



Memorias de Nuestro Congreso 2024

► Indicadores • SEPT. 2024

Índice (Base dic 2016=100)	154,12
Variación mensual.....	2,12%
Variación IPT año corrido	6,86%
Variación últimos 12 meses.....	6,62%

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

Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %	Concepto	Var. %	Inciden. %	Pond. %
1. Combustibles	7,49	2,39	35,25	7. Seguros	18,41	0,39	2,01
2. Salarios, prestaciones y comisiones	9,78	1,90	16,91	8. Lubricantes	0,93	0,02	1,64
3. Costo de capital	-2,48	-0,36	14,37	9. Otros	-1,77	-0,03	1,36
4. Peajes	18,22	2,01	11,57	10. Garajes y lavado	9,28	0,07	0,75
5. Llantas y neumáticos	-2,97	-0,25	7,90	11. Filtros	-0,15	0,00	0,80
6. Mantenimiento y reparación	9,61	0,70	7,08	12. Impuestos al vehículo	9,47	0,03	0,37
				TOTAL MES		6,86	100

Desafíos para el sector transporte de carga y pasajeros por nuevas regulaciones



El pasado 6 de septiembre, tras el paro camionero se firmó un acta de compromiso entre el Gobierno nacional y las bases transportadoras para dar por terminadas las manifestaciones y bloqueos en el país. Dentro de los 15 puntos del acuerdo, 8 impactarán de manera directa al transporte de carga.

Dando cumplimiento a estos compromisos, el Ministerio de Transporte expidió un proyecto de decreto para modificar el Decreto 1079 de 2015, que compila todas las normas del sector transporte, esta modificación busca cambios en los siguientes aspectos:

Habilitación de empresas de transporte de carga

Dentro del articulado se incluyó un párrafo donde plantea la habilitación de nuevas empresas de transporte conformadas por propietarios de máximo 3 vehículos de servicio público de carga, los cuales deberán demostrar un capital pagado o un patrimonio líquido de 250 SMMLV, el cual podrá pagarse el 70% a la solicitud de la habilitación y el resto después de transcurridos 2 años. Esta medida busca que pequeños propietarios puedan unirse y crear empresas de transporte, disminuyendo

el monto del capital suscrito, el cual a la fecha es de 1.000 SMMLV.

Desde COLFECAR nos preocupa que estas nuevas empresas carezcan de capacidad financiera para soportar los compromisos ante pequeños propietarios que ellos vinculen, cuando una de las quejas frecuentes de los líderes de las asociaciones camioneras es que “las empresas de transporte no les pagan los saldos de los manifiestos de carga”. Por otro lado, sí hoy en día la Superintendencia le cuesta hacer vigilancia y control a más de 4.300 empresas de transporte, ¿cómo será si este número crece exponencialmente?

Relaciones económicas

El Proyecto de Decreto y los proyectos de Resolución pretenden realizar cambios en materia de facturación electrónica y reporte de información al RND, en las dos situaciones, la empresa de transporte se verá obligada a presentar de manera discriminada, el pago que la empresa de transporte le hace al propietario, poseedor o tenedor del vehículo y el valor por la intermediación.

La pretensión de que la empresa de transporte esté obligada a desagregar dentro del manifiesto y la

factura electrónica, el valor del flete al tercero y los servicios distintos a la movilización, es asumir que la empresa no tiene otro costo más que el flete, se olvida que estas deben asumir otros costos y gastos propios de su actividad como lo son: la financiación al generador de la carga, nómina, seguros y pólizas de todo tipo, plataforma tecnológica, comunicaciones, administración de riesgo, servicios públicos, los diferentes impuestos (ICA, IVA, Renta, etc), entre otros, más su respectiva utilidad.

Esta obligación no se le exige a otras empresas en el sector transporte ni en ningún otro sector económico del país, implica revelar a terceros la estructura de costos de las empresas de transporte, dicha obligación no sólo es excesiva sino que agrava el intervencionismo y la hiperregulación que de por sí ya sufren las empresas de transporte. Además, no sólo excede los parámetros del Código de Comercio, del

Estatuto Tributario y de las normas frente a la protección de la competencia, sino también desbordaría las facultades del Ministerio y de la Superintendencia de Transporte.

Esta nueva imposición implica una intromisión excesiva por parte de las autoridades, asumiendo funciones que no son de su competencia, dificultando el giro ordinario de las empresas de transporte, la innovación y en consecuencia la calidad del servicio además no garantiza los principios libertad de empresa y propiedad privada.

Régimen Sancionatorio

A la fecha se está desarrollando desde la Superintendencia de Transporte un marco regulatorio para el régimen sancionatorio en el sector transporte, el cual busca dotar de mayores herramientas a la superintendencia para el ejercicio de supervisión y control de todos los actores de la cadena logística, siendo esta la

tercera ocasión en que se propone la actualización de dicho régimen. Dentro de éste se evidencia las facultades extraordinarias que tendrá la Superintendencia en la posibilidad de poder ordenar la remoción de los administradores, Revisor Fiscal y empleados, según sea el caso, por el incumplimiento de las órdenes impartidas por la Superintendencia de Transporte. También podrá ordenar la modificación de los procesos, protocolos, manuales de gestión, así como la estructura organizacional, los planes de revisión y mantenimiento preventivo de las empresas, si existiera algún tipo de incumplimiento por parte de ésta, así, como también podrá generar multas desde 30 y hasta 300 Unidades de Valor Básico – UVB, a los administradores de las empresas para que se abstengan de realizar actos contrarios a la ley o a las órdenes impartidas por la Superintendencia de Transporte.

Estos cambios implican una intromisión excesiva por parte de las autoridades en el marco de la hiperregulación que ya vive el sector transporte, asumiendo funciones que no son de su competencia, situación que entorpecen el giro ordinario de las empresas y la calidad del servicio al no poder actuar con la celeridad requerida por el mercado para aprovechar las oportunidades.

Política de modernización del parque automotor

La propuesta de regulación también modifica el proceso de modernización del parque automotor de carga, lo cual cambiaría sustancialmente la forma de adquirir vehículos, al reestablecer el esquema de matriculación de vehículos de carga “uno a uno”, es decir, que para poder comprar un vehículo de carga será necesario desintegrar o chatarrizar un vehículo de carga.

Este cambio generará un obstáculo para lograr la modernización de los vehículos de carga de Colombia, cuando la edad de nuestro parque automotor es la segunda más antigua de Latinoamérica (21 años), adicionalmente, afectaría seriamente al sector automotriz el cual ya viene

presentando un descenso en ventas de vehículos comerciales. Este nuevo cambio no está garantizando la seguridad jurídica para pequeños transportadores, empresarios, importadores y concesionarios.

Desde Colfecar, consideramos que es importante que el gobierno realice un estudio técnico que demuestre si realmente existe una sobreoferta de vehículos de carga y en qué tipo de segmentos, para que se pueda adoptar una medida responsable, sin generalizar a todo el mercado y lo más importante que no se repitan errores que dieron paso a casos de corrupción en el pasado.

Contratación de Conductores

Siguiendo con el cumplimiento a los compromisos luego del paro, también se incluyó un nuevo artículo en la reforma laboral, el cual busca la formalización y contratación laboral de los trabajadores del transporte de pasajeros y carga. Sin embargo, lo que este artículo pasa por alto es que las empresas de transporte para despachar un vehículo de carga tercero, lo hace mediante un contrato de vinculación con su propietario, para la debida prestación del servicio público de transporte y lo más probable es que luego este propietario cargue por otra empresa de transporte distinta y así sucesivamente, pues estos le transportan a la empresa que este ofreciendo el flete más alto en la ruta más conveniente para él.

El propietario del vehículo contrata laboralmente al conductor para que le maneje, cuide y mantenga su vehículo, por lo que el vínculo y la responsabilidad laboral para con el conductor, sólo le corresponde al propietario del vehículo. Es importante, tener en cuenta que un conductor puede transportarles a diferentes empresas de transporte en el mismo mes y que a su vez una empresa de transporte puede vincular a cientos de conductores en el mismo mes (con una alta rotación), además en el mayor porcentaje de casos el propietario del vehículo es el mismo conductor, esta realidad hace imposible que una empresa de

transporte pueda asumir responsabilidades laborales con los conductores, tal y como lo pretende este nuevo artículo de la reforma laboral.

Desde COLFECAR, observamos con preocupación que atribuir la responsabilidad laboral total del conductor a la empresa de transporte implicaría desconocer la modalidad operativa del sector. Establecer un vínculo directo entre la empresa y el conductor, como en el caso del pago de la ARL (Administradora de Riesgos Laborales), pasaría por alto la responsabilidad del propietario del vehículo. Esto no implica el desconocimiento del principio de solidaridad que rige actualmente en el transporte, que compromete a todos los actores de la cadena logística, sino que es importante dar claridad a las responsabilidades de los diferentes actores cuando el conductor realiza viajes con diferentes empresas de transporte.

