario transitar de manera bidireccional por la calzada Medellín – Santa Fe de Antioquia. Este manejo de tráfico permite que el usuario no se vea afectado por esta novedad.

Adicionalmente, cuenta con servicios de grúa, carro taller e inspectores viales las 24 horas del día. Dispone de dos unidades de pesaje, ambas de pesaje dinámico, es decir, que los vehículos pueden ser pesados manteniendo una velocidad de 40 km/h. Si supera esta velocidad o está muy cercano al límite de peso de cada categoría, el vehículo debe pasar a la báscula estática, esta es una herramienta en materia de eficiencia, si

logramos que tenga buen uso por todos los usuarios de carga.

Túnel del Toyo

El proyecto del Túnel del Toyo es el que presenta mayores inconvenientes para su terminación y puesta en funcionamiento. Este megaproyecto se divide en dos tramos:

Tramo 1: Incluye el túnel y sus vías cercanas, a cargo de la Gobernación de Antioquia, con un avance del 92 %. Este es el túnel más largo de América, con 9.7 km. Pudimos evidenciar avances en la instalación de asfalto MR y revestimientos. Sin embargo, falta que una vez se termine el 100% de esta parte física, el INVIAS realice la insta-

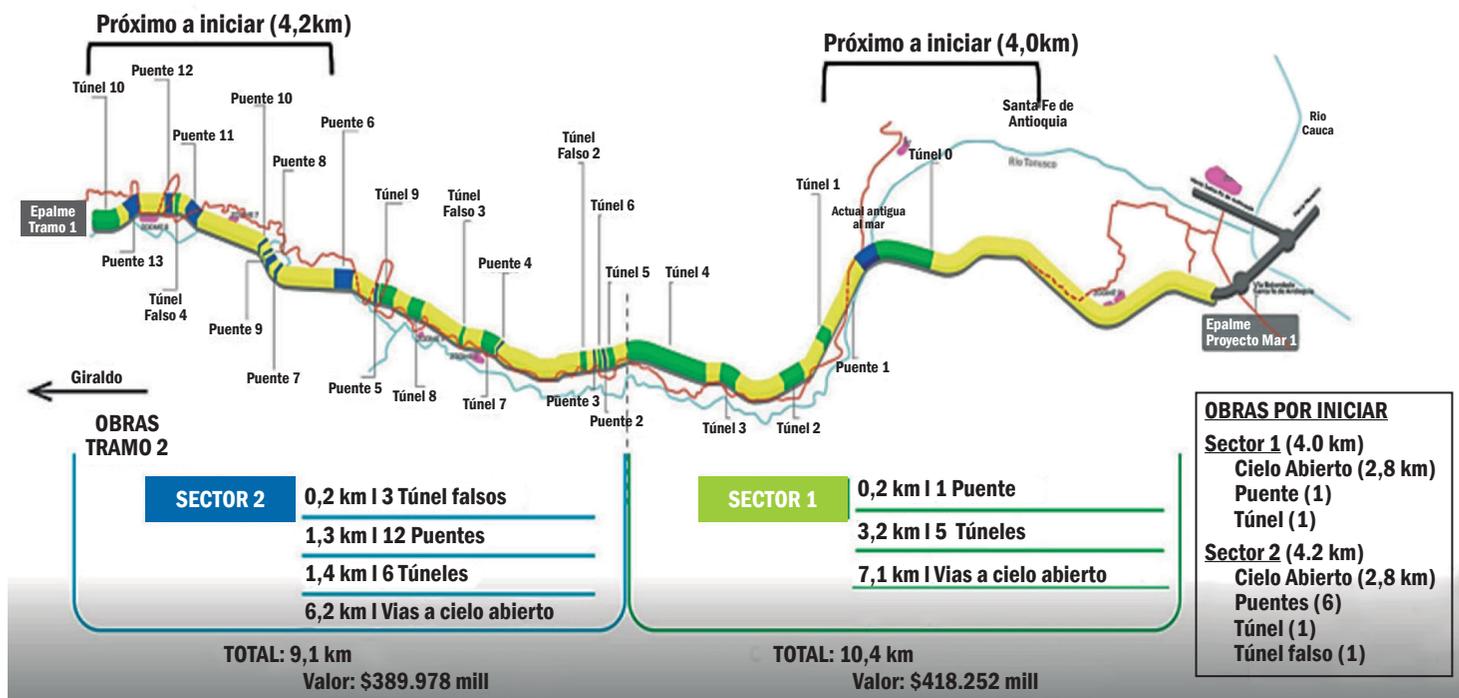
lación de equipos electromecánicos, lo cual requerirá un tiempo adicional.

