

Evolución de la economía en tiempos de reactivación

El Gobierno debe priorizar en los próximos 2 años soluciones a las necesidades para impulsar una reactivación económica.

Pág. 12



Iván Duque Marquez Presidente de la República

"El transporte de carga ha cumplido una labor fundamental para la reactivación económica del país".

Pág. 12



Ángela María Orozco: Ministra de Transporte

"A los transportadores, gracias, fueron ustedes nuestros héroes en la vía porque mantuvieron abastecido al país aun sabiendo que ejercían una actividad de riesgo".

Pág. 13

Congreso de Colfecar definió el norte del transporte de carga en la nueva realidad

Colfecar, realizó con éxito del 22 al 25 de septiembre su 45 Congreso Internacional del Transporte de Carga y la Logística, en el que se analizó la realidad del sector, las perspectivas de la economía y las estrategias a seguir para impulsar el crecimiento de las empresas de transporte de carga.

En este sentido el Congreso se enfocó en los desafíos que impone la nueva realidad y en las soluciones que necesitan los líderes y sus equipos directivos.

Págs. 4-16



► **82.000** visitas a la página del 45 Congreso Internacional del Transporte de Carga y la Logística.

► En esta edición

45 Congreso de Colfecar

Colfecar plantea propuestas para mejorar transporte de carga

La presidente Ejecutiva de Colfecar Nidia Hernández Jiménez hizo una serie de peticiones y propuestas al gobierno nacional enfocadas a mejorar las condiciones de los empresarios del transporte.

Pág. 6

Actualidad

Se reactiva tráfico de carga en principales corredores del país

A pesar de la caída en el tráfico, el aumento en tiempos logísticos por el Covid - 19, el transporte de carga por carretera comienza a presentar signos de recuperación.

Pág. 18

Colfecar plantea medidas de apoyo empresarial como motor de empleo

La presidente de Colfecar Nidia Hernández Jiménez dijo que ante el estado de emergencia en que se encuentra el sector privado del país, todos los esfuerzos se deben enfocar a apoyar el tejido social y empresarial.

Pág. 11

Costos operativos

Para septiembre los precios de ACPM y gasolina se mantuvieron

El precio máximo de venta de combustible ACPM para Bogotá se mantuvo en 8.238 pesos por galón para el mes de septiembre.

Pág. 20

► Indicadores

ACPM en Bogotá	
ACPM septiembre 2020	8.238
Variación	0,00%
Acumulado del año	-10,63%
Peso en la canasta de costos	35,25%
ICT (Índice de Costos al Transportador)	
Agosto 2020	
Índice ICT (Base dic 2016=100)	115,27
Variación ICT año corrido	-0,09%
Variación ICT últimos 12 meses	-0,45%

Estructura de Costos Operativos Agosto 2020 (Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	"Incremento %"	"Incidencia %"	Pond. %"
Salarios, prestaciones y comisiones	3,25	0,56	16,91
Combustibles	-7,11	-2,66	35,25
Llantas y neumáticos	4,32	0,33	7,90
Costo de capital	5,22	0,66	14,37
Filtros	4,65	0,03	0,80
Lubricantes	3,53	0,05	1,64
Mantenimiento y reparación	3,96	0,26	7,08
Peajes	5,12	0,59	11,57
Impuesto al vehículo	-0,67	0,00	0,37
Seguros	-0,92	-0,02	2,01
Garajes y lavado	5,33	0,04	0,75
Otros	4,45	0,06	1,36
TOTAL MES	-0,09	100,00	



TRANSPORTAR MERCANCÍAS PELIGROSAS NO ES UN JUEGO

100% VIRTUAL

CERTIFICATE YA CON COLFECAR

Afiliados \$120.000

No afiliados \$160.000



Editorial

Juan Gonzalo Maya Molina
Presidente Junta Directiva Colfecar

Enfocados en reactivar el transporte

Como presidente de la Junta Directiva de Colfecar, ante la grave crisis que vivimos por la pandemia del Covid-19, propongo al gobierno nacional los siguientes temas de trascendencia para nuestro sector, los cuales están enfocados en la reactivación de la economía del país en procura de la sostenibilidad de nuestros diferentes grupos sociales y en favor del empleo.

Fortalecimiento gremial

Desde la Junta Directiva hemos venido acompañando a la Presidencia Ejecutiva en el desarrollo de un plan estratégico, con la finalidad de generar valor, fortaleciendo nuestro gremio a través de acciones orientadas a una reactivación económica conjunta con todos los involucrados.

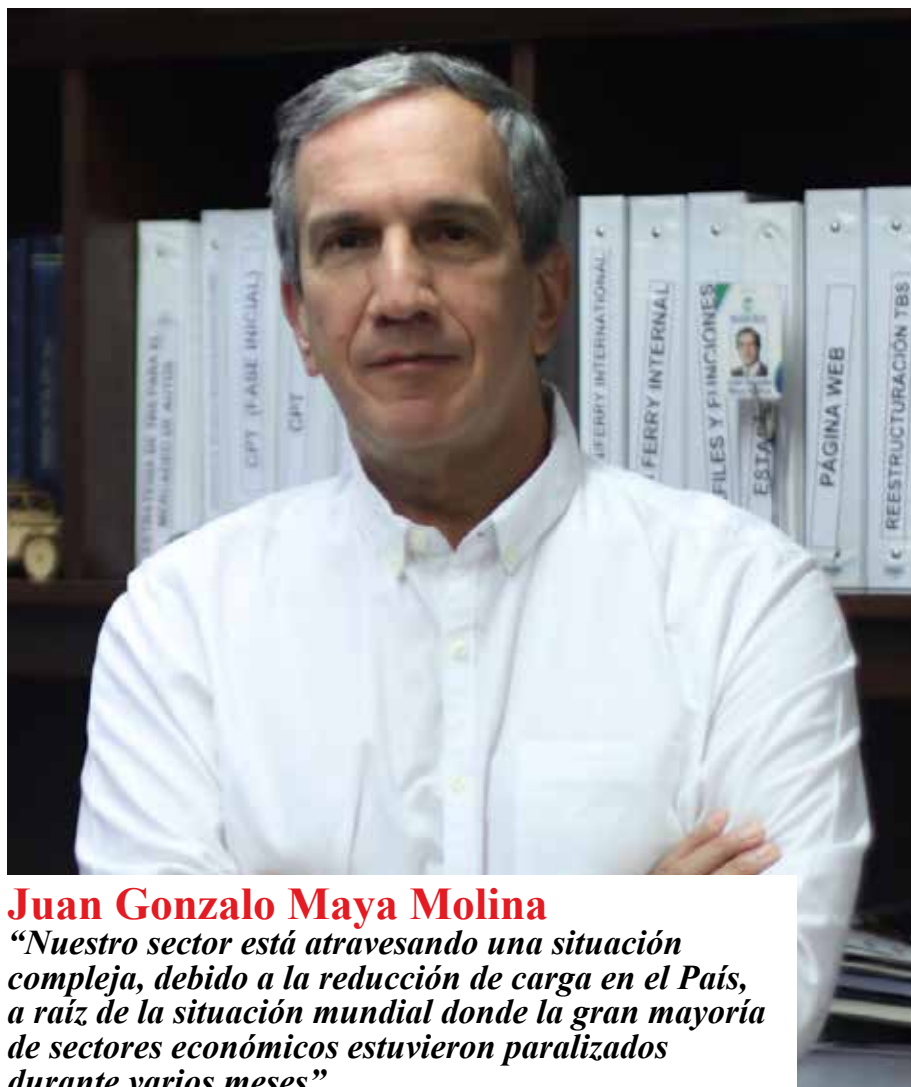
Hoy, este espacio se convierte en el escenario perfecto para poner en común los aspectos que como gremio nos reunen y nos permiten materializar los planes establecidos para el sector.

Reactivación del sector

Medidas tributarias

Estamos convencidos que la reactivación económica debe orientarse en el fortalecimiento del tejido social y empresarial, para afianzar la demanda y la oferta y de esta forma impulsar el empleo y garantizar la formalidad.

Nuestro sector está atravesando una situación compleja, debido a la reduc-



Juan Gonzalo Maya Molina

“Nuestro sector está atravesando una situación compleja, debido a la reducción de carga en el País, a raíz de la situación mundial donde la gran mayoría de sectores económicos estuvieron paralizados durante varios meses”

ción de carga en el país a raíz de la realidad mundial donde la gran mayoría de sectores económicos estuvieron paralizados durante varios meses, por lo cual queremos plantear las siguientes propuestas:

Disminución del Impuesto de Renta

Como es bien sabido, para el 2020 el

impuesto de renta disminuirá al 32%, para el año 2021 bajará al 31% y para el 2022 llegará hasta el 30%.

Sin embargo, por la recesión que está viviendo la economía colombiana, y en consecuencia las graves dificultades por las que están atravesando las empresas de transporte, proponemos que para el año fiscal 2020 el

impuesto de renta baje de una vez al 30%, dentro de las medidas adoptadas por el gobierno.

También proponemos eliminar el anticipo de Renta pagadero en el año 2021, que se aplicará a las utilidades del año 2020, puesto que durante el presente año las empresas están haciendo todo lo posible por sobrevivir y algunas no lo lograrán, teniendo en cuenta las consecuencias de las restricciones por cuenta de la Covid-19.

Así mismo, consideramos que los beneficios recibidos como alivios para el pago de la nómina y el pago de las primas de servicios sean considerados como ingresos no constitutivos de renta y no como ingresos gravados.

Simplificar el pago del ICA

Equidad, eficiencia y progresividad constituyen los principios que legitiman el sistema tributario colombiano.

Hoy vemos con suma preocupación cómo nuestra actividad se encuentra gravemente impactada por la acción de los entes territoriales de carácter municipal, los cuales, omitiendo la supremacía de dichos principios, someten nuestras empresas a cargas impositivas adicionales derivadas del cobro injustificado del impuesto de industria y comercio.

Efectivamente, partiendo de una interpretación que supera el espíritu normativo, con un alto desconocimiento de la actividad que abarca el servicio público de transporte terrestre de carga y aplicando analogías improcedentes con la ejecución de otras actividades del sector y pretermitiendo pronunciamientos efectuados por el Ministerio de Hacienda, estamos abocados a afrontar múltiples requerimientos y sanciones derivados de la supuesta

omisión al pago de este impuesto.

A pesar de contar con normas como la ley 1819 de 2016, que en sus artículos 342 - 343 definen con claridad la base gravable, la tarifa y la territorialidad del impuesto, se hace uso del concepto “despacho” con una interpretación errónea, para soportar con una visión fiscalista para una carga tributaria adicional para las empresas de transporte de carga, generando una doble tributación y costos adicionales derivados de la carga administrativa que se genera al interior de las empresas para dar soporte y atención a estas obligaciones, ahondando el carácter distorsivo de este impuesto.

Se hace necesaria la intervención del gobierno nacional, con el fin de regularizar este aspecto a través de la expedición de una norma reglamentaria que armonice los mandatos normativos de la prestación del servicio público de transporte de carga, materializado en el contrato de transporte y la territorialidad del impuesto de industria y comercio, al igual que el desarrollo de la preceptiva, contenidas en el artículo 344 de la ley 1819 de 2016, facilitando el proceso de declaración y pago de dicho impuesto.

Informalidad del sector y disminución a la tasa de contribución

Los registros del Ministerio de Transporte vinculan a 3.479 compañías de transporte en Colombia, de las

“Es fundamental contar con el liderazgo del gobierno nacional ante el Congreso de la República, para obtener la expedición de un marco normativo en materia sancionatoria con identificación clara de las conductas que materializan la infracción y su respectiva sanción, atentando contra los principios y valores de un Estado Social de Derecho”

cuales sólo 1.715 reportan sus actividades ante el Registro Nacional de Carga (RNDC), dejando el resto de las compañías en la informalidad, sin ninguna consecuencia, generando una competencia desleal ante los demás empresarios del transporte, con la complacencia de los generadores que utilizan estas compañías para la prestación de los servicios.