Ultimo Flash Informativo de la Reforma Laboral

La Reforma Laboral, fue aprobada en segundo debate en la Cámara de Representantes, incluyó modificaciones en algunos artículos del Código Sustantivo del Trabajo que impactan al sector transporte, tales como: 1) el aumento de la licencia de paternidad, que pasará de 2 a 4 semanas hasta 2026 de la siguiente manera: de 3 semanas a partir del 2025 y 4 semanas a partir del 2026; 2) el cambio en la jornada diurna y nocturna, ahora de 6:00 a.m. a 7:00 p.m. y de 7:00 p.m. a 6:00 a.m.; 3) el incremento gradual del recargo dominical que al momento es de 75% pasará para el 2025 en un 80%, para el 2026 en un 90% y para el 2027 llegará al 100% y 4) la contratación de aprendices SENA bajo un contrato laboral a término fijo, entre otros cambios en la regulación laboral.

Es importante destacar que, con la reducción gradual de la jornada laboral (que este año disminuyó a 46 horas), el sector transporte ya experimenta un aumento importante en el costo de horas extras, pues la nómina puede representar para algunas empresas hasta el 40% de

su estructura de costos. Cualquier normativa que afecte el factor laboral tendrá serias repercusiones en la sostenibilidad de las empresas.

Adicionalmente, el Acuerdo 0010 de 2023 del SENA incluyó a los conductores y personal operativo en el cálculo de la cuota de aprendices, aumentando el número de aprendices y en consecuencia la carga económica para las empresas con flota propia, que deberán contratar un mayor número de aprendices o verse obligadas a monetizar, lo que sin duda significa en la práctica un nuevo impuesto. La reforma laboral propone además que los contratos de aprendizaje sean a término fijo, con las prestaciones propias de un contrato laboral.

Tanto la modificación regulatoria en el sector transporte como la reforma laboral a implementarse mediante decreto, generarán consecuencias muy graves para el sector, especialmente para las MiPymes que en país son aproximadamente el 99,5% del tejido empresarial, en un momento donde la economía del país no pasa por su mejor momento, lo cual se traduce en un menor volumen de carga.

Las nuevas regulaciones ponen en riesgo la estabilidad económica de las empresas del sector transporte, generando nuevos sobrecostos que aumentan el riesgo de informalidad, cuando actualmente esta es del 50%. Desde COLFECAR reafirmamos nuestro compromiso por proteger a las empresas de transporte afiliadas, respaldando iniciativas que promuevan el desarrollo económico, la libertad de empresa y defensa de la propiedad privada.

En este sentido, seguiremos participando de manera activa en las mesas de trabajo que convoque el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, así como en el Congreso de la República donde se van a tramitar los proyectos de ley así como con las demás autoridades competentes, para garantizar que las medidas que se adopten tengan en cuenta la realidad de nuestras empresas, sector transporte y las necesidades del país en materia logística.



Sector transporte en Colombia pierde más de 6 billones de pesos por bloqueos y enfrenta graves desafíos de seguridad: Nidia Hernández

► **El transporte de carga, que es transversal a toda la economía en Colombia, enfrenta un desafío monumental: pérdidas millonarias, inseguridad creciente y una infraestructura que no da abasto. En el Congreso de Colfecar, Nidia Hernández expuso el diagnóstico del sector y traza la ruta hacia una transformación urgente y sostenible.**

Durante su discurso de apertura en el Congreso de Colfecar 2024, Nidia Hernández Jiménez, presidente del gremio, abordó los principales desafíos que enfrenta el sector del transporte de carga en Colombia, destacando la importancia de la infraestructura vial y la seguridad en las rutas del país como elementos fundamentales para la competitividad y el desarrollo económico. Hernández presentó los resultados del tercer Estudio de Expectativas Económicas en el Sector Transporte de Carga por Carretera realizado a más de 100 gerentes y presidentes de empresas afiliadas, en la que quedaron en evidencia los problemas estructurales que afectan al sector y limitan su crecimiento.

“La inseguridad sigue siendo nuestro mayor desafío”

Hernández comenzó resaltando el impacto negativo de la inseguridad en el transporte de carga, señalando que el aumento en la extorsión y los bloqueos viales han empeorado las condiciones de trabajo. Según el estudio, los departamentos de Cauca, Valle del Cauca, Chocó, Norte de Santander, Atlántico, Bolívar y Antioquia se encuentran entre los más afectados, con incidencias de incineración de vehículos y bloqueos que afectan directamente la conectividad con el puerto de Buenaventura y otras regiones clave del país. “Hemos visto cómo se ha deteriorado la seguridad en nuestras carreteras, y ahora, además de los grupos

“Nuestro sector enfrenta un entorno volátil e impredecible, pero es nuestra responsabilidad liderar con optimismo y cuidar de nuestros equipos; juntos logramos más”

armados, personas bloquean las vías para exigir pagos a los conductores”, advirtió.

Hernández también mencionó



que, según el Ministerio de Defensa, la extorsión en el país ha crecido un 29 %, mientras que los secuestros han aumentado en un 70 %. “Hace más de 20 años, enfrentábamos estos mismos problemas, y hoy seguimos siendo víctimas de estos flagelos”, aseguró.

Infraestructura deficiente y competencia desleal

La presidenta de Colfecar subrayó que la falta de inversión en infraestructura sigue siendo un obstáculo significativo. Los bloqueos en las vías nacionales generan pérdidas millonarias, estimadas en 6,1 billones de pesos entre enero de 2023 hasta la fecha. “La infraestructura vial es clave para el crecimiento, pero la realidad es que nuestros transportadores enfrentan bloqueos y condiciones de inseguridad que limitan el desarrollo económico”, afirmó.

La informalidad también fue señalada como una amenaza para la competitividad del sector. De las 4.345 empresas de transporte en Colombia, solo 2.199 cumplen

La inseguridad sigue siendo nuestro mayor desafío. Hoy, además de los grupos armados, enfrentamos bloqueos y extorsiones que ponen en riesgo la conectividad del país

con las normativas de reporte en el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC), lo que implica una competencia desleal y afecta el cumplimiento del Sistema de Información y Costos Eficientes del Transporte Automotor de Carga (SICETAC). Hernández reiteró que la falta de regulación y control permite que muchas empresas operen fuera de las normas, limitando las oportunidades de competencia en igualdad de condiciones.

Desafíos en el SICETAC y desequilibrio de costos

Hernández expresó preocupación por el desbalance que presenta el SICETAC, donde los costos de operación crecen a un ritmo mucho mayor que los ingresos. Según los datos presentados, mientras que los ingresos del sector crecieron un 13 % en los últimos tres años, los costos operativos se duplicaron. “El SICETAC no refleja adecuadamente los costos reales del sector, y la exclusión de segmentos como volquetas y vehículos de carga refrigerada es un problema que necesita atención urgente”, puntualizó.

Renovación del parque automotor y escasez de conductores

Otro de los problemas críticos abordados en su discurso fue la antigüedad del parque automotor de carga en Colombia. Con una edad promedio de 21 años, el país cuenta con una de las flotas de carga más antiguas de América Latina, lo que afecta la eficiencia y la sostenibilidad del sector. “El 97 % de los propietarios de vehículos de carga tienen entre uno y tres vehículos, lo que muestra que nuestro sector está compuesto principalmente por pequeños empresarios”, explicó Hernández, quien insistió en la necesidad de crear incentivos para la renovación de la flota.

La escasez de conductores fue otro de los puntos críticos. Según la dirigente, el cambio generacional ha dificultado el ingreso de nuevos conductores, ya que muchos jóvenes no encuentran formación accesible en conducción de carga. “Es un fenómeno mundial, pero en Colombia necesitamos trabajar con el Sena para que incluya programas de formación técnica en conducción de carga y facilite la obtención de licencias”, agregó.

Transición energética y transformación digital: retos del futuro

Hernández destacó también los retos que enfrenta el sector en la transición hacia energías más limpias y la adopción de tecnología. Si bien se han realizado avances en

el uso de vehículos eléctricos en logística de última milla, la adopción de camiones eléctricos para carga pesada sigue siendo un desafío por sus altos costos y limitaciones operativas en terrenos complejos como los de Colombia. Además, el gremio trabaja en la implementación de plataformas digitales para mejorar la trazabilidad de los vehículos y la digitalización de documentos, lo cual impulsa la eficiencia operativa.

Compromiso del sector transporte con Colombia

Para concluir, Nidia Hernández hizo un llamado a valorar el trabajo de los pequeños propietarios y transportadores, promoviendo condiciones justas y dignas. También instó a los empresarios del sector a asumir una responsabilidad social, estableciendo una relación de aliados con los transportadores. “La mejor responsabilidad social es pagar el flete a tiempo y justo y agilizar los tiempos de carga y descarga. No podemos seguir viendo a nuestros conductores solo como proveedores; debemos verlos como aliados”, afirmó.