Tramo 2: Incluye las vías de acceso desde Santa Fe de Antioquia y Cañasgordas, a cargo del INVIAS. Se divide a su vez en dos sectores:

El sector 1 presenta un avance del 54% y el sector 2 del 48%, debido a que tienen obras que no han iniciado labores, el proyecto en conjunto presenta una desfinanciación que se estima es de \$ 600.000 millones, desde el gobierno nacional no se cuenta con recursos para la vigencia 2024, por lo que se priorizaron algunas obras, pero se paralizaron otras, como el caso de los túneles 0 y 10, que son los ingresos al proyecto y hoy se encuentran

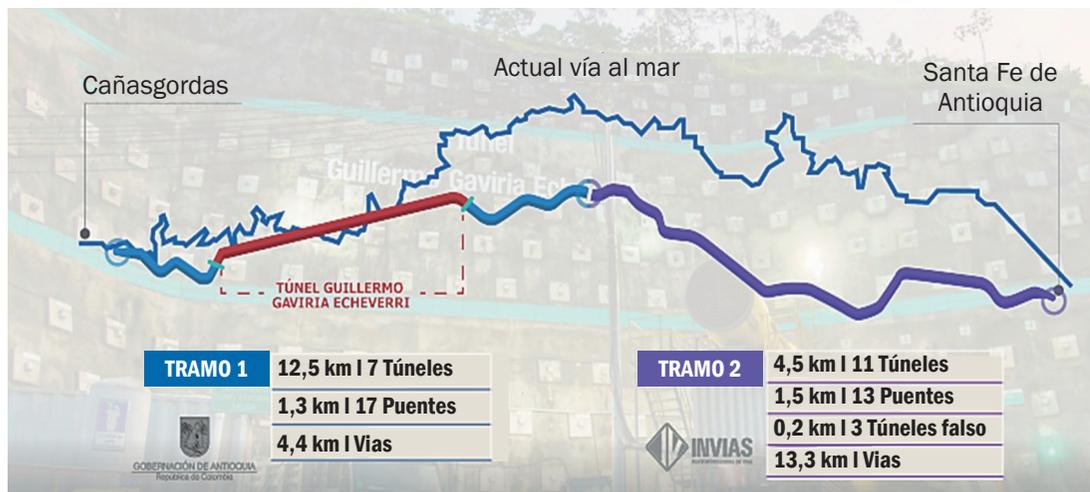
inspección de obras de Urabá

Túnel del Toyo: Tramo 2



“ Durante esta misión en Urabá, inspeccionamos los proyectos Mar 1 a cargo de la concesión Devimar, Mar 2 a cargo de Autopistas Urabá, el Túnel del Toyo, un proyecto conjunto de INVIAS, la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín, y Puerto Antioquia, el más avanzado de los proyectos portuarios en desarrollo en esta región

Túnel del Toyo: Tramo 1



al 0% de avance, para 2025 se espera que se asignen las vigencias futuras que se tienen para el proyecto, pero se va a seguir llevando el atraso.