Las compañías de transporte de carga que a diario registran sus operaciones ante el RNDC, se someten al régimen de la disciplina, la constancia y permanencia en el sector mientras que la informalidad transita libremente sin consecuencias evidentes para los involucrados.

Disminución a la Tasa de Contribución

De igual manera, planteamos la disminución del 50% de la tarifa de la contribución especial de vigilancia, la cual se calcula sobre los ingresos de las empresas de transporte en el año 2020 y que se pagará en el 2021.

Régimen sancionatorio

Con la expedición de la ley 336 de 1996 el Congreso de la República unificó los principios y criterios que el gobierno nacional ha adoptado en su facultad reglamentaria, para la prestación del servicio público de transporte en los diferentes modos de ejecución con un marcado criterio de seguridad y eficiencia, siendo coherente con su naturaleza de servicio público esencial.

Dando alcance a estos postulados, el gobierno nacional ha buscado, mediante la expedición de normas sancionatorias, prevenir y evitar conductas que pongan en peligro la seguridad y continuidad en la prestación de estos servicios.

Como consecuencia del fallo proferido por el Consejo de Estado, mediante sentencia 2008-00107 del 19 de mayo de 2016, el sector transporte se ve abocado a un marco sancionatorio no acorde a las circunstancias de realidad que hoy afronta la actividad transportadora.

Es fundamental contar con el liderazgo del gobierno nacional ante el Congreso de la República, para obtener la

expedición de un marco normativo en materia sancionatoria con identificación clara de las conductas que materializan la infracción y su respectiva sanción, atentando contra los principios y valores de un Estado Social de Derecho.

Facilitar los trámites para quienes compran vehículos amigables con el medio ambiente

Las prácticas de movilidad sostenible plantean diferentes retos en pro de una mayor eficiencia y que a su vez, se contribuya con un mundo más sostenible.

El gobierno, las industrias, fabricantes, gremios y personas de diferentes sectores están generando mayor conciencia y propiciando cambios para

que, desde el rol de cada uno, se logre una transformación en el tiempo, facilitando los trámites para la compra de estos vehículos a gas y eléctricos.

Actualmente los trámites son demasiado dispendiosos restando efectividad para la movilidad sostenible en el corto plazo.

“La productividad y optimización logística, se logra cuando todos los actores de la cadena de valor, puedan agilizar sus procesos, tanto en el origen como en el destino, para alcanzar una mayor eficiencia y eficacia de la capacidad transportadora de carga del país”

Seguridad

Somos conscientes del compromiso inquebrantable del gobierno nacional y de nuestras fuerzas militares para garantizar la seguridad a lo largo y ancho del territorio colombiano con un comportamiento heroico, algunas veces afectado por posiciones mezquinas que pretenden desconocer lo que con sudor y valentía ha sido construido por los héroes de la patria.

Vemos con preocupación cómo desde del año 2011, se incrementó el número de hectáreas de cultivos de coca llegando a una cifra aproximada de 220.000 hectáreas al finalizar el gobierno anterior, que gracias a las acciones actuales se han logrado disminuir.

Sin embargo, siguen siendo evidentes las acciones de las bandas delincuenciales que han acudido a la actividad del transporte, bajo amenazas a los propietarios y conductores de equipos, para que en sus unidades transportadoras se lleven a cabo sus actividades ilícitas como es el traslado de los narcóticos, perjudicando gravemente al sector y comprometiendo nuestra actividad.

Esta situación de contaminación de vehículos y cargamentos ha generado un grave impacto económico al sector, afectando la imagen de las empresas, muchas veces precedida con evaluaciones superficiales y con desconocimiento de la problemática en general, muy a pesar de las grandes inversiones en materia de prevención y control de todas nuestras operaciones, para lo cual solicitamos integración y colaboración mutua de las fuerzas del Estado con el sector empresarial, para

que con acciones estratégicas se mitigue la verdadera causa que la genera.

Cartera

El gobierno nacional ha efectuado un gran número de acciones que valoramos y reconocemos, sin embargo, es necesario expresar el estado máximo de alerta por el inminente riesgo de descapitalización en que podría verse expuesto nuestro sector si no se generan acciones oportunas y contundentes, poniendo en riesgo la continuidad en la prestación del servicio de transporte terrestre de carga como consecuencia de la cesación de pago en la cartera pendiente de los usuarios del servicio.

Vemos como nuestras carteras se deterioran presentado moras en el pago, lo que alarga los ciclos de efectivos, generando necesidad de un mayor apalancamiento financiero, deteriorando los indicadores de solidez de las empresas y su nivel de endeudamiento con el sector bancario del país.

Con la entrada en vigencia del decreto 560 de 15 de abril de 2020, por medio del cual el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo adopta medidas transitorias especiales en materia de procesos de insolvencia, haciendo más ágil el proceso de reorganización empresarial, se requiere con urgencia la generación de garantías y líneas de crédito con destinación específica al pago de carteras generadas por la prestación de los servicios de transporte; de esta manera se posibilita la continuidad en la prestación del servicio y la supervivencia de las empresas prestatarias de este servicio esencial para la economía del país.

Finalmente, quiero enfatizar que la productividad y optimización logística se logra cuando todos los actores de la cadena de valor pueda agilizar sus procesos, tanto en el origen como en el destino, para alcanzar una mayor eficiencia y eficacia de la capacidad transportadora de carga del país.

Los gremios y empresarios estamos listos y comprometidos con el gobierno nacional en apoyar el crecimiento económico del país a partir de la productividad y competitividad de uno de los sectores de servicios más sensibles en la cadena de producción y abastecimiento como es el transporte de carga y la logística.

Esperamos poder seguir trabajando de la mano del gobierno porque, tal y como lo expresa nuestro slogan: ¡Juntos Logramos Más!

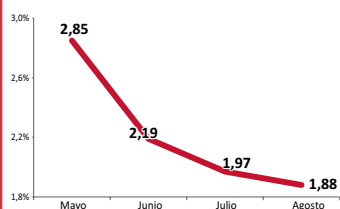
45 Congreso de Colfecar

La información más completa del máximo evento de transporte de carga

Indicadores

Índice de Precios al Consumidor

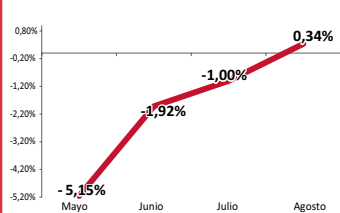
Variación Porcentual
Últimos doce meses



Fuente: Dane

Índice de Precios al Productor

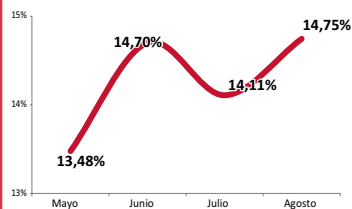
Variación Porcentual
Últimos doce meses



Fuente: DANE

Tasa de Cambio

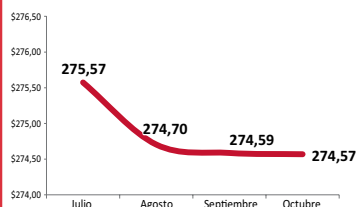
Variación Porcentual
Devaluación acumulada



Fuente: Banco de la República

UVR

Variación en Pesos
Julio 2020 - Octubre 2020*

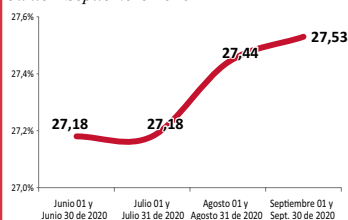


*Primeros 15 días del mes

Fuente: Banco de la República

Tasa Máxima de Usura

Variación Porcentual
Junio - Septiembre 2020



Fuente: Superfinanciera

Congreso de Colfecar definió el norte del transporte de carga en la nueva realidad

La Federación Colombiana de Transportadores de Carga y la Logística Colfecar, realizó con éxito del 22 al 25 de septiembre su 45 Congreso Internacional del Transporte de Carga y la Logística, en el que se analizó la realidad del sector, las perspectivas de la economía y las estrategias a seguir para impulsar el crecimiento de las empresas de transporte de carga.

En este sentido el Congreso se enfocó en los desafíos que impone la nueva realidad y en las soluciones que necesitan los líderes y sus equipos directivos.

Todo lo anterior, se dio a través del desarrollo de 5 ejes temáticos: la gestión empresarial en tiempos de incertidumbre, herramientas financieras, aceleradores de ventas, transformación digital y la calidad en el servicio.

Este año el Congreso de Colfecar se realizó de manera virtual, acorde a las actuales circunstancias de aislamiento social que impone el Covid-19, convirtiéndose en el primer evento bajo esta modalidad de un gremio del transporte en Colombia.

El 45 Congreso Internacional de Colfecar tuvo un mensaje especial del presidente de la República, Iván Duque Márquez, quien en la jornada de instalación resaltó la importancia del transporte de carga en esta difícil época por la que atraviesa el país

para garantizar el abastecimiento de todos los colombianos.

De igual manera, estuvieron presentes la vicepresidente, Marta Lucía Ramírez, los ministros de Transporte, Ángela María Orozco y de Comercio, Industria y Comercio, José Manuel Restrepo, la viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama, y un completo equipo de panelistas y conferencistas nacionales e internacionales.

Conferencistas

Así mismo, se destacó la participación de un equipo profesional de speakers y coaches nacionales e internacionales quienes les mostraron a los asistentes al congreso fórmulas y consejos para alcanzar la sostenibilidad y crecimiento de las empresas en tiempos de incertidumbre.

El 45 Congreso Internacional del Transporte de Carga y su Logística contó con la asistencia de agremiados, conferencistas, expositores e invitados especiales entre los que se destacaron los presidentes y directores ejecutivos de los gremios que junto con Colfecar hacen parte de la gran alianza del transporte.

Es así como el Congreso contó con la participación de la Directora Ejecutiva de DEFENCARGA, Clarita García; el Presidente de la ACC, Alfonso Medrano; el

Director Ejecutivo de la ATC, Anderson Quiceno; el Presidente de ASECARGA, Jairo Herrera Murillo, Director Ejecutivo de FEDETRANSCOL, Fernando Cataño Córdoba.

Negocios

En desarrollo de este evento se llevó a cabo el 23 y 24 de septiembre la “Cuarta Rueda de Negocios del Transporte de Carga”, en donde se dieron cita 71 empresarios entre representantes

de empresas de transporte, proveedores de insumos del sector y generadores de carga quienes a través de 1278 reuniones concretaron intenciones de negocio por más de 27 mil millones de pesos.

Así mismo, el 45 Congreso Internacional de Transporte de Carga y su Logística contó con una significativa muestra comercial que tuvo distintas salas para lograr el fortalecimiento de las relaciones entre los empresarios y comercializadores de insumos.

PAGA LO QUE
RUEDAS

Tu vehículo siempre
operativo pagando
solo el kilómetro rodado

Incluye todos los servicios
que necesita tu operación
en llantas.

Para mayor
información escríbenos:
adminweb@automundial.com.co

Síguenos



Automundialof



 **AutoRed**

CDS

Centro de Servicios

Colfecar plantea propuestas para mejorar transporte de carga y la logística

La presidente Ejecutiva de Colfecar Nidia Hernández Jiménez hizo una serie de peticiones y propuestas al gobierno nacional enfocadas a mejorar las condiciones de los empresarios y pequeños propietarios del transporte de carga de Colombia.