“Juntos logramos más”

En la parte final de su discurso, la presidente del gremio hizo un llamado a la unidad en el sector y al liderazgo positivo en medio de la incertidumbre y los desafíos económicos. “Nuestro sector enfrenta un entorno volátil, complejo e impredecible, pero son nuestros equipos quienes, día a día, llevan la carga de este país y miran hacia nosotros para ver cómo lideramos. La pregunta es: ¿queremos ser líderes preocupados y frustrados, o queremos ser guías positivos, preocupados por la salud física y mental de nuestros equipos de trabajo?”, reflexionó.

Para la dirigente gremial, el verdadero liderazgo en el sector radica en construir equipos fuertes y resilientes. “Dios les da las peores batallas a sus mejores guerreros”, dijo Hernández, cerrando con un mensaje de esperanza y compromiso. “Juntos logramos más”, concluyó, en un llamado a la unión del sector para enfrentar los retos y asegurar un futuro sostenible para el transporte de carga en Colombia.





Juntos Movemos a Colombia, hacia un Futuro de Competitividad y Sostenibilidad: Juan David Gaviria

► Con un llamado a la unidad y una visión estratégica para el desarrollo del transporte de carga y la logística en Colombia, Juan David Gaviria, presidente de la Junta Directiva de Colfecar, instaló el Congreso 2024. Ante empresarios, representantes del gobierno y actores de toda la cadena logística, Gaviria pronunció un discurso que no solo abordó los retos actuales del sector, sino que también trazó una hoja de ruta para avanzar hacia un sector más competitivo, formal y seguro.

Colfecar: Un Gremio Comprometido con el Diálogo y la Formalidad

Juan David Gaviria comenzó su intervención destacando la tradición del gremio de actuar

mediante el diálogo y la colaboración, evitando la confrontación en tiempos difíciles. “En Colfecar, nunca hemos promovido paros ni interrupciones que afecten al país; creemos en la construcción

conjunta de soluciones”, enfatizó, resaltando el compromiso del gremio en fortalecer toda la cadena de valor del transporte y fomentar la formalidad en un sector donde la informalidad si-

gue siendo un obstáculo para el desarrollo.

Gaviria elogió el liderazgo de Nidia Hernández, presidente Ejecutiva de Colfecar, por su gestión estratégica en tiempos de crisis y



subrayó el papel clave del gremio como articulador de soluciones que beneficien a todas las partes: desde los propietarios de vehículos y conductores, hasta los generadores de carga. “Debemos ser ejemplo de soluciones prácticas y sostenibles”, añadió, destacando el compromiso de Colfecar por ser un motor de desarrollo económico.

Un Pilar de la Economía Nacional

Con datos contundentes, Gaviria mostró la dimensión del sector en la economía colombiana. Con una contribución del 5% al PIB y la generación de 1,7 millones de empleos directos e indirectos, el sector transporte es esencial para el 89% de las actividades económicas del país,

“ Movemos el 95% de las mercancías en Colombia, y eso nos da una enorme responsabilidad: asegurar que cada actor en la cadena reciba valor y que nuestro sistema sea competitivo y eficiente”

afirmó. “Movemos el 95% de las mercancías en Colombia, y eso nos da una enorme responsabilidad: asegurar que cada actor en la cadena reciba valor y que nuestro sistema sea competitivo y eficiente”, subrayó.

El presidente de la junta directiva de Colfecar hizo especial énfasis

en la importancia de la formalización en una economía donde la informalidad ronda el 56%. Solo el 50% de las empresas de transporte reportan información al Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), una situación que afecta negativamente a la competencia y dificulta la implementación de buenas prácticas. Gaviria instó a las autoridades y a los empresarios a trabajar juntos para superar estos desafíos y avanzar en la formalización del sector.

Productividad, Bienestar y Seguridad: Pilares para un Futuro Competitivo

La productividad fue uno de los temas centrales del discurso de Gaviria, quien abordó la necesidad de mejorar los tiempos de

cargue y descargue, un problema recurrente que impacta directamente la eficiencia y rentabilidad del sector. Invitó a los generadores de carga y a las empresas de transporte a adoptar prácticas que optimicen la operación logística, señalando que “la analítica de datos y la cooperación nos permitirán construir un sistema más eficiente”.

Para Gaviria, la competitividad no debe lograrse a costa del bienestar de los conductores y los colaboradores del sector. Recalcó la necesidad de mejorar las condiciones laborales, promover el respeto y la seguridad en el entorno de trabajo y garantizar que los conductores puedan regresar a casa en buenas condiciones físicas y mentales. “Nuestras empresas están llenas de talento y

recursos; debemos colocarlos al servicio de la comunidad logística para elevar el nivel del sector”, afirmó.

La seguridad en las carreteras también fue un tema de preocupación, ya que Gaviria señaló que el sector ha enfrentado 1.244 bloqueos en los últimos 20 meses, afectando la productividad en un 50% y generando pérdidas multimillonarias. Robos, actos de piratería terrestre y amenazas contra los conductores son parte de la compleja realidad que enfrenta el sector. En este contexto, el presidente de la junta directiva de Colfecar hizo un llamado a las autoridades para una intervención urgente que garantice la seguridad en las rutas del país.

Infraestructura y Competitividad: La Conexión con las Regiones

El desarrollo de infraestructura vial es un factor clave para la

competitividad, y Gaviria resaltó los avances logrados en los últimos años, al tiempo que llamó a la conciencia de la sociedad sobre la necesidad de inversión en infraestructura de calidad. “Si queremos buenas carreteras, debemos pagar por ellas”, afirmó. Como ejemplo, mencionó el deterioro del corredor portuario de Cartagena, una vía crucial para la operación de carga en la región que requiere una solución urgente.

Preparados para el Futuro: El Rol del Sector en Tiempos de Incertidumbre

El discurso de Gaviria cerró con una mirada crítica hacia la situación económica actual y la importancia de la liquidez para la sostenibilidad de las empresas en tiempos de desaceleración. Recordó que en 2016 y 2017, más del 10% de las empresas del sector entraron en procesos de

insolvencia, y que en lo que va de 2024, 125 empresas de transporte se han acogido a la ley de insolvencia. “La clave para superar estos tiempos difíciles está en mantener el equilibrio entre caja y rentabilidad”, advirtió, enfatizando que el sector no debe comprometer su estabilidad financiera para asumir negocios poco rentables.

Gaviria también reflexionó sobre el deterioro en la demanda de carga, influenciado por la desaceleración económica y la recesión en sectores clave como la industria y la minería. En este contexto, el presidente de la Junta Directiva de Colfecar exhortó al gobierno a actuar con pragmatismo en las reformas económicas y a brindar el apoyo necesario para garantizar la continuidad del sector privado, el principal contribuyente al crecimiento nacional.

Un Congreso de Conexión y Progreso

Con un tono de esperanza y determinación, Juan David Gaviria invitó a los asistentes del Congreso a fortalecer las relaciones, compartir experiencias y buscar soluciones conjuntas. Agradeció a los patrocinadores y colaboradores que hicieron posible el evento y los animó a aprovechar la muestra comercial, donde se expusieron soluciones innovadoras para el sector. “Este Congreso es una oportunidad para elevar el nivel de nuestra industria, fomentar el liderazgo colectivo y construir un camino hacia un 2025 lleno de oportunidades”, concluyó Gaviria.

Así, el Congreso Colfecar 2024 inició con un mensaje claro: el sector transporte y la logística en Colombia está decidido a enfrentar sus retos, a innovar y a trabajar unido, reafirmando su papel esencial en el crecimiento y desarrollo del país.

“ En Colfecar, nunca hemos promovido paros ni interrupciones que afecten al país; creemos en la construcción conjunta de soluciones. Movemos a Colombia con responsabilidad y visión de futuro



SEGUROS



Vayas a donde vayas, ¡protege tu carga!

Con el **Seguro para**

Transportadores Terrestres de Carga

cuentas con:



Respaldo

Las mercancías de tus clientes **están aseguradas.**



Amplia cobertura

para distintos tipos de **mercancías y gastos en caso de siniestro.**



Empresas SURA

Potencializa tu operación **con nuestra oferta de servicios.**

Conoce más aquí
o contacta a tu asesor



“ Colombia no es un país exportador. Deberíamos estar exportando más de 100.000 millones de dólares para alcanzar el promedio per cápita de nuestros vecinos”

Javier Díaz,
presidente de Analdex



“ La confianza y la seguridad jurídica son fundamentales para reactivar la economía; sin ellas, el motor de la inversión seguirá apagado”

Jaime Alberto Cabal,
presidente de Fenalco



Confianza, Inversión y Recuperación: El Papel del Sector

► En el panel se hizo un llamado urgente para que exista la colaboración entre el sector privado y el gobierno, ya que es fundamental para superar los desafíos económicos actuales que enfrenta el país.

En un momento de incertidumbre económica, los gremios empresariales colombianos enfrentan el desafío de mantener el optimismo y encontrar soluciones para evitar que la economía del país toque fondo. Durante el panel “Visión de los gremios que mueven la economía colombiana”, celebrado en el Congreso de Colfecar, líderes de sectores económicos clave compartieron su visión sobre cómo impulsar la reactivación económica a pesar de los obstáculos.