Si hoy se contará con el recurso económico, las obras que faltan en los dos sectores tendrían un tiempo de ejecución de 24 me-

ses aproximadamente, la Gobernación de Antioquia, la Alcaldía e INVIAS siguen buscando estrategias que les permitan traer recursos a tiempo presente y poder iniciar obras cuanto antes, pero a la fecha no han encontrado la forma y siguen trabajando en las obras prioritizadas; entre tanto, se

soluciona el problema administrativo.

Esta obra va a tener un peaje que estaría en el Portal Cañas Gordas y contará con servicios de atención de emergencia en su fase de operación.

Autopistas Urabá

La concesión Autopista

Urabá se compone de 254 km en el tramo vial Cañasgordas – Necoclí. Presenta un avance del 97.9% y se estima que estará terminada para diciembre de 2024. A pesar de que hay sectores en obra que actualmente representan pasos a un solo carril, el antes y después de esta vía representa grandes avances en materia de seguridad vial. La repotenciación del túnel de La Llorona y las variantes que evitan el paso por las centralidades urbanas son soluciones pensadas tanto en el usuario de la vía como en la seguridad vial de las comunidades cercanas.

Puerto multipropósito, ubicado en el corregimiento de Nueva Colonia, del distrito de Turbo, este puerto se proyecta como el principal puerto sobre

el caribe colombiano, brindando soluciones a carga contenerizada, granel seco y RO-RO. Se estima que esté iniciando sus actividades comerciales en enero de 2025, según los avances y cronograma de obras actuales, algunas de sus características son:

Puerto Antioquia

- Se ubica a 260 millas náuticas del canal de Panamá
- Profundidad de 16,5mt que permite el recibo de buques New Panamax
- Viaducto a plataforma marina de 3.2km compuesto por 1.100 pilotes.
- 1.340 mt de línea de muelle
- 5 posiciones de atraque
- Capacidad inicial para 7 millones de toneladas año.
- Reduce en promedio 300Km la distancia de los centros productivos del

país al mar caribe.

- Escáneres
- Grúas STS – Móviles – RTG
- Bodegas para crossdocking

Seguridad

En materia de seguridad, la subregión de Urabá tiene una ventaja al operar como departamento de policía con autonomía en la toma de decisiones operativas y todas las especialidades de policía en terreno. El departamento se divide en 6 distritos:

- Apartadó
- Turbo
- Mutatá
- Necoclí
- Acandí
- Riosucio

En su fuerza disponible cuenta con los siguientes elementos:

- 1.490 policías.
- 15 estaciones de policía.
- 16 subestaciones.
- 2 CAI.
- 88 vehículos.
- 238 motos.

En la vía, se cuenta con un pelotón del grupo liviano de caballería en el tramo Chigorodó – Dabeiba, y la jurisdicción del Ejército



Mar 2 – Autopistas Urabá

corresponde a la Brigada 17.

Dinámica empresarial y productiva de Urabá

Con corte a 2023, Urabá registraba 12.860 empresas en la región, los principales sectores productivos son los siguientes:

- Banano: 33.902 Hectáreas
- Plátano: 27.360 Hectáreas
- Ganado: 651.323 Bovinos
- Cacao: 8.444 Hectáreas

- Palma de aceite: 4.141 Hectáreas.
- Maracuyá: 2.811 Hectáreas.
- El Coco: 798 Hectáreas.

El Urabá se ha venido fortaleciendo con entidades bancarias, educativas y médicas, aunque tiene en la actualidad un déficit de vivienda, en el cual viene trabajando la Gobernación de Antioquia con gremios de la construcción como Camacol.

Gestiones gremiales para desarrollar en la región

- Mientras se terminan las obras del Túnel del Toyo, será necesario que los vehículos de carga pasen por los municipios de Santa Fe de Antioquia, Buriticá y Giraldo. Es importante iniciar gestiones con estos alcaldes para evitar que estos pasos urbanos sean cuellos de botella en la ruta.