Al intervenir en el 45 Congreso Internacional de Transporte de Colfecar realizado virtualmente entre el 22 y 25 de septiembre, la dirigente gremial hizo un diagnóstico de diferentes aspectos que afectan al sector y presentó propuestas de solución a los mismos.

A continuación damos a conocer los principales apartes de la intervención de la dirigente gremial ante los asistentes a este evento.

Este año nuestro congreso se enfocó en los desafíos que nos impone la nueva realidad y en las soluciones que necesitan nuestros líderes y sus equipos directivos, al reunir a los mejores speakers y coaches nacionales e internacionales, que les mostraron cómo alcanzar la sostenibilidad y crecimiento de las empresas en tiempos de incertidumbre a través de diferentes ejes temáticos: la gestión empresarial en tiempos de incertidumbre, herramientas financieras, aceleradores de ventas, transformación digital y la calidad en el servicio.

Nos reunimos no sólo para exponer los temas de interés de los actores de nuestro sector sino también para presentar ideas y propuestas que permitan su recuperación teniendo en cuenta que el transporte de carga y la logística aporta el 5% del Producto Interno Bruto PIB, al ser transversal a todos los sectores de la economía.

Quiero destacar que cumpli-

mos un año de la alianza estratégica conformada por los principales gremios del sector del transporte de carga: ACC, ATC, ASECARGA, DEFENCARGA, FEDETRANSCOL y COLFECAR, la cual reafirmamos en el marco de nuestro congreso, asumiendo el compromiso de seguir impulsando una agenda encaminada a lograr una efectiva recuperación de nuestro sector y el desarrollo de nuestros afiliados.

Es importante resaltar que hoy en día esta alianza congrega a más de 400 empresas de transporte legamente constituidas y más de 253.000 camioneros, generando 90% de movilidad de la carga en el país.

Papel del transporte en la pandemia

El 2020 ha sido un año atípico y sin precedentes a nivel mundial en los últimos 100 años, que ha puesto a prueba la capacidad de resiliencia del ser humano.

Los efectos de la pandemia del Covid-19 sobre todos los sectores económicos de la sociedad han sido evidentes y el

“Queremos hacer un reconocimiento muy especial a todos nuestros conductores, verdaderos héroes durante esta pandemia”

transporte de carga y la logística no ha sido ajeno a sus consecuencias.

Esta coyuntura ha permitido visibilizar la importancia de nuestra actividad ante la sociedad y la economía, dejando ver nuestro propósito: mantener abastecido a todo un país, aún en los momentos más difíciles.

Por ello queremos hacer un reconocimiento muy especial



“Esta coyuntura ha permitido visibilizar la importancia de nuestra actividad ante la sociedad y la economía”, Nidia Hernández Jiménez presidente Ejecutiva de Colfecar

a todos nuestros conductores, verdaderos héroes durante esta pandemia, quienes desde un inicio y a pesar del miedo al contagio, siempre han demostrado su valentía, pasión y compromiso en las carreteras nacionales y vías urbanas, demostrando a todo un país, la esperanza y las ganas de sacar adelante nuestro país.

Dada esta coyuntura nuestra agremiación tuvo como prioridad el cuidado y protección de nuestros colaboradores por eso fuimos los primeros en adaptar los protocolos de bioseguridad

en las empresas de transporte y en las zonas de alta concentración de conductores como lo son: el antepuerto de Buenaventura (Centracar), estaciones de combustibles y puntos de alimentación a lo largo del país.

Fieles a nuestra política de Responsabilidad Social con el apoyo de varias de nuestras empresas afiliadas, realizamos campañas de ayudas en: Buena-

ventura, el Eje Cafetero, Bogotá y Norte de Santander principalmente, a través de la creación de alianzas con estaciones de servicio las cuales ofrecían descuentos en alimentación y en combustible.

También llevamos a cabo la entrega de más de 2.000 kits con elementos de protección para evitar el contagio del Covid-19 y la entrega de alimentos para más de 10.000 familias en Buenaventura con el apoyo del Grupo Bios, la Sociedad Portuaria de Buenaventura y Etika Verde.

Debido a la gran inversión que exige el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, solicitamos al Ministerio de Transporte la incorporación y reconocimiento de los costos en elementos de bioseguridad y las fumigaciones a los vehículos e instalaciones, en el SICE TAC y en el índice de costos de transporte de carga según el DANE, toda vez que este rubro es altamente representativo dentro de la canasta de costos del transporte de carga.

Centro de Logística y Transporte

Consideramos un acierto la

2000 kits con elementos de protección para evitar el contagio del Covid-19 fueron entregados además de alimentos para más de 10.000 familias en Buenaventura

creación del Centro de Logística y Transporte del Ministerio de Transporte, el cual coordinó las actividades esenciales para mantener el abastecimiento y la movilidad en el país durante la emergencia sanitaria, solucionando oportunamente las inquietudes por parte de nuestras empresas afiliadas, en relación a las medidas adoptadas sobre las cuarentenas y restricciones de ingreso a poblaciones, las cuales cambiaron la dinámica en el recibo y entrega de la carga y las mercancías, permitió la obtención de respuestas eficaces a los inconvenientes que debían afrontar nuestros agremiados en el ejercicio de sus operaciones diarias, logrando la habilitación de hoteles, restaurantes y talleres, servicios claves para los conductores en carretera, entre otros.

Peajes

La suspensión del cobro de los peajes entre el 26 de marzo y el 31 de mayo también fue una medida que fue de gran alivio.

Sin embargo, es necesario hacer claridad que este beneficio debe ser única y exclusivamente para los dueños de los vehículos ya sean estas personas naturales o jurídicas, debido a la significativa disminución de carga en comparación al año 2019, por lo que no debe ser trasladado a otros actores de la cadena, o que sea usado como argumento para disminuir los fletes por parte de los generadores de carga.

Fortalecimiento gremial

Los últimos doce meses nos han permitido avanzar significativamente en el fortalecimiento de Colfecar.

Con la orientación de la Junta Directiva y la Junta Asesora hemos desarrollado un plan estratégico encaminado a generar valor a nuestras empresas afiliadas y a potencializar las fortalezas de nuestro gremio en sus áreas de: atención al afiliado, jurídica y estudios económicos, cuya gestión ha sido siempre referente para el sector, entidades gubernamentales y los medios de comunicación.

Con compromiso y trabajo constante hemos fortalecido la confianza de nuestros agremiados en general y como resultado, en el último año 35 nuevas empresas nos han permitido ser parte de su historia como el gremio que las representa y orienta; a ellas les reiteramos la bienvenida.

Hemos conformado el Circulo Nacional de Abogados del Transporte, el cual concentra a los líderes de las áreas jurídicas de nuestras empresas afiliadas y el Capítulo de Oficiales de Cumplimiento, el cual está conformado por todos los oficiales de cumplimiento de, igual forma, de nuestras empresas afiliadas.

Avanzamos en el diseño y ejecución de una serie de actividades para mejorar las condiciones del recurso humano de nuestras empresas, creando el Capítulo de Talento Humano y reforzando el Capítulo de Seguridad.

Nos enfocamos en la profesionalización de nuestro sector y por ello hemos innovado con productos propios como la Certificación Internacional para Conductores, la cual le permite a las empresas del sector contar con personal profesional y altamente calificado.

Así mismo, estamos comprometidos con la permanente capacitación de los colaboradores de nuestras empresas a través de capacitaciones que adelantamos con el Sena, de las cuales se han beneficiado en el último año 852 personas.

Consideramos que es importante que el gobierno analice la posibilidad de aplicar otro periodo para el no cobro de los peajes, puesto que el combustible y los peajes representan más del 50% del total de costos para el transporte de carga.

Así mismo, solicitamos la puesta en marcha de los peajes electrónicos que ayudarían a mejorar la productividad de nuestros vehículos, los cuales pierden mucho tiempo en largas filas debido al proceso de pago de peajes en efectivo. Hay que recordar que en marzo anterior venció el plazo dado para que todos los peajes del país sean electrónicos.

El objetivo es la interoperabilidad, para que esto suceda es necesario que cada un vehículo cuente con único dispositivo o identificador abordo (TAG), que sirva en todos los peajes del

país, por lo que se hace necesaria la unificación de la tecnología que permita la facturación, los diferentes medios de pago y la comunicación entre los diferentes operadores a través de un sistema único.

Combustibles

Queremos reconocer las medidas adoptadas por el gobierno que desde el inicio de la pandemia han beneficiado al sector con la reducción en el precio del galón del ACPM, que se mantiene hasta la fecha, con una disminución consolidada desde marzo de \$1.023.

Esperamos que el precio del galón del diésel siga bajando o por lo menos que se mantenga así mientras dure la pandemia, debido al significativo impacto que tiene este rubro en la canasta de costos operativos de nuestro sector.

Transportadores requieren mayores apoyos económicos para su reactivación

Destacamos también los alivios a las empresas en materia económica mediante las ayudas del PAEF y PAP para el pago de nómina y prima de servicios, respectivamente, a los empleados de nuestras empresas.

En este sentido, resaltamos la extensión de estos alivios al sector empresarial hasta el primer trimestre de 2021, lo cual permitirá conservar los puestos de trabajo y reactivar el empleo en el país.

Así mismo, en el marco de estas medidas de emergencia, queremos destacar la intervención de la ministra de Transporte, Ángela María Orozco, en el diseño para nuestro sector de la línea de crédito “Transporte Responde”, de Bancóldex, por \$95 mil millones. Sin embargo, muchos empresarios del sector tuvieron dificultades en los trámites antes las entidades del sector financiero impidiéndoles acceder a éstos.

Solicitamos ampliar este cupo y que los recursos que se



Consideramos que Bancóldex pueda ser habilitado como un banco de primer piso y que incluso emprenda una campaña de compra de cartera.

destinen para el mismo también puedan ser utilizados por las empresas para implementar desarrollos tecnológicos en logística y transporte, en aras de mejorar la productividad, competitividad y medio ambiente.

Lo anterior también se podría lograr a través de apoyos del programa Innpulsa y el Ministerio de las TICs.

Consideramos que es importante que Bancóldex pueda ser habilitado como un banco de primer piso y que incluso emprenda una cam-

paña de compra de cartera, para que las buenas tasas y recursos que ofrecen, lleguen a los empresarios de manera directa.

Con una postura firme y decidida fuimos claves en el apoyo a la ley de “Pagos a Plazos Justos”, aprobada por el Congreso de la República y sancionada en buena hora por el gobierno del presidente, Iván Duque, que no permitirá más abusos en los pagos a los pequeños y medianos proveedores del servicio de transporte de carga.

Impacto de la pandemia en el sector del transporte de carga y la logística

Es importante resaltar que al inicio de esta emergencia, el sector transportador solo podía movilizar: alimentos, productos de primera necesidad, aseo personal y hogar así como todo lo relacionado con el sector salud.

Sin embargo, no todas las empresas de transporte estaban concentradas en estos segmentos de mercado, por lo que tuvieron graves afectaciones en sus niveles de ingresos.



El mayor impacto negativo fue para las empresas de transporte especializadas en el movimiento de automóviles o cargas especiales (extra pesadas o sobre dimensionadas), cuya movilización fue suspendida por

las determinaciones en los decretos emitidos por cuenta del Covid - 19.

Por lo tanto, experimentamos una caída en cuanto al volumen de toneladas movilizadas en

2019 Vs volumen de toneladas movilizadas en 2020. Especialmente en abril de este año tuvimos una caída de 30,8%, en mayo del 26% y en junio del 12%. Por tanto afirmamos que las perspectivas a corto plazo son buenas, debido a la reapertura responsable y programada que ha venido haciendo su gobierno de los sectores de la industria y el comercio.