El panel, moderado por Fernando Quijano, periodista y director de La República, contó con la participación de Bruce Mac Master,

presidente de la ANDI; Jaime Alberto Cabal, presidente de Fenalco; Guillermo Herrera, presidente de Camacol; y Javier Díaz, presidente de Analdex. En este encuentro, los dirigentes expusieron sus perspectivas sobre los retos y oportunidades que enfrenta la economía colombiana, destacando la confianza, la inversión y la cooperación entre el sector público y privado como factores cruciales para la recuperación.

El Impulso del Sector Construcción

Guillermo Herrera, presidente de Camacol, destacó los esfuerzos del sector construcción, especialmen-

te en el ámbito de vivienda, para mantenerse como uno de los motores de la reactivación. “Hay que aprovechar todos los elementos que en este momento nos generan certidumbre, y parte de esto es lo que el mismo sector privado está haciendo”, señaló. Herrera resaltó el compromiso de la banca hipotecaria, explicando que, mientras en 2023 las tasas de crédito hipotecario superaron el 18% efectivo anual, Bancolombia tomó la iniciativa y las redujo al 11,5% para vivienda de interés social, impulsando el sector y reanimando la confianza de los hogares.

Gracias a estos ajustes, el sector construcción re-

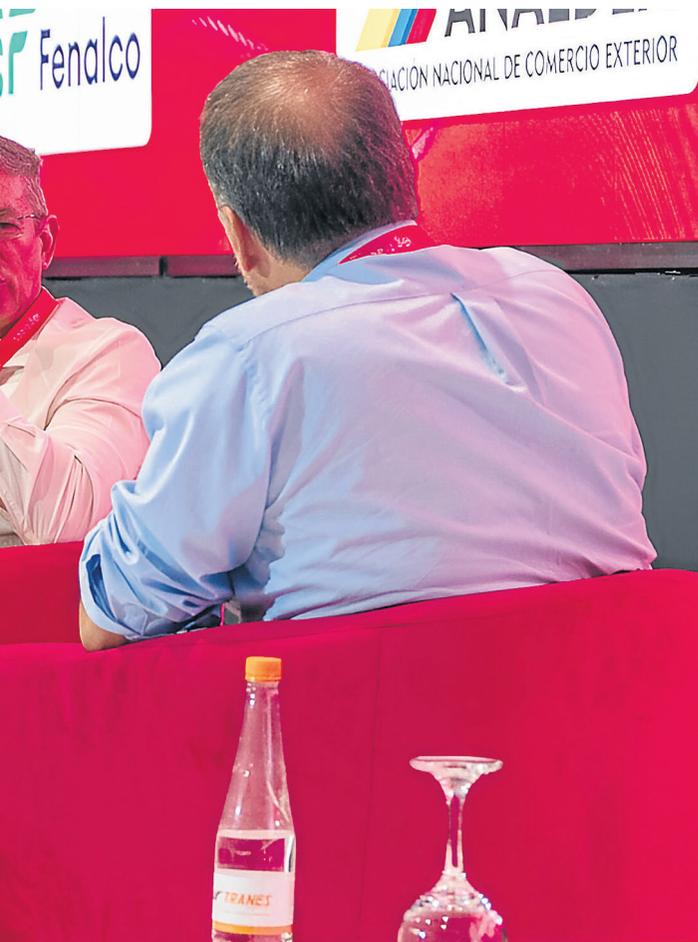
portó en agosto un crecimiento positivo en ventas de vivienda, tras 25 meses consecutivos de caídas. Herrera proyecta incluso un crecimiento del 1% para fin de año, con la expectativa de evitar que el país se sumerja en el pesimismo: “No hay que llevar al país por el camino del pesimismo”, enfatizó.

Bruce Mac Master y el optimismo desde la ANDI

Por su parte, Bruce Mac Master, presidente de la ANDI, apeló a la responsabilidad de los empresarios para no rendirse ante las dificultades. “Tenemos que insistir en que no podemos

derrotarnos por esas malas noticias, sino que tenemos que hacer que las cosas funcionen”, afirmó. Aunque reconoció que el crecimiento económico del país es bajo y se encuentra entre el 1% y el 1,8%, que no son cifras ideales, su mensaje a los empresarios fue claro: el esfuerzo debe continuar y solo se debería celebrar cuando el país supere el 5% de crecimiento.

Mac Master advirtió sobre las implicaciones de flexibilizar la Regla Fiscal, ya que esta medida incrementaría la deuda pública a niveles insostenibles. “El servicio de la deuda sería impagable. Hay que centrarse en temas como la se-



“ No podemos declararnos derrotados por las malas noticias; debemos hacer que las cosas funcionen y buscar oportunidades”

Bruce Mac Master,
presidente de la ANDI



“ Tras 25 meses de caídas continuas, el sector de la vivienda finalmente reporta un crecimiento positivo impulsado por la confianza que el sector privado ha brindado a los hogares colombianos”

Guillermo Herrera,
presidente de Camacol

Sector Privado en la Reactivación Económica

guridad energética, el sistema de salud, el respaldo a la fuerza pública y la seguridad física”, aseguró, destacando que la confianza en las instituciones es fundamental para que el país crezca en el largo plazo.

El Retroceso en Inversión según Fenalco

Con una visión menos optimista, Jaime Alberto Cabal, presidente de Fenalco, lamentó la desaceleración de la inversión en Colombia, tanto nacional como extranjera. “En 2023 la inversión decreció un 9,2%. En el primer semestre de este año creció un 4,5%, pero la inversión extranjera cayó un 26,8%, y en el segundo trimestre casi alcanzó una caída del 47%”, explicó.

Para Cabal, la inversión es un “motor esencial” de la economía que actualmente está apagado. Reiteró que para reactivar la economía es clave generar confianza y garantizar la seguridad jurídica, dos aspectos que, a su juicio, el actual gobierno ha pasado por alto. “Este Gobierno menosprecia e insulta al sector privado”, afirmó, criticando las reformas que afectan la capacidad de consumo e inversión, como la reforma tributaria, que considera perjudicial para la economía de los colombianos.

Exportaciones e importaciones en recuperación

Javier Díaz, presidente de Analdex, ofreció un análisis

positivo de las recientes cifras de comercio exterior. En julio, las importaciones crecieron un 12,9%, mientras que las importaciones industriales aumentaron un 18%, un indicador alentador para la recuperación del sector industrial. “En el sector agrícola, especialmente en banano y café, también hemos registrado crecimiento. Este año se prevé una buena cosecha cafetera de más de 12 millones de sacos”, señaló Díaz, subrayando la relevancia de estos avances para el sector agrícola.

No obstante, el presidente de Analdex fue enfático al señalar que Colombia aún está lejos de explotar su verdadero potencial exportador. “Colombia no es un país exportador. En 2023,

exportamos 49.500 millones de dólares, pero el país debería exportar más de 100.000 millones de dólares para alcanzar el promedio per cápita de nuestros vecinos”, puntualizó. Díaz indicó que el reto es incrementar significativamente las exportaciones, debido a que el último año récord fue 2012.

La resiliencia del Sector Privado

Fernando Quijano, moderador del panel, destacó la importancia de escuchar las perspectivas de los líderes gremiales para entender los desafíos de la economía colombiana. En sus palabras finales, Quijano mencionó el concepto de “antifrágil”, acuñado por

Nassim Taleb, aludiendo a la capacidad del sector privado y de ciertos líderes para fortalecerse ante la adversidad. Al referirse al presidente Gustavo Petro, Quijano sugirió que las críticas de los gremios y los sectores económicos parecen darle al mandatario un motivo para robustecer su posición. Sin embargo, también subrayó la necesidad de encontrar una vía en la que las políticas públicas convivan con la iniciativa privada, y que en los dos años restantes de gobierno se logren acuerdos que eviten un mayor deterioro económico.

Este panel en el marco de Congreso de Cofecar resaltó que la colaboración entre sector privado y gobierno es fundamental para superar los desafíos económicos actuales.

Premios Colfecar 2024

Colfecar, en el marco de su congreso anual, reconoce a las empresas afiliadas que han transformado la industria del transporte y la logística en Colombia a través de los Premios Colfecar. Las distinciones destacan categorías fundamentales como: Vida y Obra del Empresario, Responsabilidad Social Empresarial, Colfecar Verde, Trayectoria Empresarial, y Tecnología e Innovación, honrando el compromiso, la sostenibilidad y el liderazgo que impulsan el desarrollo sectorial y el progreso del país.



Vida y obra del empresario

Colfecar otorga este reconocimiento a aquellos empresarios cuyo liderazgo y visión han dejado una huella imborrable en la industria del transporte y la logística en Colombia. Este galardón destaca una trayectoria de liderazgo, innovación y compromiso inquebrantable con el desarrollo del sector y del país, premiando a quienes, con su dedicación y ejemplo, inspiran a nuevas generaciones de líderes empresariales.