“Mientras se terminan las obras del Túnel del Toyo, será necesario que los vehículos de carga pasen por los municipios de Santa Fe de Antioquia, Buriticá y Giraldo. Es importante iniciar gestiones con estos alcaldes para evitar que estos pasos urbanos sean cuellos de botella en la ruta”



Puerto Antioquia

- Las concesiones MAR 1 y MAR 2 presentan muchos reductores tipo banda resonadora. Este tipo de dispositivos no reduce la velocidad en los vehículos particulares, pero sí afecta las suspensiones de los vehículos de carga. Es necesario hacer un inventario y verificar si cumplen con la normatividad vigente.
- Coordinar mesas de trabajo de lecciones aprendidas en torno a temas que se puedan mejorar con base en las experiencias en otros puertos como el caso de Buenaventura y Cartagena, para temas como seguridad, movilidad y procesos logísticos. Puerto Antioquia nos brinda una oportunidad única de una hoja en blanco, en la cual con el concurso de todos gremios, empresas y entidades del estado y la región podamos brindar el mejor ecosistema logístico para el país.

Almaviva
Global Cargo S.A.S.



Celebramos **tres décadas** de compromiso,
innovación y excelencia en el transporte de
carga internacional, nacional y urbana,
movimientos de ITR y OTM.



AÑOS

Construyendo Juntos

VIGILADO
SUPERINTENDENCIA FINANCIERA
DE COLOMBIA



Para más información contáctanos a nuestras líneas de atención:
314-4506116 – 310-3111976 o al correo servicioalcliente@almaviva.com.co
#TransformandoJuntos2024



almavivaintegracionlogistica



almavivaintegracionlogistica



Almaviva Integrador Logístico

Deteniendo en seco el desperdicio de agua

▶ Se desplazan uno o dos operarios hasta el lugar donde está el vehículo, quienes con la ayuda de un pequeño atomizador rocían el producto biodegradable, encapsulando las partículas de mugre en la superficie, que luego es limpiada con paños de alta absorción, eliminado completamente todo tipo de suciedad o manchas.



El Ministerio de Transporte, en su informe “Transporte en Cifras 2023”, confirma que, al cierre del año pasado, el transporte de carga registró un total de 10.222.296 viajes, durante los cuales se transportaron 135.964.213 toneladas de carga seca y 635.146 viajes de carga líquida, que sumaron 5.410.861.680 galones movilizados.

Estas cifras, sumadas a las que publicó en enero la ANDI en su Boletín de Vehículos Nuevos, donde asegura que fueron vendidas 11.445 nuevas unidades de vehículos de carga en Colombia entre enero 2023 / 2024, confirman la gran responsabilidad que el sector de transporte y logística tiene como actor fundamental para promover, mantener y asegurar la sostenibilidad ambiental en el país.

Así mismo, en casos como el de Bogotá, donde la ciudad atraviesa un periodo crítico de escasez y un estricto cronograma de racio-



namiento de agua potable, algunas empresas están haciendo aportes decididos que ya empiezan a reflejar números positivos para la contribución ambiental, responsabilidad social y compromiso con la sostenibilidad.

Es el caso de Solistica, integrador de soluciones logísticas 3PL para Colombia, que desde hace 4 años inició una interesante alianza de trabajo colaborativo con una compañía de lavado en seco de vehículos, evitando de esa forma el desperdicio de grandes cantidades de agua, algo que, hoy más que nunca, es altamente valorado en la capital del país.

Se trata de una tecnología simple pero altamente efi-

ciente y sostenible. Se desplazan uno o dos operarios hasta el lugar donde está el vehículo, quienes con la ayuda de un pequeño atomizador rocían el producto biodegradable, encapsulan-

do las partículas de mugre en la superficie, que luego es limpiada con paños de alta absorción, eliminado completamente todo tipo de suciedad o manchas, dejando además una capa



“ Desde hace 4 años inició una interesante alianza de trabajo colaborativo con una compañía de lavado en seco de vehículos, evitando de esa forma el desperdicio de grandes cantidades de agua

protectora hidrofóbica que alarga la duración del servicio. Cuando la carrocería tiene grandes cantidades de barro o polvo, se hace una preparación previa de secado y retirado con cepi-

durante el lavado de vehículos de carga



llos especiales antes de la aspersión manual.