Para este último trimestre estamos convencidos en el aumento de volumen de carga, el cual estará supeditado de que no existan nuevas restricciones o cuarentenas.

Mayor dragado en puerto de Buenaventura y reducción de aranceles

Como ha sucedido con todos los sectores económicos los efectos del Covid-19 también nos han generado un impacto negativo en el comercio exterior y en consecuencia el volumen de carga de importación desde los puertos marítimos y desde Ecuador principalmente.

En este propósito de reactivación del comercio exterior del país, en conjunto con Analdex, destacamos la importancia de lograr el dragado del puerto de Buenaventura para que Colombia sea más competitiva.

Es preocupante la cantidad de carga y contenedores que ha perdido este puerto, porque el puerto ecuatoriano de Posorja cuenta con una mayor profundidad, lo que genera que las líneas navieras prefieran ir allá y no a Buenaventura.

Esto perjudica al sector de comercio exterior del país y la tasa de empleo en Buenaventura para todos los actores de la cadena logística.

Adicionalmente a la importancia del dragado, es ineludible la necesidad de

diseñar un plan que permita reactivar las exportaciones por cuanto el déficit de la balanza comercial sigue siendo muy alto y los viajes en vacíos que deben hacer las empresas de transporte hacia los puertos marítimos están generando altas pérdidas.

De igual forma, es importante que se ejerza un mayor control de los patios de contenedores ubicados en los puertos puesto que si bien la megaobra del Túnel de la Línea nos ahorrará 50 minutos de tránsito, lo preocupante es que en los procesos de entrega de un contenedor vacío nos gastemos hasta 24 horas.

Reducción costos de repuestos

Igualmente ocurre con los repuestos importados, cuyos altos precios están generando un fuerte impacto en la estructura de costos a los propietarios de los vehículos. Por tal razón solicitamos la eliminación de los aranceles que se apliquen a los mismos mientras dure la pandemia.



"Proponemos que mientras dure la pandemia se elimine el IVA y los aranceles a toda la tipología de vehículos de carga, sin límite de compra para personas naturales y jurídicas"

Modernización vehicular

Debido a las restricciones a la movilidad de los vehículos de carga por su edad, estamos convencidos de la necesidad de la renovación del parque automotor en Colombia, sin embargo, la alta tasa del dólar y una economía en recesión hacen imposible esta tarea.

Por lo tanto, proponemos que mientras dure la pandemia se elimine el IVA y los aranceles a toda la tipología de vehículos de carga, sin límite de compra para personas naturales y jurídicas. Esto permitirá contar con vehículos más amigables con el medio ambiente.

Facilidades para compra de vehículos con cabina integrada

Con el incremento del comercio electrónico se hace necesario invertir en vehículos con cabina integrada. Sin embargo, en el país no se consiguen en estos momentos debido a que el gravamen para estos vehículos integrados es muy costoso.

Por ejemplo, una van integrada de 2 toneladas es mucho más costosa que un camión con furgón de mayor capacidad en toneladas. Por tanto, solicitamos disminuir sustancialmente el arancel de estos vehículos para que sea rentable operarlos y así atender de una mejor manera el crecimiento de las ventas por internet.

Los vehículos con cabina integrada son más eficientes y seguros para la distribución de paquetes, ahorran mucho tiempo en paradas disminuyendo los tiempos de entrega, el consumo de combustible y la contaminación ambiental.

Facilitar los trámites para quienes compran vehículos para el transporte de carga amigables con el medio ambiente

Es importante facilitar los trámites para la compra de vehículos cuando estos son a gas y eléctricos porque hoy en día los trámites son demasiado dispendiosos y toman demasiado tiempo.

Transporte internacional Colombia- Ecuador

Un tema que venimos reclamando desde hace años y que nos llevó como Colfecar y a la ACC a exponerlo ante la sede de la CAN en Lima Perú, es la desigualdad en el transporte internacional entre vehículos colombianos y ecuatorianos.

Por décadas hemos estado obligados a dejar las cargas fabricadas en Colombia



en Tulcán para que los vehículos ecuatorianos hagan el tramo final al interior del país, lo anterior porque los vehículos con placa colombiana no pueden ingresar al interior del Ecuador, debido a las protestas de las agremiaciones

camioneras en la frontera de ese país, mientras que los vehículos de placa ecuatoriana si pueden ingresar libremente a nuestro país.

La CAN promueve que las personas de los países miembro sean tratadas como connacionales, sin embargo el gobierno ecuatoriano prohíbe que a los vehículos de placa colombiana les

vendan el diésel al precio subsidiado que les venden a los vehículos ecuatorianos.

Este hecho genera una competencia en desigualdad de condiciones, porque los vehículos ecuatorianos prestan sus servi-



Hasta que no se logre la igualdad de condiciones proponemos que continúe la entrega de la carga en frontera por parte de los transportadores de cada uno de los dos países.

cios con un precio subsidiado en el galón diésel de US\$1,30, mientras que nosotros pagamos en Colombia durante el 2019 US\$3 y en 2020 por la alta tasa del dólar US\$2,30.

El combustible representa el 40% de los costos en el transporte de carga y con esta diferencia a favor solo de los ecuatorianos es muy difícil competir.

Gestión ante la CAN

En la presentación desarrollada ante la CAN en marzo de

2019, evidenciamos que la empresa de transporte colombiana que más movilizaba carga hacia Ecuador tenía una escasa participación del 5%, mientras que los grandes volúmenes de carga (el 60% de participación) se concentraban en 5 empresas ecuatorianas con vehículos propios.

Con esta gran ventaja en el precio del galón diésel, los transportadores ecuatorianos instalan tanques extra dimensionados de combustible en sus vehículos de carga, para tener la autonomía

suficiente para entrar a varias ciudades en Colombia y regresar a su país sin tener que abastecerse de combustible en Colombia.

La instalación de tanques extra dimensionados está prohibida por el Ministerio de Transporte de Colombia. Incluso hay muchos casos donde la Policía de Colombia ha sorprendido a conductores ecuatorianos vendiendo el combustible de contrabando en los departamentos fronterizos.

En conclusión, hasta que no se logre la igualdad de condiciones proponemos que continúe la entrega de la carga en frontera por parte de los transportadores de cada uno de los dos países. Es decir, nosotros les entregamos la carga como siempre lo hemos hecho en Tulcán y los transportadores ecuatorianos nos entreguen la carga en Ipiales y así cada uno hará el tramo interno en su respectivo país.

Igualdad de condiciones entre las empresas de transporte y las Apps

Las empresas de transporte que se dedican al servicio postal y de paquetería se están viendo enfrentadas a una competencia desigual con las Apps dedicadas a la distribución urbana, sumado a la afectación negativa que le ocasiona al sector salud y de pensiones, la evasión de los pagos de seguridad social por parte de estas aplicaciones.

Teniendo en cuenta el auge de la distribución urbana de mercancías debido a las cuarentenas y al crecimiento exponencial de las ventas on line, es necesario que tanto las Apps como las empresas de paquetería y mensajería trabajen en igualdad de condiciones.

En la tabla vemos las diferencias que se dan entre estas modalidades de servicio de transporte.

Las empresas de transporte y paquetería al tener que cumplir con toda esta normatividad laboral y propia de su actividad, hace que sus operaciones sean mucho más costosas e ineficientes, frente a la completa libertad que tienen las Apps especializadas en distribución urbana.

Las aplicaciones prestan servicios de mensajería amparadas en un medio tecnológico y frente a las cuales por no estar legalmente habilitadas, nadie supervisa, controla, sanciona, en otras palabras, todo el control que se ejerce con rigurosidad y posteriores sanciones, sólo son para quienes realizan las mismas actividades dentro del marco de la ley.

Objetos postales y tasas de contribución
Según la normatividad actual que aplica a la mensajería se considera como objeto postal mercancías hasta los 5 kilos, lo cual está muy alejado de la realidad actual.

Es importante avanzar en la actualización que permita clasificar y diferenciar los objetos postales del resto de la carga. Para esto proponemos que los objetos postales, se limiten únicamente a los documentos, que en verdad si son objetos postales, todo lo demás diferente a estos debe considerarse carga.

En consecuencia, solicitamos que la tasa de contribución para objetos postales se reduzca del 2.5% por parte de la CRC a 0.5%.

El resto de paquetes (sin importar su peso) que deben ser clasificados como carga, la contribución sobre estos fletes, deben ser recolectados por la Superintendencia de Transporte, aplicando una tasa más razonable 0.18%.

Estos cambios permitirán ajustar la regulación a la realidad de la operación actual y ofrecer precios más favorables a los usuarios.

Eliminar la exigencia de documentos de carga físicos, en mensajería, paquetes y carga masiva.

Eliminar sobre costos

Para lograr una mayor eficiencia en las operaciones logísticas hay que eliminar procesos que generan sobre costos y que no contribuyen a los protocolos de bioseguridad.

Por lo tanto, la normatividad debe ajustarse a los avances tecnológicos y a la

nueva realidad, para lo cual proponemos eliminar la exigencia de la impresión de las remesas terrestres de carga y las guías o remisiones de documentos al sustituirlas por la firma electrónica.

Esto permitirá agilizar los tiempos de entrega y recogida de mercancías y de carga y garantizar los protocolos de bioseguridad.



Empresas de Transporte y Paquetería-	Apps Especializadas
Para operar deben estar habilitadas por el Ministerio de Transporte y de Comunicaciones y deben cumplir toda su normatividad.	Para operar no deben estar habilitadas por el Ministerio de Transporte y de Comunicaciones y no tienen que cumplir toda su normatividad
Para el caso de operadores postales deben además estar inscritos en el registro de operadores postales y prorrogar su habilitación una vez vencido el término inicial, lo cual tiene un costo de 100 SMLMV.	No son regulados ni controlados frente al cumplimiento de sistemas para la prevención y control del lavado de activos, la financiación del terrorismo y el financiamiento de proliferación de armas de destrucción masiva.
Están obligados al cumplimiento del sistema para la prevención y control del lavado de activos, la financiación del terrorismo y el financiamiento de proliferación de armas de destrucción masiva SIPLAFT.	
Están obligados al reporte de información periódica ante la Supertransporte (VIGIA) y ante la CRC.	No tienen la obligación de realizar reportes periódicos.
Deben usar exclusivamente vehículos de servicio público.	Pueden usar cualquier tipo de vehículo particular o escolar.
Están obligadas a imprimir la remesa o guía y pegarla al paquete.	No tienen que imprimir ningún tipo de documento.
Deben sostener una infraestructura física para mantener sus vehículos y personal.	Hacen uso del espacio público donde permanecen sus repartidores.
Vinculan a su personal en nómina con toda la seguridad social, dotaciones y seguros.	Les pagan a los repartidores por entrega realizada, SIN asumir personal en nómina, ni su seguridad social, ni sus dotaciones y sin asegurarlos.
No pueden emplear a personas que no tengan licencia de conducción y SOAT.	Pueden utilizar a personas que no tienen licencia de conducción y SOAT.
Si un conductor tiene un accidente durante sus labores, de inmediato queda protegido por un fuero, por lo tanto, no podrá trabajar y tampoco se le puede terminar su contrato de trabajo.	Si un conductor tiene un accidente durante sus labores, no podrá trabajar para la App y esta se desentiende de esa persona, y contrata a otra persona que esté disponible.
Deben pagar los impuestos y tasas a la CRC y Supertransportes	No pagan estos impuestos
Están obligadas a contar con un Plan de Seguridad Vial	No están obligadas a contar con un Plan de Seguridad Vial



Las empresas de transporte que se dedican al servicio postal y de paquetería se están viendo enfrentadas a una competencia desigual con las Apps dedicadas a la distribución urbana.

Las pruebas de entrega pueden hacerse mediante construcción de plantillas electrónicas que incluyan las firmas de remitentes y destinatarios, según sea el caso.