Luis Carlos Giraldo, MOTOTRANSPORTAMOS S.A.S.



Eduardo Giraldo, ENVA



Josefina Agudelo Trujillo, TCC S.A.



Víctor Vélez, VIRTUAL CARGO S.A.S.

Responsabilidad social

El Premio de Responsabilidad social empresarial busca reconocer un esfuerzo más allá de lo habitual en el mundo de los negocios, celebrando el impacto social y la contribución al bienestar de las comunidades de nuestras empresas.

Colfecar Verde

El premio de Colfecar Verde lo entregamos a nuestros afiliados que han demostrado un compromiso excepcional con la protección del medio ambiente a través de prácticas sostenibles. Celebramos esta contribución en la creación de un futuro más sostenible para las generaciones futuras y presentes.



VENTURA GROUP



COPETRAN



INTER RAPIDISIMO S.A.

Trayectoria empresarial

Este reconocimiento se hace al esfuerzo y dedicación de las empresas que han logrado consolidarse y crecer por más de 25 años. Celebramos este testimonio del compromiso y contribución al desarrollo económico del sector.



TRANSPORTES CARAVANA S.A.



ALMAVIVA S.A.



CARGA S.A.S.



CCL S.A.



AMERICAN LOGISTICS S.A.S.



DITRANSA S.A.



INANTRA S.A.



TRANSPORTADORA PORRAS AMAYA S.A.S.



SOTRAURABA S.A.



SERVICIO INTEGRAL DE TRANSPORTE ANDINO S.A.

Tecnología e innovación

Este reconocimiento se hace a las empresas que transforman ideas innovadoras en soluciones concretas, aportando al desarrollo tecnológico, la competitividad y la mejora en el servicio logístico a través de la creatividad y el ingenio.



QUICK



COLTANQUES S.A.



Pacífico 1, 2 y 3: Transformación y desafíos en los corredores viales que conectan a Colombia

► En el foro, los participantes hablaron sobre la importancia que ha tenido para Colombia las concesiones Pacífico 1, 2 y 3, así como de los retos que han enfrentado para poder desarrollar este proyecto.

Durante el desarrollo del Congreso de Colfecar, se llevó a cabo el panel Conectando Regiones y país: Avances y desafíos en los Proyectos Pacífico 1, 2 y 3, moderado por Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara de Infraestructura Colombiana, en este participaron Mauricio Millan, gerente de Pacífico 1, Gustavo Bernal, gerente de Pacífico 2, Santiago Pé-

rez, gerente de Pacífico 3, en el que abordaron la importancia que tiene para la infraestructura vial del país ese proyecto tanto a nivel económico como social.

En este, Juan Martín Caicedo hizo énfasis en que en Colombia ha estado abierta la discusión sobre la preservación o no del modelo de participación en la construcción, operación y mantenimiento de la

infraestructura por parte de privados.

Santiago Pérez, gerente de Pacífico 3, dijo: “Hemos tenido muchas dificultades a lo largo de estos años, discusiones, pero estamos en un momento donde por muchos factores terminamos teniendo este tipo de conversaciones con el sector transportador y el sector de la infraestructura que han sido

unos diálogos muy importantes donde son más los temas que nos unen que los que no”.

“Desde Pacífico 3, nos sentimos inmensamente orgullosos de la gestión social que se hizo con estos proyectos que tienen que ir de la mano con esas gestiones, que hoy son tan necesarias. En nuestro corredor existen más de 750 invasiones al borde de la

vía y esas invasiones generan muchas dificultades como microtráfico, informalidad, minería y en el tramo entre La Pintada y la Felisa, de Pacífico 3 es muy recordado por ustedes, desafortunadamente tuvimos 21 pares y sigas para poder construir la obra, porque no había otra opción, todos ustedes saben que entre La Felisa y La Pintada a mano derecha sen-

LANZAMIENTO

BANDA DV-MM

**Nuevo compuesto.
Mayor rendimiento.
Múltiples ventajas.**



TODO
TERRENO



EJE
LIBRE



EJE DE
TRACCIÓN

- Compuesto con equilibrio de propiedades que proporcionan un excelente rendimiento en el asfalto y aún mejor en los caminos de tierra.
- Menos cortes y perforaciones con una mayor preservación del casco.
- Reencauches más duraderos que permiten mayor rendimiento.
- Diseño inédito que proporciona una expulsión de las piedras superior al promedio.

Consulte las medidas disponibles y demás informaciones técnicas en nuestro sitio web.

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

Metrollantas

Bucaramanga - (7)671.1222

AGR

SERVICES



RENCANAL

Medellín - (4)444.5858

REINCAUCHADORA S.P. S.R.L.

Neiva - (8)860.3243

REINCAUCHADORA Centauros S.A.S.

Villao - (8)682.4008

SIDEAS

Cartagena - 314 212.1680



VIPAL

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

“ Lo primero que tenemos que hacer es que las carreteras se hagan y que los corredores funcionen; luego, nos metemos a estudiar qué más trabajo social podemos hacer por los dos millones y medio de personas que dependen del sector de transporte de carga”

**Gustavo Bernal,
Gerente Pacífico 2**



“ La carretera ya está; ahora es la oportunidad de ustedes de mirar cómo van a aprovecharla”

**Mauricio Millan,
Gerente Pacífico 1**



“ Hemos tenido muchas dificultades a lo largo de estos años, discusiones, pero estamos en un momento donde por muchos factores terminamos teniendo este tipo de conversaciones con el sector transportador y el sector de la infraestructura que han sido unas conversaciones muy importantes donde son más los temas que nos unen que los que no”

**Santiago Pérez,
Gerente Pacífico 3**

tido Manizales, Medellín tenemos el río Cauca y a mano izquierda hay un talud, no existe otra forma”, recalcó.

Pérez insistió en que “la paciencia y el sacrificio que los usuarios de la vía pagaron fue muy grande, por eso para nosotros lo importante era cumplirles y terminar, poder estar hoy aquí con la cara en alto y dándole las gracias a ustedes por todo ese apoyo que nos dieron,

ya que para sacar los tres permisos de cierre programados en la vía, tuvimos que generar muchas conversaciones con ustedes en las que nos dieron la oportunidad de explicarles qué pasaba y donde nos tendieron la mano para ayudarnos y poder sacar estas vías adelante, sin el sector transportador esto no hubiera sido posible. Hoy no sé si todos ustedes lo saben, pero el concesionario también se

encarga de gestionar arqueológicamente, no puede meter una máquina, sin haber revisado antes”.

Mientras que, Gustavo Bernal, gerente de Pacífico 2, indicó que “desde la concesión La Pintada tenemos tres grandes focos en lo que es el tema carretero, un primer foco es el contrato, que está firmado con la Agencia de Nacional de Infraestructura (ANI), que tiene con el estado y, además tiene todas unas

especificaciones, tiene 72 indicadores que se miden permanentemente y se cumplen religiosamente”.

“Si una organización como las nuestras viene simplemente a administrar un contrato de estos, creo que perdió la tarea, ese no es el ejercicio. Nosotros, como sector privado, debemos ir mucho más allá de simplemente honrar un contrato. Entonces tenemos un rol que está enfocado en dos pilares

que son el tema ambiental y social alrededor de la carretera, en Pacífico 2, hay 23 municipios, pero adicional a eso la vía oficial de Antioquia hacia el Chocó, si ustedes se paran en esta carretera en cualquier tramo nuestro de Pacífico 2 en el mismo Pacífico 1 o en el Pacífico 3, ustedes se sorprenden del volumen de ambulancias, eso sucede debido a que es la única salida que tienen esas comunidades de menores

El mejor rendimiento,
sin importar el camino,
sólo con **GALGO**^{MR}


GALGO^{MR}


PRE-Q[®]

recursos es decir para ir a Pereira o Medellín a cualquier tratamiento, es más que una tarea social. Tenemos al departamento del Chocó, el más pobre de este país”, afirmó.

El gerente de Pacífico 2 hizo una reflexión sobre que “estamos administrando la carretera, eso es higiénico, eso es lo mínimo que tenemos que hacer, lo tenemos que hacer perfecto, pero nos pusimos a entender al usuario. Nosotros tenemos en la vía entre 2.500 y 3.000 tractomulas, no estoy contando los buses ni las volquetas, solo para darles una idea del tránsito al día, que van y vienen al Puerto de Buenaventura, que van para Medellín para el centro

del país o van para el Caribe, qué pasa cuando estos muchachos van por la carretera, nuestros transportadores cuando vienen de Buenaventura, los conductores solamente quieren ver a su familia, por eso es relevante tener una buena calzada”.

“Lo primero que tenemos que hacer es que las carreteras se hagan y que los corredores funcionen, luego nos metemos a estudiar, qué más trabajo social que laborar por esos dos millones y medio de personas que dependen del sector de transporte de carga”, recalcó.