“Esta innovación no solo nos ha permitido controlar al máximo el desperdicio de agua y aportar una contribución decisiva para el momento ambiental que vive la capital, sino que hemos eliminado casi por completo las fuentes contaminantes de aguas grises y detergentes que inevitablemente terminan en el sistema de alcantarillado. También nos permitió optimizar la cadena de suministro al no tener que desplazar los vehículos hasta otras instalaciones para hacer este tipo de mantenimientos”, confirma Óscar Velandia, gerente de Transporte de Solistica.

Sin embargo, el impacto real de esta iniciativa sostenible se refleja en la diferencia de líquido empleado por un lavadero profesional que utiliza hidrolavadoras de alta presión (entre 3.000 y 4.500 libras de presión) y la tecnología de lavado en seco, que solo utiliza 4 litros para el tractocamión y 2 litros para cada camión grande o turbo que sea lavado. “Lo anterior significa un ahorro por cada servicio de lavado de más del 99,3 % del recurso vital que tanto necesitan actualmente los bogotanos”, asegura Velandia.

En su compromiso con la innovación y su apuesta decisiva por lograr cadenas de suministro más colabora-

tivas, sostenibles y eficientes, Solistica también ha empezado a explorar con el aliado de lavado ecológico la posibilidad de instalar un hangar desmontable para la limpieza de motores y engrase de piezas de carrocería, que contaría con motobomba, planta de tratamiento de aguas y cajas de inspección con trampas de lodos, grasas y filtro de arena, que permitirá la recuperación del líquido empleado para alimentar una hidrolavadora de 1.500 libras de presión que expulsa 40 % de agua y 60 % de aire durante el procedimiento. Esta tecnología permitirá reutilizar el agua por un periodo de hasta seis meses sin necesidad de cambio.

“Solistica también ha empezado a explorar con el aliado de lavado ecológico la posibilidad de instalar un hangar desmontable para la limpieza de motores y engrase de piezas de carrocería, que contaría con motobomba, planta de tratamiento de aguas y cajas de inspección con trampas de lodos, grasas y filtro de arena

Más iniciativas sostenibles

“Acorde con nuestras metas ambientales e indicadores de sostenibilidad, trabajamos para reducir al máximo la cantidad de residuos de la operación que terminan en rellenos sanitarios o son incinerados, introduciendo la mayor cantidad posible de procesos de reutilización y reciclaje”, afirma Haidee Hernández, líder de Gestión Ambiental y Sostenibilidad del corporativo.

Hace siete años iniciaron un proceso para resolver el problema de los geles refrigerantes que son necesarios en las importaciones del sector Farma para garantizar la estabilidad de temperatura de sus productos. Uno de sus proveedores se encarga de compostar entre 10 y 15 toneladas mensuales de geles refrige-

rantes que deja la operación logística e integrarlos con residuos orgánicos de otras industrias para crear abono 100 % agro aprovechable.

También disponen ecológicamente de las dotaciones industriales de los trabajadores, que se renuevan cada 2 meses y dejaban alrededor de una tonelada de desechos que debían ser incinerados por razones de seguridad pero ahora son entregados a la Corporación Mundial de la Mujer Colombia, integrada por reinser-tadas del proceso de paz, desplazadas por la violencia y madres cabeza de hogar, que transforman las prendas en bags, carteras, cartucheras y en el caso de Solistica, pequeñas bolsas que contiene el abono orgánico y una semilla que entregan a sus clientes y colaboradores para aportar en la lucha contra el cambio climático a través de la siembra.