Exigencia estatal

Igualmente, es necesario homologar las exigencias de las entidades del estado, por

ejemplo cuando la SIC inicia las investigaciones solo acepta como uno de los argumentos de defensa, que la prueba de entrega física debe ser firmada por quien recibe el envío en señal de aceptación, pasando por alto que, conforme a las disposiciones emitidas por la CRC, (la entidad regulatoria) es válida la implementación de mecanismos

tecnológicos siempre y cuando se garanticen los derechos de los usuarios.

Adicionalmente, para la CRC es posible el diligenciamiento de la prueba de entrega: por el destinatario, por quien se encuentre en dirección de destino o por el operador, sería entonces conveniente que la CRC reitera estos puntos ante la SIC, y puedan realizar mesas de trabajo conjuntas para lograr la unidad en los criterios.

Multas de Superintendencias

Las empresas del sector están viviendo un gran desafío por lograr sobrevivir, por lo que le solicitamos que las multas por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio sean proporcionales a la tarifa de los servicios de mensajería o paquetería.

No es justo que por un despacho donde la tarifa es de \$7.000 se reciban multas por \$7 millones de pesos, cuando las operaciones logísticas deben ceñirse a protocolos de bioseguridad que claramente afectan la operación y el nivel de servicio.

Infraestructura debe mejorar tiempos logísticos del transporte de carga

El impulso que le dio el gobierno a la infraestructura fue fundamental, teníamos unos proyectos 4G muy ambiciosos y de gran ayuda para el país, pero lastimosamente presentaban algunas dificultades que los tenían estancados, el porcentaje de avance de los 29 proyectos en 2018 era del 16% y ahora se encuentran por encima del 42%.

El actual gobierno prevé tener activos el 95% de los proyectos 4G para finales del 2020.

Un capítulo especial merece el Túnel de La Línea, recientemente inaugurado, una de las megaobras más anheladas por el sector de transporte de

carga puesto que contribuirá significativamente a la logística y sobretodo mejorará las condiciones de trabajo a miles de conductores de vehículos de carga que van desde el sur occidente hasta el centro del país.

Ahora el reto para terminar de consolidar las eficiencias en la cadena logística que se ganan gracias a estas obras

de infraestructura, es trabajar en la optimización en los procesos en origen y destino, es decir que no se siga perdiendo tiempo en los puertos marítimos en la entrega de contenedores vacíos, a la entrada a ciudades principales y en los



El actual gobierno prevé tener activos el 95% de los proyectos 4G para finales del 2020.

www.invias.gov.co

procesos de entrega a los destinatarios puesto que los vehículos gastan horas e incluso días esperando a que les reciban la carga.

Cuando todos los actores de la cadena de valor puedan agilizar sus procesos, tanto en el origen como en el destino, se logrará el mejoramiento de la

productividad y optimización en los costos del transporte de carga del país.

Apoyo gremial

Los gremios y empresarios estamos listos y comprometidos con el gobierno, en apoyar el crecimiento económico del país a partir de la productivi-

dad y competitividad de uno de los sectores de servicios más sensibles en la cadena de producción y abastecimiento como lo es el transporte de carga y la logística, y esperamos que podamos seguir trabajando de la mano porque, tal y como reza nuestro slogan: ¡Juntos Logramos Más!

Cambio en el procedimiento de inspección por parte de la POLFA

Consideramos fundamental que las inspecciones de la POLFA a vehículos de paquetería no se realicen en horas de la noche en las carreteras nacionales las cuales duran horas, lo cual afecta no solo los compromisos de entrega ante los clientes sino el estado de las mercancías que son objeto de revisión, lo cual igualmente nos genera reclamos y procesos de indemnización por parte de los clientes.

Proponemos que estas inspecciones se puedan hacer en las plataformas de cross docking en origen y destino en horarios diurnos.

En casos de aprehensión de la carga es necesario mejorar los tiempos para que el vehí-



Estas inspecciones se deben hacer en las plataformas de cross docking en origen y destino en horarios diurnos.

culo de transporte quede liberado a la mayor brevedad, porque está tomando días lo cual

genera graves sobrecostos y lucro cesante para los propietarios de los vehículos.

Mayor coordinación entre gobierno nacional, y mandatarios regionales

Destacamos la activa participación de la administración del presidente Duque para lograr la unificación y coordinación de las regulaciones, ante la emisión de los múltiples decretos y medidas por parte del gobierno nacional, gobernaciones y alcaldías, las cuales generaban confusión, reprocesos y sobrecostos en las operaciones logísticas a lo largo del país.

La productividad y competitividad son determinantes para nuestra economía y en este orden de ideas los transportadores de carga solicitamos que se mantenga la libre circulación de vehículos de carga en fines de semana y festivos para

“Solicitamos que se mantenga la libre circulación de vehículos de carga en fines de semana y festivos para avanzar en lo que resta del año 2020 y todo el año 2021”

avanzar en lo que resta del año 2020 y todo el año 2021 para lograr la recuperación de nuestro sector.

Transportadores de carga piden suspender restricciones los fines de semana

Los transportadores de carga le pidieron al Ministerio de Transporte la suspensión de la medida que restringe la circulación de los automotores con peso igual o superior a 3.4 toneladas del viernes 2 al domingo 4 de octubre y del 9 al 12 de octubre con motivo del puente festivo del Día de la Raza.

De igual manera, la presidente ejecutiva de Colfecar, Nidia Hernández Jiménez, le solicitó al gobierno la suspensión de las restricciones de movilidad para el sector del

transporte de carga durante los puentes festivos en lo que resta de 2020 y 2021, incluida la Semana Santa, puesto que

a su juicio en estos momentos se debe recuperar todo el tiempo que se ha perdido por el sinnúmero de restricciones im-

puestas por gobernaciones y alcaldías al tratar de contener la pandemia.

Al manifestar el malestar y rechazo que esta decisión ha generado entre los transportadores de carga la dirigente gre-



Colfecar solicitó al gobierno la suspensión de las restricciones de movilidad para el sector del transporte de carga durante los puentes festivos en lo que resta de 2020 y 2021, incluida la Semana Santa.

mial señaló que la medida llega en momentos en que los empresarios y propietarios independientes afrontan una difícil situación afectando el proceso de reactivación del sector.

“En los últimos meses se ha presentado una lenta recuperación en el movimiento de toneladas de carga que no compensa las pérdidas que han afrontado las empresas de transporte de carga y los propietarios independientes de vehículos, con motivo de

la parálisis de la gran mayoría de los sectores de la economía por las cuarentenas, con el objetivo de contener la pandemia del Covid – 19” sostuvo Hernández Jiménez.

Infraestructura

De igual manera, la dirigente gremial destacó que las inversiones realizadas por el Ministerio de Transporte para modernizar la infraestructura vial del país permiten contar con vías de doble calzada y

mega obras que facilitan significativamente la movilidad de automóviles y vehículos de carga sin mayores inconvenientes, lo que hace innecesario imponer este tipo de restricciones, que solo afectan la productividad, competitividad y rentabilidad de nuestro sector.

Agregó que aparte de esta medida del gobierno nacional, los transportadores de carga ya se están viendo afectados por la retoma de restricciones locales como la definida nuevamente por la alcaldía de Bogotá para vehículos automotores de carga limitando su movilidad en horas claves para las operaciones logísticas.

“En estos momentos de grandes dificultades, los invitamos a que nos unamos en un único propósito nacional, donde no hay espacios para recesos sino para trabajar incansablemente para lograr la recuperación económica de nuestro país” concluyó la dirigente gremial.

Colfecar plantea medidas de apoyo empresarial como motor de empleo

La presidente de Colfecar Nidia Hernández Jiménez dijo que ante el estado de emergencia en que se encuentra el sector privado del país, todos los esfuerzos se deben enfocar a apoyar el tejido social y empresarial, para incentivar la demanda y así mismo el empleo, impulsando la formalidad.

Al participar como conferencista en el foro “Visión de líderes” organizado por la Secretaría de Movilidad de Bogotá la dirigente gremial dijo que en ese propósito Colfecar ha planteado varias propuestas de tipo tributario, económico y operativos que contribuirán a impulsar la recuperación de las empresas de transporte.

En el primero de los casos le propuso al gobierno un plan de alivios tributarios sobre el impuesto a la renta que bajará gradualmente del 32% al 30% de acá al 2022.

“Desde Colfecar proponemos que para el año fiscal 2020 se aplique de

una vez un impuesto de renta del 30% porque este año ha sido muy difícil para todas las empresas” sostuvo Hernández Jiménez.

Modernización, trámites y peajes

En torno al programa de reposición vehicular dijo que la renovación del parque automotor se ha visto afectado por el comportamiento de la tasa del dólar y una economía en recesión por lo que planteó la necesidad de adoptar medidas de apoyo al sector como la eliminación del IVA, los aranceles para la importación de vehículos y facilidad en los trámites cuando los vehículos cuenten con tecnologías amigables con el medio ambiente.

Así mismo, indicó que todos los procesos que se han virtualizado por el tema de la pandemia no vuelvan a realizarse de manera física sino que se mantengan puesto que esto ayudará a mantener la eficiencia de los procesos de comercio exterior.



Sergio Eduardo Martínez, Secretaría Distrital de Movilidad; Nidia Hernández Jiménez, presidente de Colfecar; Ignacio Giraldo, Gerente de Producto de Desarrollo Comercial Banco Itaú.



“También es importante unificar los peajes electrónicos, esto es vital para optimizar los tiempos de origen a destino, los cuales han mejorado gracias a las obras de infraestructura vial que se han inaugurado, pero que en parte se pierden, en los cuellos de botella que se producen por el proceso de pago en efectivo en los peajes” agregó la dirigente gremial.

De igual manera, pidió igualdad en las condiciones entre las empresas de paquetería y las app de distribución urbana. Agregó que también se debe combatir el contrabando y la informalidad como forma de fortalecimiento del empleo.

Reactivación

Sobre el comportamiento del sector la dirigente gremial reconoció que abril fue el mes que generó mayor afectación para las empresas de transporte, con una reducción del 30% Vs 2019, pero destacó que dicha situación ha presentado una tendencia de mejora en los últimos meses.

De acuerdo con la presidente de Colfecar entre octubre y noviembre se podría empezar a ver los efectos de la recuperación del movimiento de carga, siempre y cuando no existan nuevas restricciones de aislamiento o cuarentena.

Acciones del transporte de carga para su reactivación frente a la nueva realidad

El 45 Congreso Virtual Internacional del Transporte de Carga y la Logística, reunió a un selecto grupo de expertos que hicieron un análisis sobre la nueva realidad a la que se ven enfrentadas las organizaciones, debido a los efectos de la pandemia del Covid-19.

Durante los cuatro días de este evento, que se convierte en el primero del sector de carga en Colombia en realizarse de manera virtual se hicieron importantes plantea-

mientos relacionados con la actualidad de la economía, manejo de las organizaciones, los retos frente a la tecnología y el comercio electrónico, y posibles escenarios para optimizar la productividad y competitividad del sector.

A continuación presentamos los mensajes más relevantes de sus intervenciones que dejan varias enseñanzas para los empresarios y sus compañías.