En su intervención, Mauricio Millán, gerente de Pacífico 1, aseveró que “tenemos una transformación

gigantesca en este corredor, que será único en el país por sus características, es el momento de que ustedes como usuarios y como sector empiecen a mirar cuáles son las reales oportunidades que da a nivel técnico. El corredor es impresionante. En la calzada entre Pereira y Medellín vamos a poder tener más de 20 kilómetros de túnel, fácilmente creo que quedamos con puentes que representan más de 15 kilómetros, incluso más, los diseños dan para velocidades de 80 kilómetros por hora”.

El ejecutivo también subrayó los grandes avances en sostenibilidad que se han logrado hasta la fecha, pero recordó que el verda-

dero reto será cómo las comunidades y usuarios de la vía sabrán utilizar esa sostenibilidad. “La carretera ya está; ahora es la oportunidad de ustedes de mirar cómo van a aprovecharla”, comentó, añadiendo que el compromiso de Pacífico 1 es seguir acompañando a los usuarios para que el uso de esta infraestructura sea eficiente.

Millán destacó que los casos de conflictos con los pobladores en algunos puntos del país, como la Costa Caribe, tienen más connotación política que social. “No es el usuario de la vía el que nos ha generado conflictos, sino ciertos liderazgos políticos que buscan protagonismo”, afirmó, subrayando que la

mayor parte de los usuarios transitan en armonía con las concesiones, como es el caso de las vías de Pacífico 1, 2 y 3.

Con la culminación de estos corredores viales, Colombia no solo mejora su infraestructura, sino que conecta vidas, oportunidades y regiones. Los esfuerzos de las concesiones Pacífico 1, 2 y 3 han sido clave para enfrentar desafíos económicos y sociales, permitiendo que el país avance hacia un futuro más integrado y sostenible. Ahora, el verdadero reto está en cómo las comunidades y usuarios aprovecharán esta infraestructura, construida con visión de progreso y compromiso social.



Vipal está presente en una nueva edición del Congreso Colfecar

► La participación en el evento anual realizado en Colombia tuvo como objetivo reforzar el compromiso de la compañía con reencauchadores de la red autorizada en el país y mostrar que “Quien tiene Vipal, tiene todo”

Una vez más, Vipal participó en el Congreso Colfecar, evento anual del sector de transporte y logística realizado en Colombia, aportando toda la fuerza de su red de reencauchadores autorizados y reforzando todos los beneficios del reencauche de llantas. Celebrado del 18 al 20 de septiembre en el Centro de Convenciones del Hotel Las Américas, en Cartagena de Indias, el evento reunió a más de 2200 empresas afiliadas (federadas) a Colfecar y panelistas de diversos sectores, como el gubernamental, de telecomunicaciones, TI, combustibles, el sector financiero, de telemetría y prensa, para promover conferencias actuales orientadas a la optimización de las compañías del segmento de transporte de carga.

Líder en reencauche de llantas de carga en América Latina y presente en más de 90 países alrededor del mundo, Vipal llevó a su stand la campaña Quien tiene Vipal, tiene todo, alineada con el propósito de la compañía, con presentación de videos de productos que integran el portafolio completo de soluciones para el reencauche de llantas de la marca y un mapa de Colombia que señala las ciudades en las que se encuentran los reencauchadores socios de la red autorizada. Inclusive, algunos de ellos participaron activamente del evento, como Altra, Bucallantas,



Equipo Vipal en el Congreso Colfecar.

Centauros, Metrollantas y, el más reciente miembro, Renovando.

Entre los productos presentados al público asistente, se destacaron dos lanzamientos recientes: las bandas de rodamiento DV-UMe y DV-MM. Prelanzada en The Tire Cologne, en Alemania, y lanzada oficialmente en Pneushow 2024, en Brasil, la DV-UMe es la primera banda de Vipal para vehículos eléctricos. Dirigida a flotas de buses urbanos y camiones de recolección de basura, dos servicios en los que los modelos eléctricos muestran un gran potencial de crecimiento, la DV-UMe se desarrolló con un compuesto especial para cumplir con las demandas específicas que los vehículos eléctricos exigen a las llantas. El producto ofrece un excelente rendimiento

kilométrico y una mayor resistencia al desgaste común en vehículos eléctricos.

La empresa también presentó la DV-MM, una banda con diseño exclusivo de Vipal que ofrece un excelente rendimiento, tanto en asfalto como en tierra, ya que presenta un equilibrio de propiedades en sus componentes. La DV-MM también ofrece reencauches más duraderos que permiten un mayor rendimiento, con un diseño innovador que se destaca por sus surcos y expulsadores que, con una capacidad superior a la media, evitan la retención de piedras y otros objetos, lo cual mejora la eliminación de agua y barro, facilita la autolimpieza de la banda y preserva la carcasa de la llanta.



de nuestros clientes que participaron en el evento fue muy alta. La oportunidad de nuevos negocios para ellos fue un aspecto destacado. El hecho de contar con un stand comercial respalda profundamente a nuestros clientes y transmite confianza al mercado al ver un equipo grande, fuerte, sólido y con presencia nacional”, destaca Gilson Dugno, gerente de Negocios Internacionales de Vipal.

También participaron en la edición de este año del Congreso Colfecar Adalberto Fernandez, gerente general de Vipal en Argentina, y Juan Manuel Granada, técnico comercial de Vipal en Colombia. Ubicada en Cundinamarca, la sucursal de Colombia está presente en el país sudamericano desde 2010 y es responsable de atender también el mercado de Venezuela.

“El Congreso Colfecar es un evento estratégico para la compañía, ya que es el más grande del sector en Colombia; esto nos permitió relacionarnos con más de 700 transportistas de carga que asistieron durante los tres días del evento. Con ellos logramos fortalecer relaciones y, posteriormente, generar nuevos negocios para los reencauchadores de nuestra red autorizada”, explica Carlos Cuví, gerente comercial de Vipal en Colombia.

“Nuestra participación fue muy exitosa y la interacción



Infraestructura vial: impulsando la competitividad y conectividad de Colombia

► *La infraestructura vial es el motor que impulsa la conectividad y el desarrollo económico de Colombia. Los proyectos como Mar 1, Mar 2, el Túnel del Toyo y Puerto Antioquia están transformando la forma en que el país se conecta, reduciendo tiempos de viaje y generando un impacto positivo en el comercio, la logística y las comunidades locales.*

El desarrollo de la infraestructura vial es clave para la competitividad y el crecimiento económico de Colombia. En el segundo panel del Congreso 2024, titulado “Conectando Regiones y País: Avances y Desafíos en los Proyectos MAR 1, MAR 2, Túnel del Toyo y Puerto Antioquia”, moderado por Andrés Julián Rendón, Gobernador de Antioquia, y otros importantes representantes del sector como Diego Alberto Carvajal (Concesión Devimar - MAR

1), Sergio Andrés Vargas (Concesión Autopista Urabá - MAR 2), y Alejandro Costa Posada, Gerente del Túnel del Toyo, proporcionó una visión detallada sobre cómo estas megaobras están transformando el panorama de la infraestructura vial.

El gobernador de Antioquia, Andrés Julián Rendón hizo un llamado a Covipacífico, concesión de Pacífico 1, a no destruir la montaña en el sector de Las Arenas y evitar un cierre que afecte de forma dramática la eco-

nomía del Suroeste.

“En Antioquia hemos aprendido en el tema de infraestructura que uno no se debe meter con las montañas; que a las montañas se les mete con túneles de muy buena capacidad o se bordean con viaductos. Y quiero hacer un llamado respetuoso a Covipacífico para que no tumbemos una montaña de más de 100 metros de altura y clausuremos prácticamente la región del Suroeste y aplacemos la conectividad que nos están

generando estas obras maravillosas como Pacífico 2, Pacífico 1 y Pacífico 3 con el Caribe y con el suroccidente colombiano”, precisó el Gobernador de Antioquia.

Según Rendón, gracias al Túnel del Toyo, a MAR 1 y MAR 2, la mayoría de las ciudades capitales como Cali, Bogotá, Manizales y Pereira, podrán ahorrarse hasta más de un 30% en tiempo y en distancia para llegar a un puerto sobre el Caribe Colombiano.