En cuanto a logros en los procesos de economía circular, Solistica reporta un interesante progreso en las cifras de reaprovechamiento de residuos entre enero y mayo de 2023 contra el mismo periodo de este año en temas como la recuperación de estibas de madera, que pasó de 13.806 a 15.662 unidades, geles refrigerantes de 123 a 111 kilos y residuos aprovechables de 205 a 219 kilos, así como la incorporación en su cadena de frío de embalajes y bins ecológicos que reemplazan definitivamente las neveras de icopor de un solo uso. Todo lo anterior arroja una cifra altamente positiva del 93 % de residuos reaprovechados en 2023, con la meta de lograr el 95 % al cierre de este año.

Un camino de equidad por recorrer y un legado por conmemorar

► En COLFECAR el 38% de las empresas afiliadas son lideradas por mujeres a quienes queremos exaltar por su increíble trabajo en representación de las empresas que proveen progreso, conectividad y desarrollo a nuestro país.

Por: **Mayra Alexandra López,**
Asistente económico
de Colfecar



Conmemorar el papel de la mujer hasta el día de hoy es un acto de reconocimiento vital, pero también un recordatorio de que aún queda mucho por hacer. La mujer ha desempeñado un papel esencial a lo largo de la historia, que merece ser valorado en su justa medida considerando que los desafíos y barreras deben ser superados para garantizar una mayor equidad de género y un trabajo en equipo en pro del desarrollo y el bienestar.

Según el documento “Los estudios de mujer y género en la Universidad Nacional de Colombia” para la década de los setenta se empezaba a tener una mayor participación de mujeres en los estudios de nivel universitario que para ese momento representaba apenas el 14%, mientras que según el Sistema Nacional de la Información de la Educación Superior (SNIES) a la actualidad la participación es del 55%.

Para la década de los ochenta el gobierno de la época también incursionó por medio del

Ministerio de Trabajo y Agricultura, implementando programas que pudieran promover las

perspectivas de género, tanto en la ciudad como en el campo, reconociendo el papel de la mujer en la producción agropecua-

ria. En el sector transporte, históricamente las mujeres también han dejado huella, muestra de ello fue Bertha Benz por ser una de las primeras mujeres al volante en vehículos de larga distancia en el año de 1888.

A pesar de los avances en materia de mayor vinculación en estudios superiores por parte de las mujeres, su participación en el mercado laboral formal no ha sido proporcional y todavía existe una brecha significativa en equidad de género. Según las estadísticas presentadas por el DANE para el primer trimestre móvil noviembre de 2023 - enero 2024 la tasa de desempleo en mujeres fue del 13,0% y para los hombres del 8,7%.

En el proceso por cerrar las brechas de género Colombia, se ha evidenciado que el rango de ocupación de cargos por mujeres rangos altos-medios ha aumentado levemente en algunos sectores. De acuerdo con el último informe de la Función Pública

de 2021, el 45% de los cargos de máximo nivel decisorio son ocupados por mujeres evidenciando un aumento frente al 43% que representaba para el año 2015.

La ANDI presentó los resultados de la Encuesta Nacional de Equidad, Diversidad e Inclusión 2024, evidenciando un incremento en la participación de las mujeres en las juntas directivas del país, del 34% en 2023. Según el RUNT con corte a septiembre de 2023, en Colombia hay 13,7 millones de personas con licencia de conducción activa, de las cuales el 28% son mujeres.

Para nosotros como gremio es de orgullo destacar y resaltar que nuestra actual

Presidenta Ejecutiva la doctora Nidia Hernández, es la primera mujer en ocupar este cargo en los 48 años que lleva este gremio representando a los transportadores pujantes y perseverantes

del país.

Detrás de esta maravillosa mujer se encuentra un equipo del cual el 52% está representado por mujeres, destacando en las distintas profesiones que contribuyen al desarrollo de la agremiación y que hacen posible que podamos ser la voz del gremio que transporta progreso por las carreteras de nuestro país, a pe-

sar de las adversidades.