Evolución de la economía en tiempos de reactivación

“ El Gobierno debe priorizar en los próximos 2 años soluciones a las necesidades de reparación del tejido empresarial y su capacidad de generar empleo, solo así se podrá ver frutos de una reactivación económica en el país ”

Desafíos de la distribución urbana en la nueva realidad

“ La colaboración reduce los tiempos de entrega y el número de vehículos requeridos y es necesario probar que si se puede consolidar carga, tener casilleros urbanos y micro hubs de distribución urbana ”



El transporte y la logística en la nueva realidad

“ Hay que ver el sector de transporte de carga desde su lado más humano y convencerse que el mismo no es de camiones sino de personas dedicadas a la labor de la movilización de carga ”

Nuevas tendencias en el transporte de carga

“ La pandemia impuso retos al sector transporte como la digitalización y tecnología que dio un fuerte impulso a los procesos tanto a nivel empresarial como gubernamental ”





“ Hay que buscar que Colombia se convierta en una **cadena internacional de valor** que impulse su proyección económica beneficiando a varios sectores, entre ellos al transporte de carga ”

Carlos Enrique Moreno,
exconsejero presidencial



“ Las **cifras** del pasado son una herramienta para tomar decisiones **hacia el futuro** ”

Alba Luz Hoyos,
Gerente de Estrategia en
Acción Banca de Inversión



“ El líder debe **inspirar a su equipo**, enseñar, capacitar, empoderar y facilitar el cambio ”

Ricardo Matamala,
Socio Fundador OCC Solutions



“ La industria del transporte de mercancías por carretera va a convertirse en un ecosistema de vehículos autónomos dirigidos por cadenas de suministro digitalizadas ”

José Estrada,
Director General CEL



“ En las crisis se observan **decisiones más humanistas** enfocadas a salvar las empresas entendiendo cuáles son las cosas más relevantes para ajustarse al mal menor ”

Gonzalo Gómez Betancourt,
CEO Legacy & Management
Consulting Group



“ Hay que preparar el **talento humano** e implementar la cultura para construir la transformación digital en las organizaciones ”

Gabriel Alzate,
Gerente de Innovación y
Transformación Digital para
Latinoamérica - Sophos Solutions



Premio Líderes del Transporte Colfecar

Como ha sido tradicional en los últimos años, la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y la Logística Colfecar, reconoce la labor y gestión adelantada por sus empresarios y dirigentes para contribuir al crecimiento del sector y de la economía nacional.

En el marco del 45 Congreso virtual de Transporte de Carga y la Logística se hizo entrega de los si-

guientes reconocimientos en las categorías de “Vida y Obra del Empresario Colfecar”, “Trayectoria Empresarial” y “Transporte Sostenible”.

De igual manera este año se hizo un reconocimiento especial al director regional de Colfecar en Antioquia, Fabio Sanín Berguer a quien se le entregó un galardón por su fidelidad institucional al cumplir 25 años de gestión gremial en esta sección del país.

“Vida y Obra del Empresario Colfecar”

Este premio de Colfecar reconoce a los empresarios que con su liderazgo, aportes y emprendimiento han logrado conducir a sus compañías a un alto nivel en el ámbito del transporte contribuyendo al crecimiento de la economía del país.

“Trayectoria Empresarial”

Con este premio Colfecar resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años, y que con su desarrollo permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más productivo y competitivo contribuyendo al crecimiento del sector y de la economía nacional.

“Transporte Sostenible”

En un mundo empresarial donde las tecnologías limpias son factor diferenciador para reducir las emisiones contaminantes, Colfecar quiere resaltar las políticas de las empresas afiliadas para contar con vehículos de alta tecnología que contribuyan al cuidado del medio ambiente.



Fabio Sanín Berguer



Luis Carlos Giraldo
Gerente

Olga Castillo
Subgerente



Guillermo Amorteguí Miranda



Martha Janneth Ramírez- Gerente General



Felicitaciones a DOMESA por sus 25 años

Andrés Villa Córdoba- Gerente General



Felicitaciones a Unión Andina por sus 40 años

Manuel Roberto Rubiano- Presidente y Fundador

GRUPODISTRI
Logística Integral

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a Grupo DISTRI por sus 20 años



Ramiro Alfonso Ibarra- Gerente General

Colfecar

PT

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a Pereirana de Transportes por sus 30 años



Juan Gabriel Marín C. - Gerente General
Pereirana de Transportes S.A.S

Colfecar

tcm

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a TDM por sus 55 años



Juan David Gaviria- Gerente General

Colfecar

EDINSA

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a EDINSA por sus 50 años



Sergio Andrés Serrano Rivero- Gerente General

Colfecar

JOALCO
TRANSPORTES
SOLUCIONES EN LOGÍSTICA DE TRANSPORTES

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a Transportes JOALCO por sus 35 años



Fundada por la familia Guevara Prieto
Dirigida por:
Ingeniero Hector Alexander Guevara Prieto
Gerente General

Colfecar

Transportadora Estrella

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a Transportadora Estrella por sus 25 años



Wilmar Tabares- Gerente General

Colfecar

PRODECA

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a PRODECA por sus 20 años



Colfecar

TNC
LOGÍSTICA TRANSPORTES

Trayectoria Empresarial

Con este premio se resalta la labor de las empresas que estén de aniversario a partir de los 20 años , y que con su **desarrollo** permanente han logrado posicionarse en un mercado cada vez más **productivo y competitivo**.

Felicitaciones a TNC LOGISTICA TRANSCONTAINER por sus 25 años



Juan Evangelista Baquero - Presidente y Fundador

Colfecar

ecológica
sostenibilidad ambiental

Transporte Sostenible

En un mundo empresarial donde las **tecnologías limpias** son un **factor diferenciador** por las implicaciones que tienen para el planeta las emisiones contaminantes, Colfecar quiere resaltar las políticas de las empresas afiliadas para contar con vehículos de alta tecnología que **contribuyan al cuidado del medio ambiente**.



Jaime Humberto Arango- Gerente General

Colfecar

Muestra comercial

El 45 Congreso virtual de Transporte de Carga y la Logística de Colfecar contó con una amplia participación de patrocinadores que como todos los años han estado acompañando este evento convencidos de la importancia que tiene por ser el principal encuentro del sector en Colombia.

71 empresarios realizaron 1278 reuniones en la “Cuarta Rueda de Negocios del Transporte de Carga”, durante el 45 Congreso de Colfecar.

A todos muchas gracias y seguiremos siendo sus principales aliados para llegar de forma efectiva a los empresarios del transporte de carga del país.

Postal y Paquetería:



COORDINADORA

472 El servicio de **envíos** de Colombia

Tecnología



Llantas



MERQUELLANTAS



Vehículos:



Servicios Empresariales y Seguros



Combustibles, Lubricantes y Filtros.



Bucallantas cuenta con la calidad Vipal para ser una referencia en el reencauche de llantas en la región de Santander



Hace 21 años, en la ciudad de Bucaramanga, nació Super Reencauches Bucallantas. Creada a partir de la unión de tres familias, la empresa vio en el mercado de llantas un segmento interesante para desarrollar su negocio. En poco tiempo se convirtió en una referencia en el segmento de reencauche de llantas en el departamento de Santander y en toda la región este de Colombia. Este logro se debe en gran medida a la asociación que Bucallantas firmó con Vipal y al hecho de comenzar a utilizar los productos de la empresa líder en el segmento en América Latina.

Según Leonardo Useda, Gerente Comercial de Bucallantas, la empresa siempre ha tenido el objetivo de diferenciarse por la

calidad y para ello tendría que tener el mejor proveedor de bandas de rodamiento del mercado.

“Así es como elegimos el prestigio, el conocimiento y la calidad de Vipal para lograr nuestros objetivos. Reconocemos que la tecnología de punta, la capacitación constante y la modernización de los procesos ofrecidos por Vipal marcaron la diferencia para conquistar nuestro espacio en el mercado”, destaca Useda.

Actualmente, Bucallantas atiende a todos los transportistas ubicados en Santander y también cuenta con algunos clientes en Boyacá. La empresa se destaca en el mercado por fabricar las llantas reencauchadas más resistentes y eficientes de la región.

Son cerca de 450 llantas reencauchadas cada mes en la fábrica de Bucallantas, que cuenta con una agresiva estrategia comercial para aumentar la producción a corto y medio plazo entre el 30% y el 40%.

“Queremos seguir siendo reconocidos como los mejores del segmento en Santander. Por eso mantenemos la continua capacitación de nuestros empleados y planificamos la inversión en nuevos equipos y máquinas que potencien nuestro crecimiento”, concluye el Gerente Comercial de la empresa.



SOLUCIONES PARA EL RENOVADO DE NEUMÁTICOS EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO



DISEÑOS EXCLUSIVOS
PARA TODO TIPO DE APLICACIONES



QUIEN REALIZA RENOVADO CON VIPAL RED AUTORIZADA SIEMPRE TIENE **MÁS BENEFICIOS Y VENTAJAS EXCLUSIVAS**



LÍNEA DE REPARACIONES CON LA **MÁS ALTA TECNOLOGÍA** PARA QUE EL NEUMÁTICO DURE SIEMPRE MÁS



AGILIDAD CONTINUA Y PERMANENTE, DESDE LA FACTURACIÓN HASTA LA ENTREGA DEL PRODUCTO



VIPAL®
CAUCHOS

La carretera enseña a vencer

www.vipal-col.com | sales@vipal-col.com | +571.656.0470

Se reactiva tráfico de carga en principales corredores del país

A pesar de la caída en el tráfico, el aumento en tiempos logísticos y el impacto diferenciado a raíz del Covid – 19 entre sectores productivos y departamentos del país, el transporte de carga por carretera comienza a presentar signos de recuperación.

Así lo establece un estudio sobre el impacto del COVID-19 en el transporte de carga en el país realizado por la Universidad de los Andes y la Federación Colombiana de Transportadores de Carga Colfecar, acudiendo a la herramienta del Observatorio del Transporte Urbano de Carga OTUC.

El estudio revela que el tráfico en la red concesionada registró una caída del 30% en camiones pequeños y del 20% en camiones grandes en abril de 2020. Sin embargo, en mayo la brecha con respecto a 2019 disminuyó a 16% en camiones pequeños y a 4% en camiones grandes.

Por otro lado, de acuerdo con datos proporcionados por Satrack, empresa que ofrece servicios tecnológicos a las empresas de transporte,



a pesar de la importante recuperación para junio, se sigue con niveles más bajos comparado con 2019, donde el transporte especial de pasajeros sigue siendo el más afectado, con niveles para julio de -57%. En el caso del transporte de carga nacional, en julio se presenta una disminución del 8%, mientras que el urbano de solo 2%.

En términos de tonelaje transportado, la reducción pasó del 26% en abril al 21%

en junio, comparado con 2019, siendo los productos de primera necesidad y manufactura los menos afectados. Sin embargo, sectores como productos industriales, químicos, maquinaria y automotriz alcanzaron reducciones superiores al 30% durante este periodo.

En el gráfico 2, se presenta el comportamiento de tonelaje transportado en diferentes departamentos y el impacto diferenciado por tipo de producto.

Tiempos logísticos

Adicionalmente, de acuerdo con los manifiestos de carga del RNDC, en comparación a 2019, los tiempos logísticos se incrementaron aproximadamente en dos horas a nivel nacional.

No obstante, en el caso puntual de Bogotá, durante el mes de abril se observó un aumento del 28% en las velocidades de operación, ubicándose cerca a los 25 km/h, específicamente en corredores principales de carga como la calle 80, calle 13 y autopista sur, permitiendo una disminución cercana a los 30 minutos en el tiempo de viaje para aquellos que son originados en la ciudad.

En la siguiente figura se puede observar el aumento en velocidad en la red vial de Bogotá para el mes de abril.