Asimismo, se refirió al ahorro operativo para vehículos

de carga entre Cañasgordas y Santa Fe de Antioquia que será de 50%. Al final de 2024, los ahorros operativos, es decir, lo que van a ser unos menores gastos para el sector transporte por mantenimiento, u otros, los ahorros serán superiores a los 2 billones de pesos”, destacó

Por su lado, Sergio Andrés Vargas, Concesión Autopista Urabá - MAR 2, explicó que “con MAR 1 y MAR 2, eventualmente con el Túnel del Toyo, se podrá hacer este recorrido en cuatro



“ A nosotros nos miden por el grado de mantenimiento que tenga la vía, pero no solamente por la inversión o las actividades que se hayan ejecutado y por los resultados de ese mantenimiento, a nosotros nos miden por los resultados en cuanto a la calidad de la vía”

Diego Alberto Carvajal,
Concesión Devimar –
MAR

“ Considerando la entrada de Puerto Antioquia en el primer trimestre del próximo año, pues va a ser una un proyecto que más allá de mejorar las condiciones de los puertos infraestructura portuaria y para el transporte de carga en el país, también contribuye al tema logístico y tiene un impacto social increíblemente significativo”

Sergio Andrés Vargas,
Concesión Autopista
Urabá - MAR 2

“ Lo que ocurre es que el transportador resulta perdiendo por cosas que no son culpa de él, no llega temprano a la cita o llega tarde, no porque quiere sino porque le toca por una consecuencia, entonces es en ese punto que esta integración nos permitiría asegurar la calidad de vida y la calidad de servicio para los transportadores en las vías”

Alejandro Costa Posada,
gerente de puerto Antioquia

“ En Antioquia hemos aprendido en el tema de infraestructura que uno no se debe meter con las montañas; que a las montañas se les mete con túneles de muy buena capacidad o se bordean con viaductos”

Andrés Julián Rendón,
gobernador de
Antioquia

horas y media. Estos proyectos de infraestructura portuaria que se están presentando en la región, hacen que sea de una mejora a una necesidad casi que inmediata, considerando la entrada de Puerto Antioquia en el primer trimestre del próximo año, pues va a ser un proyecto que más allá de mejorar las condicio-

nes de los puertos, infraestructura portuaria y para el transporte de carga en el país, también contribuye al tema logístico y tiene un impacto social increíblemente significativo”.

“Me refiero, por ejemplo, a MAR 2, que es una obra que está en etapa de construcción en la región del Urabá que dará entrada a los puer-

tos, a la industria bananera, a una ciudad como Apartadó, que está en un boom económico gigante por la inversión que ha traído el proyecto de casi 1.5 billones de pesos, precios de 2012, que genera un dinamismo económico y social”, reiteró Vargas.

En el foro, Diego Alberto Carvajal, concesión Devimar – MAR, manifestó que “la

concesión MAR 1 no tiene la grandiosa ventaja que es la comunicación que une a todo este tráfico que viene por los pacíficos y que al conectarse a través de la vía que viene desde Bolombolo que llega a Santa Fe de Antioquia y de Santa Fe Antioquia entrega este tráfico a MAR 2 y lo hace a través de una vía que nosotros

tenemos como Operación y Mantenimiento en este momento entre Santa Fe y Cañas Gordas, precisamente cuando entra en operación el Túnel del Toyo, esto se vuelve un corredor de operación y mantenimiento”.

“El punto importante es la construcción de la segunda calzada entre el Túnel de Occidente que conecta

Medellín con Santa Fe de Antioquia, en resumidas cuentas, digamos el primer impacto que tiene en los transportadores es en dos aspectos, primero, la generación de una segunda calzada es el caso entre Medellín y Santa Fe de Antioquia, que permitió reducir el tiempo, debido a que antes tardaban una hora y media, ahora se demoran solo 40 minutos, a una velocidad de 80 kilómetros por hora. El segundo tema es la seguridad, por supuesto, lo más importante es que una vía quedé bien ejecutada, lo que es fundamental

para los transportadores de carga y no solamente para ellos, sino para los habitantes de la región tiene un impacto social”, reveló.

Y añadió que “lo tercero es que es un proveedor de servicios de transporte que genera un mecanismo para que los usuarios tengan un servicio, no sé si todos aquí son conscientes o conocían, que por ejemplo nuestras vías se estandarizan y se controlan y nuestra retribución como concesionarios también depende de que tengamos atendida la vía, es que a nosotros nos miden por el grado de mantenimien-

to que tenga la vía, pero no solamente por la inversión o las actividades que se hayan ejecutado y por los resultados de ese mantenimiento, a nosotros nos miden por los resultados en cuanto a la calidad de la vía”.

El gerente de puerto Antioquia, Alejandro Costa Posada, se refirió a los cuellos de botella que es algo que preocupa al sector transportador y dijo que “lo que ocurre es que el transportador resulta perdiendo por cosas que no son culpa de él, no llega temprano a la cita o llega tarde, no porque quiere sino porque le toca

por una consecuencia, entonces es en ese punto que esta integración nos permitiría asegurar la calidad de vida y la calidad de servicio para los transportadores en las vías, me refiero a la unión de MAR 1, MAR 2 y Puerto Antioquia, pero veo que Pacífico 1, 2 y 3 nos permiten llegar más allá”.

El avance de los proyectos MAR 1, MAR 2, el Túnel del Toyo y Puerto Antioquia no solo promete una mejora significativa en la conectividad del país, sino que también está generando impactos positivos en la economía y en la vida de las comunida-

des cercanas. Con una visión que integra desarrollo logístico y social, estas megaobras marcan un antes y un después en el transporte de carga y en la capacidad productiva de regiones clave como el Urabá. Al mismo tiempo, se está consolidando un ecosistema más eficiente, que permitirá una mayor competitividad para Colombia en los mercados internacionales. El reto ahora es continuar trabajando de manera colaborativa para asegurar que estos avances sean sostenibles y beneficiosos para todos los actores involucrados.



que pasan
Antioquia,
beneficio
Colombia

¡Junto a **Colfecar** construimos país apoyando al **gremio transportador!**



Sin contratos de **permanencia ni penalizaciones** por retiro.



Servicio personalizado con líderes comerciales en todo el país.



Más de **85 millones** de transacciones.



Más de **17.000 empresas.**



Más de **75.000 vehículos** de transporte de usuarios y mercancía.

Empieza a **pagar de forma electrónica** y agiliza tu operación.

Conoce más en **www.flypass.com.co**

Acolgen y Naturgas alertan sobre la seguridad energética del país

► Jorge Durán, gerente de Regulación de Naturgas, y Natalia Gutiérrez, presidenta ejecutiva de Acolgen, manifestaron su preocupación ante la situación energética que enfrenta Colombia, la cual amenaza la estabilidad de los servicios de gas y electricidad a nivel nacional. Ambos solicitaron al Gobierno trabajar en políticas que garanticen la seguridad energética en el corto y largo plazo.

En el Congreso Colfecar 2024, la seguridad energética se consolidó como uno de los temas relevantes en un contexto de incertidumbre. Durante el panel titulado “Seguridad energética en tiempos de incertidumbre: electricidad y gas”, expertos del sector, como Jorge Durán y Natalia Gutiérrez, analizaron los retos del sistema energético en Colombia y compartieron su visión sobre cómo asegurar un suministro seguro y eficiente. La sesión fue moderada por Juan Ro-

berto Vargas, director de Noticias Caracol, quien guió la conversación hacia los desafíos críticos y las soluciones estratégicas que impactarán al país.

Natalia Gutiérrez, presidenta ejecutiva de la Asociación Colombiana de Generadores de Energía Eléctrica (Acolgen), abordó el tema de la transición energética y señaló que “fuimos los primeros en advertir sobre el riesgo que implica acelerar la transición energética, ya que podría comprometer la seguri-

dad energética del país”.

Además, subrayó que desde hace años han alertado sobre una coyuntura que afecta el suministro de energía. Explicó que “tenemos casi 4.000 megavatios de energía que no han entrado en operación desde 2021, debido a retrasos en proyectos como Hidroituango y en la construcción de líneas de transmisión en La Guajira, donde se proyectaron 2.500 megavatios de energía eólica que aún no están conectados. Esto se debe a problemas de li-

“No hemos podido salir de ahí y en los últimos 10 años el promedio de pozos exploratorios está por debajo de 40, así no logramos sumar reservas. Es un tema de explorar, que es de muy alto riesgo y de largo plazo”

Jorge Durán,
gerente de Regulación de Naturgas

cenciamiento ambiental, consultas previas y conflictos en las regiones”.

Gutiérrez enfatizó la necesidad de trabajar en dos frentes: “Primero, sacar

adelante los proyectos comprometidos y, segundo, realizar una subasta de energía de mediano y largo plazo”. Agregó que, debido a las sequías previstas des-





de finales de 2023 y a pesar de las medidas de ahorro de agua, todas las plantas térmicas están operando casi a plena capacidad.

“Acabamos de superar un fenómeno de El Niño con un margen muy ajustado entre oferta y demanda, precisamente porque no había entrado toda esa energía que esperábamos. El parque térmico cumplió con todas sus obligaciones, al igual que el hidráulico. Guardamos agua desde octubre del año pasado para que los embalses tuvieran niveles más altos en este verano, pero estamos en el punto más crítico de los últimos 30 años”, comentó Gutiérrez.

La dirigente gremial alertó que “en diciembre, aunque no haya fenómeno de El Niño, enfrentaremos un ‘verano eléctrico’ que ocurre cada 5 o 6 años, y como no ha entrado la energía que esperamos, nuestro margen entre oferta y demanda ya está en el 5%. El próximo año

bajaríamos a 1%, lo que no nos permite realizar mantenimiento en las plantas”.