El sector transporte y almacenamiento produce 1,7 millones de empleos a corte de febrero de 2024, de los cuales 147.000 aproximadamente corresponden a mujeres, por ello queremos recalcar algunas iniciativas de mujeres apoyadas por el gremio: WINS Colombia resalta el papel de liderazgo y responsabilidad social de las mujeres que ejercen en toda la cadena de abastecimiento, contando con presencia en 7 países de Latinoamérica. A esta se suma: Las Guerreras del Camino, una iniciativa liderada por mujeres dedicadas a la conducción de vehículos de carga, que no solamente conducen, sino también son jefes de hogar y constructoras de país, buscando un fortalecimiento colectivo, y demostrando apoyo y sororidad entre ellas.

Por ello, es un orgullo para nuestro gremio vincularse y apoyar estas iniciativas que nos demuestran que las mujeres también tenemos un rol activo en sectores que históricamente han sido liderados por hombres.

Honro la posibilidad de rodearme de estas mujeres capaces, y de todas aquellas que contribuyen en la cadena logística que compone el sector, gracias por hacer del gremio del transporte un talante para impulsar la economía del país, llevar estabilidad a miles de hogares y sobre todo permitir a las mujeres demostrar que además de dar vida podemos ayudar a construirla y preservarla desde cualquier rol que desempeñemos.

“ El sector transporte y almacenamiento produce 1,7 millones de empleos a corte de febrero de 2024, de los cuales 147.000 aproximadamente corresponden a mujeres

Nidia Hernández Jiménez,
presidenta Ejecutiva de
Colfecar

VOLVO



NUEVA LÍNEA DE CAMIONES VOLVO: LISTOS PARA PRODUCIR

FH - FMX - VM - VMX



TODO EL PODER EURO 6

Los motores D8K y D13K entregan desde 290 hasta 540 HP y consumen hasta un 10% menos de combustible que los modelos anteriores, con mínimo de nivel de emisiones.



MUCHO MÁS CONFORT

La caja automatizada I-Shift de 7ma. generación, hace de tu jornada de trabajo más productiva. Siempre estarás atento al camino gracias a la eficiencia y tecnología de Volvo.



SEGURIDAD Y RESPALDO

Avanzados sistemas de seguridad activa y pasiva, y la resistencia estructural que ha hecho célebre los vehículos Volvo, también está disponible en tu camión.



Volvo Camiones Colombia: Sostenibilidad y eficiencia.

Volvo Camiones, ahora comercializados directamente por Volvo Group Colombia, trae una línea de camiones Euro6 que no solo traduce ahorro de combustible sino además cuidado al medio ambiente, con la calidad, seguridad y respaldo que caracteriza la marca. ¡Cotiza el tuyo ahora!

Volvo Andina Bogotá
Dirección: Carrera 68 # 22A-45
Teléfono: +57(601)756-5672
+57(601)3906534
Asesor Servicios: +57 315 587-3838
Comercial Buses: + 57 318 7856285
Comercial Camiones: +57 315 4698616

Volvo Andina Medellín
Calle 65 #56-207
Barrio el Chagualo
Cerca de la Terminal del Norte
Coordinador: +57 320 2412060
Asesor Servicios: +57 318 7134579

Volvo Andina Cali
Calle 15 # 35 - 390
Estación de servicio Panorama
Acopi Yumbo (Valle)
Coordinador:
+57 312 448-7019
Asesor Servicios +57 316 6923257

Volvo Andina Bucaramanga
Calle 59 #15-50
KM 6 Vía Girón
Estación de servicio Insercol
Coordinador: +57 315 343-1833
Asesor Servicios +57 3163120388

Volvo Centro de Distribución y Oficina Central Market
Calle 25 G # 96B-63
Teléfono: +57 (601) 747 0067
Coordinador:
+57 317 3697160

volvotrucks.com.co

Volvo Camiones. Juntos movemos el mundo en el que queremos vivir.