A pesar del aumento en los tiempos logísticos a nivel nacional, se logró una mejora del 15% en eficiencia en términos de cantidad de toneladas transportadas por viaje: en promedio se registraron

Gráfico 1. Cambio kilometraje recorrido

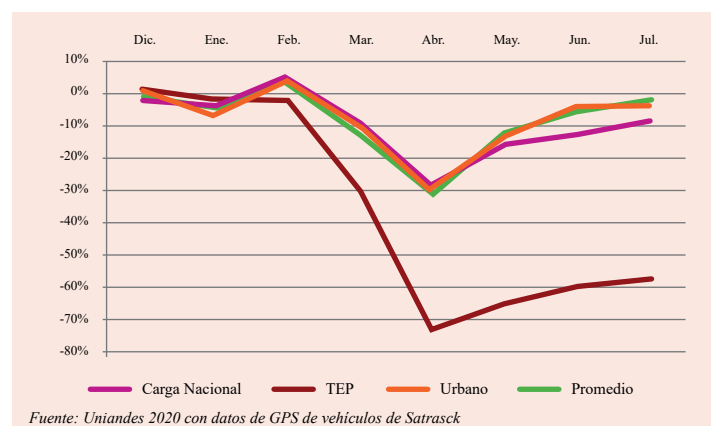
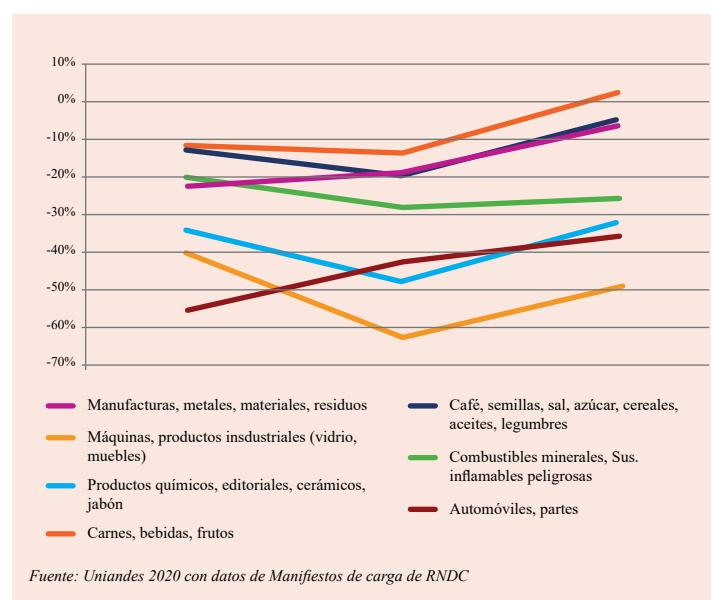


Gráfico 2. Cambio en demanda por producto



cerca de 2 toneladas adicionales por cada trayecto, frente al mismo periodo del año anterior.

Los corredores logísticos más afectados en cantidad de carga transportada por vía terrestre fueron las rutas Bogotá-Villavicencio y Bogotá-Cúcuta, las cuales presentaron reducciones de 48% y 62%, respectivamente.

Los municipios portuarios, registraron menores afectaciones en actividad logística, pero mayores tiempos de cargue y descargue. Entre los destinos no portuarios, Antioquia logró la mayor recuperación del sector, mientras que Bogotá fue la más afectada como destino, a pesar de las mejoras en tiempos de viaje en la carga originada.

Todo esto muestra que

las medidas de aislamiento y restricciones a la movilidad afectaron fuertemente al transporte de carga terrestre en el país. Sin embargo, a partir del inicio de la reactivación económica en mayo, se observó una recuperación paulatina del sector. Por ello se espera que con las medidas decretadas para el 1 de septiembre de 2020 se pueda recuperar a niveles típicos la actividad logística en el país.

Fuentes de información

Los resultados presentados en el informe del Observatorio Logístico de Carga provienen de la integración de cuatro fuentes distintas: datos del tráfico de camiones en los peajes de la red concesionada de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); el kilo-

metraje recorrido a partir de datos GPS de los clientes de la compañía Satrack; los manifiestos de carga del Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (RNDC), y de la herramienta del Observatorio del Transporte Urbano de Carga OTUC.

Esta última fue desarrollada por la Universidad Andrés Bello de Chile y alimentada para Bogotá en convenio con la Universidad de los Andes, y permite analizar y visualizar grandes volúmenes de indicadores relacionados a la operación logística, principalmente a partir de datos de GPS de camiones.

Futuros proyectos

La herramienta del OTUC, empleada en gran parte para el desarrollo de este análisis, permite hacer un seguimiento permanente del desempeño del transporte de carga terrestre a diferentes escalas.

Con ello las empresas pueden tener un marco de referencia de indicadores promedio actualizados, con los que puedan evaluar su desempeño y competitividad.

La alianza entre la Universidad de Los Andes y Colfecar permitirá el monitoreo constante del desempeño logístico a nivel nacional, a partir de la integración de diferentes tipos de bases de información y la cercana colaboración del empresariado colombiano.

También complementará la actual labor del portal logístico de carga del Ministerio de Transporte, el cual permite visualizar datos de manifiestos de carga del RNDC en términos de toneladas, galones y viajes históricos.

El Observatorio aportará otros indicadores como el movimiento de los camiones, tiempos de las actividades logísticas, eficiencia y externalidades generadas, a partir de la información GPS de los vehículos de carga. Con lo que se busca aportar en la mejora de la productividad del sector del transporte de carga en el país.

Abren investigaciones por parte de la Superintendencia de Transporte

Colfecar, en cumplimiento de la responsabilidad que tiene de representar y proteger los intereses de sus empresas agremiadas, considera necesario sentar su postura frente los recientes comunicados expedidos por parte de la Superintendencia de Transporte, en donde, con nombre propio publica la lista de empresas de transporte de carga a las cuales les realiza apertura de investigación y los motivos que dan lugar a ello.

En 1997 la denominada tabla de fletes permitió que la tarifa del servicio de transporte de un origen a un destino fuera determinada por un valor mínimo que no estaba sustentando en un sistema técnico de costos; el esquema fue eliminado en el año 2011 por el de **Libertad Vigilada**, con la adopción de la herramienta tecnológica, SICE TAC, que permite calcular los costos de operación vehicular de acuerdo con las características específicas del viaje, que actúa como a partir del cual se pacta la tarifa entre los sujetos de la relación referente económica, y con la facultad de intervención del regulador cuando injustificadamente se acuerde por debajo del costo mínimo.

Este parámetro de costos de referencia para la negociación se alteró entre las partes del servicio del transporte con el Decreto 2228 de 2013 y la Resolución 757 de 2015, al convertir la herramienta de costos SICE TAC, en una nueva “tabla de fletes”, lo cual desnaturalizó la esencia de la Libertad Vigilada.

Teniendo en cuenta lo anterior

hemos propiciado diferentes espacios de socialización encaminados a que los destinatarios de la norma comprendan sus obligaciones y puedan cumplir a cabalidad con ellas, ejemplo de ello fue el escenario que generamos recientemente para absolver las dudas derivadas de la expedición de la “Guía de Relaciones Económicas”, expedida por la Superintendencia de Transporte. No obstante, dicho documento a los pocos días fue retirado de consulta pública y puesto nuevamente para comentarios, generando así un sentimiento de confusión frente a los usuarios potenciales de esta herramienta tan necesaria

Ahora bien, vemos con preocupación la nueva línea que ha adoptado el ente de vigilancia frente a la determinación de hacer públicas las aperturas de investigación, máxime cuando estamos frente a una etapa tan prematura del proceso administrativo.

Es indispensable dimensionar la afectación al buen nombre que estas actuaciones pueden generar sobre empresas de amplia trayectoria que han trabajado durante años para consolidarse dentro de la industria y generar una relación de confianza con sus aliados de negocio.

Aunado a lo anterior, ha de resaltarse que con estas actuaciones no identificamos algún beneficio para las partes que las justifique, como si se hace evidente el perjuicio.

Por otra parte, como miembros activos del Comité Técnico del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera- OTCC, del



Los miembros activos del Comité Técnico del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera- OTCC, del Ministerio de Transporte, trabajamos constantemente para que la herramienta SICE TAC esté permanentemente en actualización y lograr con ello que refleje la realidad del mercado.

Ministerio de Transporte, trabajamos constantemente para que la herramienta SICE TAC esté permanentemente en actualización y lograr con ello que refleje la realidad del mercado. Sin embargo, no es clara la periodicidad de actualización de todos los parámetros, específicamente en lo relacionado con los costos variables, lo cual dificulta que se cumpla con dicho objetivo.

Sea esta también la oportunidad para requerir mayor apoyo por parte de la entidad de vigilancia en combatir uno de los principales males que aquejan a nuestro sector, y es el de la informalidad. Es urgente, identificar y sancionar duramente a aquellos actores ilegales que evaden toda la reglamentación y afectan con ello la competitividad.

Consecuentes con nuestro lema: “Juntos Logramos Más”, nos ponemos a disposición de la Superintendencia de Transporte para generar conjuntamente espacios con los diferentes actores de la cadena de transporte que estén alineados con el desarrollo de su función de vigilancia “referida a funciones de advertencia, prevención y orientación encaminadas a que los actos del ente vigilado se ajusten a la normatividad que lo rige”¹

Se acerca fecha para registro de adquirientes electrónicos

La DIAN recordó que a noviembre de este año todos los vendedores deberán estar registrados como adquirientes electrónicos.

Así lo recordó el gerente de Factura Electrónica de la DIAN Mario José Márquez quien explicó que un adquiriente no electrónico es quien aún no hace uso de la factura electrónica.

“La factura electrónica es una solución virtual que aumenta el recaudo, fomenta la formalización, genera la información en tiempo real y más que control da transparencia” indicó Márquez.

Esta es una solución gratuita para empresas pequeñas e independientes que hacen menos de 10 facturas diarias.

De esta forma, las órdenes de compra y las guías de remisión son reemplazadas por la factura electrónica.

La factura electrónica, que en sí es un archivo electrónico y pertenece al ecosistema electrónico de datos, soporta las transacciones de ventas de bienes o prestación de servicio.

Agregó que la recepción es donde verdaderamente se ven los beneficios de la factura electrónica, la cual debe ser validada por la DIAN.

¹ Concepto del 16 abril de 2015, exp. 223, Consejo de Estado, C.P. William Zambrano Cetina

Para septiembre los precios de ACPM y gasolina se mantuvieron

El precio máximo de venta de combustible ACPM para Bogotá se mantuvo en 8.238 pesos por galón para el mes de septiembre, cabe mencionar que este precio máximo de venta se encuentra sin alteraciones desde el 11 de julio. (Gráfico 1).

Por otro lado, la gasolina mantuvo el mismo precio y se ubica en 8.286 pesos por galón.

Cabe mencionar que no se presentan variaciones en el precio de este combustible desde el 17 de marzo de 2020 cuando entró en vigor el decreto que disminuyó el precio de los combustibles como medida para contrarrestar los efectos económicos de las medidas para evitar la propagación de la pandemia de Covid-19. (Gráfico 1).

Al hacer una comparación de los precios del ACPM entre

septiembre de 2019 y el mismo mes de 2020, se observa que el precio del combustible durante este periodo ha disminuido en 1.450 pesos.

También se observa que mientras en septiembre del 2019 el ACPM acumulaba un aumento de 4,4%, para el mismo mes de 2020 su acumulado es de -11,05%.

En términos de relación de precios ACPM/gasolina desde el 17 de marzo esta era de 1.01, equivalente a -102 pesos de diferencia, a partir del 11 de julio de 2020 la relación de precios se redujo y paso a ser de 0.994 lo que representa una diferencia de precios de 48 pesos.