Gutiérrez pidió acelerar los nombramientos en la Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg) para que atiendan los problemas energéticos del país. “La señal de ahorro de agua la da la Creg, nos marca una senda que debemos cumplir, y el clima no nos ha favorecido. Por eso hemos activado todos los seguros alrededor del abastecimiento de energía eléctrica. Debemos asegurar el ahorro de agua, el uso eficiente de este recurso y de la energía eléctrica, y que los proyectos entren en operación en el corto plazo”, puntualizó.

En ese mismo sentido, Jorge Durán, gerente de Regulación de Naturgas, señaló que aunque la demanda de gas natural en hogares, comercios e industrias está cubierta, “existe una coyuntura muy ajusta-

“ La señal de ahorro del agua la da la Creg, nos ponen una senda que tenemos que cumplir y el clima no nos ha ayudado. Por eso nos ha tocado activar todos los seguros alrededor del abastecimiento de energía eléctrica”

**Natalia Gutiérrez,
presidenta ejecutiva de Acolgen**

da en el gas, agravada por el declive de reservas en los últimos diez años”.

“Actualmente, en reservas probadas —las que consumimos y están disponibles para comercialización y explotación— contamos con 2.3 teras pies cúbicos, suficientes para siete años si no se incrementan las reservas locales. En los últimos diez años, las reservas han disminuido de forma constante. Entre 2010 y 2015 tuvimos un incremento, pero desde entonces hemos visto una disminución continua, con una correlación alta entre el número

de pozos exploratorios y el comportamiento de las reservas”, explicó.

Durán detalló que cuando la actividad exploratoria era alta, con cerca de 120 pozos por año entre 2010 y 2015, las reservas de gas crecían. Sin embargo, la crisis de precios en 2014 impactó la exploración y producción de hidrocarburos, y el sector no ha podido recuperarse. “Actualmente, el promedio de pozos exploratorios está por debajo de 40 al año, y así no logramos sumar reservas. La exploración es de muy alto riesgo y largo plazo, y necesitamos recuperarla

para incrementar las reservas de gas local”, enfatizó.

El gerente agregó que el país tiene un potencial de más de 20 teras pies cúbicos en tierra firme y entre 70 y 100 teras pies cúbicos en yacimientos costafuera, los cuales podrían sumarse a las reservas probadas si se exploran adecuadamente.

Sin embargo, Durán cuestionó la decisión de abandonar el fracking después de haber avanzado en proyectos piloto: “Abandonamos una técnica que podría haber cambiado radicalmente nuestra situación de suministro de gas local”.

Ambas organizaciones coincidieron en la importancia de que el Gobierno evalúe sus políticas energéticas actuales para garantizar un desarrollo sostenible, fortalecer el crecimiento económico, evitar retrocesos en la transición hacia energías más limpias y asegurar el futuro energético del país.



El poder de la transformación digital en la logística

► En un contexto desafiante para la industria de la logística, líderes de empresas como TCC y Quick se reunieron en el Congreso Colfecar 2024 para compartir estrategias y experiencias sobre cómo la innovación y la tecnología pueden impulsar a Colombia hacia el futuro. Con proyecciones de mercado y reflexiones sobre la importancia de una transformación digital centrada en el talento, el evento hizo un llamado claro: adaptarse y evolucionar no solo para competir, sino para liderar el cambio en un sector cada vez más globalizado.

El Congreso Colfecar 2024, bajo el lema “Juntos Movemos a Colombia”, congregó a líderes del transporte y la logística en un espacio de reflexión y aprendizaje sobre los retos actuales del sector. En esta edición, se destacaron paneles como “Innovación e internacionalización como estrategias para afrontar momentos

de incertidumbre”, en el cual participaron líderes empresariales como Diego Mantilla, presidente de TCC, y Julián Caviedes, presidente de Quick, bajo la moderación del periodista y experto en tecnología Santiago La Rotta del Diario El Espectador. En este panel se abordaron los desafíos de un entorno cambiante y la competitividad

en el mercado global.

Julián Caviedes destacó la magnitud del mercado de transporte de carga en Estados Unidos y su contraste con el contexto colombiano. “El mercado de transporte de carga en Estados Unidos se sitúa alrededor de 1.3 billones de dólares, y se estima que para 2030 alcanzará los 1.6 billones de dó-

lares”, afirmó. Caviedes agregó que, en Estados Unidos, se movilizan aproximadamente 11.000 millones de toneladas al año, en comparación con los cerca de 200 millones de toneladas que se transportan en Colombia.

Además, el presidente de Quick detalló que en Estados Unidos se realizan alrededor

de 300 millones de viajes, de los cuales 80 millones corresponden a carga suelta y cerca de 60 millones a movimientos de contenedores en áreas como Dallas. Comparando el volumen de mercado, Caviades explicó que “estos 1.3 billones de dólares contrastan con los 20.000 millones de dólares que mueve la industria del transporte de carga en Colombia, representando solo un 1.5% del volumen de Estados Unidos. Esta comparación ilustra la magnitud del mercado estadounidense en temas de transporte de carga”.

En cuanto a las nuevas herramientas digitales, Caviades resaltó la plataforma digital de Quick, diseñada para operar en la nube y ofrecer acceso seguro a través de un sistema de inicio de sesión en su sitio web. “Esta herramienta, que cuenta con rigurosas medidas de seguridad, funciona

como un tablero integral donde los usuarios pueden visualizar todos los procesos operativos. Desde un mapa interactivo, es posible identificar la ubicación de los Wickers en los cuatro países en los que operamos. Por ejemplo, al hacer zoom en Bogotá, se observa que aproximadamente 1.500 personas están activamente involucradas en los procesos de entrega en este momento. De igual manera, al visualizar Cartagena, se pueden ver los camiones en el puerto y los motorizados circulando por la ciudad amurallada”, explicó.

Por su parte, Diego Mantilla, presidente de TCC, se

refirió al uso de tecnologías emergentes en los procesos logísticos de su empresa. “Una empresa se transforma en la nueva economía digital cuando encuentra formas u ofertas de valor atractivas para el cliente. Es en ese momento cuando se puede decir que ha logrado una transformación digital, y es bajo esa premisa que debemos trabajar en estos temas”, comentó.

Mantilla destacó que en TCC están comprometidos con “potenciar su cultura, su talento y su liderazgo” mediante “estrategias de transformación digital”. Enfatizó que “cualquier iniciativa que no involucre al talento humano carece

de impacto significativo”.

Además, Mantilla expresó: “Nuestra misión es acelerar la reducción de la huella de carbono, integrando la tecnología como un elemento clave en nuestra estrategia. Sin embargo, la tecnología no es un fin en sí mismo, sino un medio para crear y entregar valor tanto a nuestros clientes como a la comunidad”.

Uno de los pilares fundamentales de su estrategia es transformarse en gestores de redes y ecosistemas logísticos. “Hemos desarrollado una hoja de ruta organizacional basada en 13 pilares que conforman nuestro modelo de cultura y lide-

razgo”, añadió.

Entre estos pilares, Mantilla remarcó que “somos digitales”, y uno de los elementos esenciales para lograrlo es adoptar comportamientos adecuados tanto a nivel individual como de liderazgo. “Somos ágiles, flexibles y evaluamos constantemente la percepción de nuestros colaboradores”.

Al concluir, Caviades enfatizó que replicar modelos exitosos de un país a otro sin considerar las particularidades culturales puede ser un error. La tecnología, aunque común, requiere ajustes específicos según las características y expectativas locales. Mantilla, por su parte, subrayó que las nuevas generaciones buscan mayor claridad de propósito y valor en su trabajo. Señaló que la clave para gestionar diversas generaciones dentro de una organización es combinar la experiencia de los colaboradores más veteranos con el impulso y enfoque digital de los más jóvenes.

“ En Estados Unidos se movilizan cerca de 11.000 millones de toneladas al año, en comparación con los aproximadamente 200 millones de toneladas que se transportan en Colombia”

**Julián Caviades,
presidente de Quick**



“ Potenciar su cultura, su talento y su liderazgo a través de ejercicios estratégicos de transformación digital”

**Diego Mantilla,
presidente de TCC**



CAJA DE CAMBIOS OPTIMIZADA



OPTICRUISE Y RETARDER

Opticruise:

Scania destaca en tecnología, confort y eficiencia con su sistema de cambios automatizados Opticruise. Este sistema permite cambios de marcha manuales o automáticos en una transmisión mecánica, sin necesidad de pedal de embrague. Su unidad de control evalúa continuamente todos los parámetros del vehículo y decide el momento óptimo para cambiar de marcha, generando menos desgaste en la transmisión. Opticruise ofrece mayor confort al conductor y permite una mejor concentración en la operación y el tráfico.

Retarder:

El retarder es un freno auxiliar en los vehículos Scania, diseñado para controlar la velocidad en descensos prolongados. Instalado a la salida de la caja de cambios, es eficaz mientras el eje cardán gira. Aplica potencia de frenado a las ruedas motrices, manteniendo los frenos de servicio a temperaturas más bajas y reduciendo así el mantenimiento y las visitas al taller.

SCANIA