Es posible que el equipo que se muestra o menciona en esta carpeta sea opcional o esté disponible como accesorio y puede variar de un país a otro. Nos reservamos el derecho a modificar las especificaciones del producto sin previo aviso.

Gremios, autoridades territoriales, Asointermedias, Asocapitales y Gobernación del Valle interpondrán acción popular para proteger la vía Panamericana

► *Hacen un llamado respetuoso, pero urgente para que hagan uso de los mecanismos de negociación y diálogo, así como al uso legítimo de la autoridad, si las circunstancias lo ameritan.*

El presidente de Asocapitales y alcalde de Cali, Alejandro Eder, el alcalde de Popayán, Juan Carlos Muñoz, y la directora ejecutiva de Asocapitales, Luz María Zapata, exigimos al Gobierno Nacional intervenir de manera eficaz y rápida las situaciones que se presentan en la vía Panamericana, haciendo uso de los mecanismos de negociación y diálogo que atiendan las pretensiones de los grupos poblacionales que acuden a vías de hecho para reclamar del Estado su atención.

En lo que va corrido del año se han presentado 29 bloqueos en la Vía Panamericana que afectan directamente a la población del suroccidente del país, según COLFECAR.

Esta solicitud al Gobierno es respaldada por Asointermedias, la gobernadora del Valle, Dilian Francisca Toro; el Comité Intergremial de Cauca, liderado por Gerardo Arroyo; el Comité Intergremial de Nariño, liderado por Arturo Ortega; el Comité Intergremial y Empresarial del Valle del Cauca, en cabeza de su director ejecutivo, Juan Manuel Sanclemente y COLFECAR y su directora Ejecutiva, Nidia Hernández.



Nuestras ciudades capitales, cuatro departamentos (Cauca, Nariño, Putumayo y Valle del Cauca), 156 municipios y más de 8.300.000 habitantes de Colombia, -la totalidad de la población del suroccidente del país-, ven directamente afectados sus derechos fundamentales con los repetidos bloqueos de la vía Panamericana.

Se perjudica la movilidad, la seguridad alimentaria, el

trabajo y el acceso a servicios públicos por el ejercicio de la protesta social, la cual, pese a estar protegida constitucionalmente, no puede violentar de manera irrazonable y desproporcionada el diario vivir de millones de personas, entre ellos miembros de comunidades con especial protección constitucional. Solicitamos al Gobierno nacional y a la Fuerza Pública intervenir de manera

pronta y eficaz con el fin de prevenir una afectación irremediable de los derechos de estos individuos y comunidades afectadas por los bloqueos.

Hacemos un llamado respetuoso y urgente para que hagan uso de los mecanismos de negociación y diálogo, también para que se recurra al uso legítimo de la autoridad, si las circunstancias lo ameritan.

“ En lo que va corrido del año se han presentado 29 bloqueos en la Vía Panamericana que afectan directamente a la población del suroccidente del país, según COLFECAR ”



**POSTULA A TU MEJOR
CANDIDATO EN
4 CATEGORÍAS DISTINTAS**



**Vida y Obra del
Empresario Colfecar**



**Trayectoria
Empresarial**



**Tecnología e
Innovación**



Colfecar Verde

Los premios se otorgarán
en el **Congreso de
Colfecar 2024** los días
19 y 20 de septiembre

**Escanea y
postula a tu
candidato**



Gopass está a cargo de su flota, Somos el **ecosistema de movilidad** más grande de Colombia.

Hagamos cuentas

TAG **Gratis**

+

Atencion **personalizada**

+

Descuento en **todos los peajes** de su flota de hasta el

2%*



Contamos **con más de 260** Estaciones de Servicio **Terpel**.



y más de **149 peajes** a nivel nacional.

COLPASS

Decidete, el camino es  **gopass**

Contáctanos

Mauricio Jimenez: 322 887 9296

Carolina Supelano: 312 304 2902

*Aplican términos y condiciones.