Regiones

En la tabla 2 se relacionan los precios máximos aplicables a la libertad regulada en las princi-

Gráfico 1. Precio de referencia ACPM y Gasolina

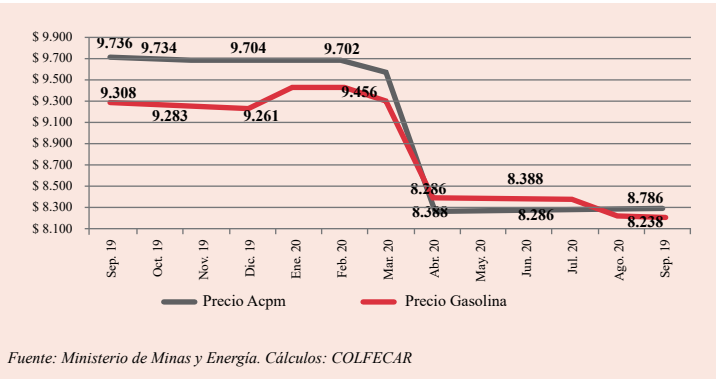


Tabla 2. CPrecios máximos en otras ciudades del país

Zonas cercanas a	Precio máximo de venta Gasolina (\$/Gal.)	Precio máximo de venta ACPM (\$/Gal.)	Mezclas ACPM-Biodiesel
Cartagena	7.951	7.935	10%
Barranquilla	7.987	7.966	10%
Tunja	8.420	8.372	10%
Villavicencio	8.386	8.338	10%
Pasto	6.952	7.513	10%
Bucaramanga	8.080	8.024	10%
Medellín	8.223	8.246	10%
Cali	8.301	8.347	10%
Pereira	8.249	8.297	10%
Manizales	8.268	8.287	10%
Ibagué	8.224	8.228	10%
Cúcuta	6.526	6.858	10%
Bogotá	8.286	8.238	10%

Continúan aumentos en costos operativos

Durante el mes de agosto el Índice de Costos al Transportador ICT-Colfecar presentó una variación positiva contrarrestando la variación negativa registrada en julio.

Sin embargo, el índice continúa siento negativo y se ubica en -0,09% en su variación de año corrido comparado con diciembre de 2019.

La tendencia creciente que venía presentando la movilización de carga desde el mes de mayo, se vio afectada en este mes, pues la movilización de toneladas permaneció constante durante el mes de agosto, situación que no se esperaba debido a la reactivación

que han venido teniendo varios sectores económicos.

Durante el mes de agosto la variación mensual en las toneladas movilizadas fue de -0,22% mientras que en los viajes totales fue de -1,22%.

Por ahora siguen sin alcanzarse los niveles de movilización de 2019, pues comparando agosto de 2020 y agosto de 2019, se presenta una disminución de 13,1% en las toneladas movilizadas y de 12,79% en la cantidad de viajes realizados.

En el mes de agosto la canasta de costos de Colfecar se vio afectada positivamente por los rubros costo de capital, peajes,



Tabla 1. Costos de Transporte a Agosto de 2020

Concepto	Incremento %	Incidencia %	Ponderación (2016) %
Salarios, prestaciones y comisiones	3,25	0,56	16,91
Combustibles	-7,11	-2,66	35,25
Llantas y neumáticos	4,32	0,33	7,90
Costo de capital	5,22	0,66	14,37
Filtros	4,65	0,03	0,80
Lubricantes	3,53	0,05	1,64
Mantenimiento y reparación	3,96	0,26	7,08
Peajes	5,12	0,59	11,57
Impuesto al vehículo	-0,67	0,00	0,37
Seguros	-0,92	-0,02	2,01
Garajes y lavado	5,33	0,04	0,75
Otros	4,45	0,06	1,36
TOTAL MES		-0,09	100,00

filtros, lubricantes, mantenimiento y reparación.

Combustibles y peajes

Por otro lado, el rubro Combustibles mantuvo su precio constante y sigue influyendo en el índice de manera negativa.

Para el reciente mes de agosto, se sigue evidenciando una gran cantidad de vehículos circulando y pagando peajes a nivel nacional.

El rubro peajes presentó una variación de año corrido de 5,12% que representa una incidencia directa en el índice de 0.59 pp.

El rubro costo de capital presentó una variación de año corrido de 5,22% que representa una incidencia de 0.66 pp sobre el índice de costos, lo anterior con motivo de un aumento en el precio promedio del dólar, pues en agosto este se ubicó en 3.784

pales ciudades del país que aplican para el mes de septiembre de 2020.

Se observa que las zonas cercanas a Cúcuta y Pasto son las regiones con menor precio máximo de venta de gasolina y de ACPM.

Mientras que las zonas cercanas a Tunja, Cali y Villavicencio son las de más alto precio para gasolina y ACPM. (Tabla 2).

Comportamiento del petróleo

Los precios del petróleo durante el mes de agosto de 2020 tuvieron un comportamiento positivo y de acuerdo con el panorama internacional, los precios del crudo tanto WTI como BRENT, registraron aumentos para el mes de análisis.

Los precios tanto del WTI como del BRENT presentan con comportamientos similares en lo corrido del año, donde se evidencia que para agosto ambos han presentado importantes variaciones positivas, pues la referencia WTI se ubica en 42,42 U\$ por barril mientras el Brent registra 45,02.

COP, es decir 126 pesos más que el mes anterior.

Repuestos y otros

Durante el mes de agosto se presentaron aumentos en los rubros que corresponden a las piezas de desgaste y al mantenimiento de los vehículos, los transportadores manifiestan incrementos en los repuestos, los filtros y los lubricantes.

En este sentido, se observa un comportamiento creciente del índice con un aumento para el mes de agosto, que lo ubica en un -0,09% en su variación de año corrido.

Finalmente, cabe resaltar que desde el inicio de la contingencia producida por la pandemia de Covid - 19 y la posterior cuarentena decretada por el gobierno nacional, se han presentado muchos cambios y variaciones atípicos, que han hecho fluctuar las variables de forma anómala, lo que ha requerido de constantes afinaciones al modelo de cálculo del índice.

Aumentaron las vías afectadas y disminuyeron cierres para agosto

En el pasado mes de agosto se presentaron aumentos en el número de vías con paso restringido, de igual manera las vías con cierre total presentaron aumentos.

Lo anterior muestra un deterioro en los niveles de disponibilidad vial en medio de la crisis por la que atraviesa el país.

Durante el mes de análisis, el promedio diario de vías afectadas por paso restringido aumentó en un 14,1% respecto al mes anterior.

Por otro lado, el promedio diario de vías afectadas con cierre total tuvo un aumento del 3,7%.

Es posible afirmar que la situación de movilidad por las vías nacionales desmejoró en el mes de agosto, ya que el total de afectaciones aumentó en 11,45% (Tabla 1).

Los departamentos con mayor cantidad de vías afectadas durante el mes de agosto fueron: Antioquia (17,45%) Cundinamarca (16,11%), Santander (8,05%), Cauca (7,38%).

Posteriormente se encuentran Boyacá y Caquetá cada uno con 6,71%. Cabe resaltar que los departamentos agrupados en "Otros" se ubicaron en 37,58%, aumentado así su participación en las afectaciones, esto se explica por el aumento en la participación de departamentos como Calda, Huila y Meta (Gráfico 1).

Cierres a la baja

Para el mes de agosto, los cierres viales presentaron un comportamiento decreciente, con una disminución de 4,5%,

Tabla 1. Promedio diario de vías afectadas
Julio y agosto 2020

	Jul.	Ago.
Cierre total	3,15	3,27
Paso restringido	9,00	10,27
Total	12,15	13,55

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

pues el promedio diario de cierres en el país pasó de 153.15 en julio a 146.18 en agosto.

Lo anterior se explica dada la variación de la cantidad de los cierres totales que pasaron de 26 a 27, mientras que los pasos restringidos pasaron de ser 127.15 a 119.18.

De manera comparativa, el efecto provocado por la disminución en los pases restringidos tiene un mayor impacto que el aumento de los cierres totales, motivo por el cual el promedio diario de cierres aumenta pese a los aumentos en cierres totales. (Tabla 2)

Para el sector de transporte de carga, los cierres y restricciones en las vías del país influyen directamente en los costos de operación (mayores gastos, mayor tiempo, variabilidad negativa en cuanto a la distancia a recorrer, etc.).

Regiones

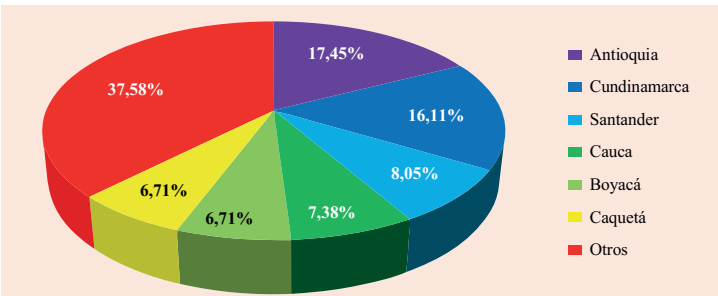
Resulta importante identificar las zonas más afectadas en Colombia para tener una información detallada que permita tomar mejores y acertadas decisiones.

Durante el mes de agosto, 22 departamentos se vieron afectados por cierres viales, siendo Cundinamarca aquel



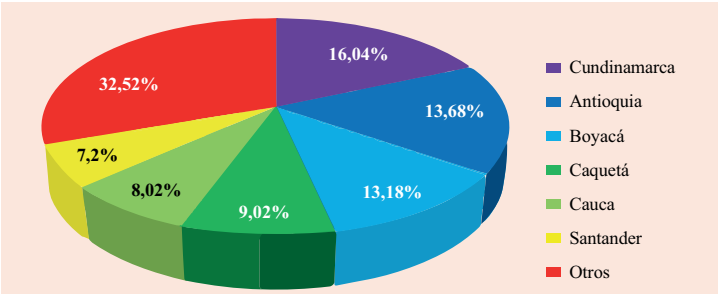
El promedio diario de vías afectadas con cierre total tuvo un aumento del 3,7%.

Gráfico 1. Departamentos con mayor vías afectadas



Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Gráfico 2. Departamentos más afectados



Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

Tabla 3. Tipo de cierres

	Afectación	Mantenimiento	Restricción por movilidad	Otro
Participación	47,51%	19,90%	31,16%	1,43%
Mes actual	764	320	501	23

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

que presentó mayor cantidad de eventos en sus vías al tener el 16,04% de participación sobre el total de afectaciones.

En segundo lugar, se ubica Antioquia con el 13,68%, luego Boyacá con 13,18%

y en cuarto lugar el departamento de Caquetá con 9,02%. (Gráfico 2)

Los departamentos agrupados en "otros" presentaron aumentos, donde se destacan las variaciones en la participación

Tabla 2. Promedio diario de cierres
Julio y agosto 2020

	Jul.	Ago.	Var.
Total diario	26,00	27,00	3,85%
Paso restringido	127,15	119,18	-6,27%
Total	153,15	146,18	-4,55%

Fuente: INVIAS. Cálculos: COLFECAR

de departamentos como Huila, Caldas y Meta.

Causas de cierres

Las causas de los cierres presentados durante el mes, según el evento se clasificaron en afectaciones (derrumbes, deslizamientos, hundimientos, entre otros), mantenimientos (mantenimiento, arreglo, pavimentación, entre otros), restricciones por movilidad y otros (Eventos recreo-deportivos, marchas, accidentes, entre otros) y para el mes de agosto se obtuvo la distribución que muestra la Tabla 3.

En agosto las afectaciones aumentaron y representaron el 47,5% de los cierres, en segundo lugar, se ubicaron las restricciones de movilidad que también aumentaron y representan el 31,16%.

Los cierres por mantenimiento aumentaron y representaron el 19,9% del total, finalmente los cierres por otras causas participaron con 1,43%.



TRA

MEJOR DESEMPEÑO
MEJOR COSTO

Ejes de arrastre



- Minimiza el arrastre.
- Bajo consumo de combustible.
- Mayor evacuación de agua.
- Desgaste regular y uniforme.



H.B. plusBANDAMATIC



www.hbplusbandamatic.com