Colfecar

El Container

Edición Nº 243 | Año 21 | Julio de 2025 | ISS N2145-7956

Editorial

Reforma laboral: Un Freno al desarrollo productivo y económico del país

Nidia Hernández Jiménez
Presidente Ejecutiva de Colfecar

Pág. 2

IPT Índice de Precios al Transportador - Mayo 2025

Indíce (Base dic 2016=100) **164,78%** | Variación mensual **-0,06%** | Variación año corrido **3,90%** | Variación últimos 12 meses **9,22%**

Reforma Laboral 2025: así fue su tránsito legislativo hasta la aprobación final

Índice de Precios al Transportador
Estructura de Costos Operativos • Mayo 2025
(Vehículo tipo tractocamión)

Concepto	Variación%	Incidencia%	Pond.%
Combustibles	2,97	1,00	35,25
Salarios, prestaciones y comisiones	6,83	1,22	16,91
Costo de capital	-0,61	-0,09	14,37
Peajes	9,83	1,20	11,57
Llantas y neumáticos	0,69	0,06	7,90
Mantenimiento y reparación	5,00	0,33	7,08
Seguros	3,80	0,08	2,01
Lubricantes	0,72	0,01	1,64
Otros	1,34	0,02	1,36
Garajes y lavado	5,20	0,04	0,75
Filtros	1,60	0,01	0,80
Impuestos al vehículo	7,52	0,03	0,37
TOTAL MES		**3,90**	**100**

Editorial

Nidia Hernández Jiménez, Presidente Ejecutiva de COLFECAR

Reforma laboral: Un Freno al desarrollo productivo y económico del país

El Se ha dado luz verde a una de las reformas laborales más ambiciosas de las últimas décadas irónicamente en el marco de una situación económica difícil en el país, cuando las empresas en general, siguen en modo supervivencia. Con la aprobación definitiva del proyecto en plenaria del Senado y Cámara, el Gobierno celebra lo que ha calificado como un avance histórico en la dignificación del trabajo. Sin embargo, desde el sector productivo, y particularmente desde el transporte terrestre de carga, persisten preocupaciones estructurales que no pueden ignorarse y que, por esto, desde Colfecar solicitábamos un régimen especial para nuestro sector.

Aunque el trámite legislativo ha concluido, el ambiente jurídico y político sigue siendo incierto y polarizado. El Decreto 0639 de 2025, expedido por el Gobierno para convocar a una Consulta Popular sobre "la recuperación de derechos laborales", generó un fuerte debate sobre su constitucionalidad, al haber sido expedido sin el concepto favorable del Senado. El gobierno condicionó su retiro a que se aprobara la reforma en el congreso, lo que fue interpretado como una herramienta de presión institucional sobre el Legislativo y los sectores productivos.

Además del contexto político, el fondo de la reforma laboral preocupa profundamente al sector transporte. Desde su redacción inicial, el articulado del Proyecto de Ley ignoró las realidades operativas, laborales y económicas de uno de los sectores más estratégicos para el país: el transporte terrestre de carga, paquetería y mensajería, que moviliza más el 97% de la carga nacional y es la base fundamental para el comercio electrónico y los demás sectores productivos.

Economía en contracción y sobrecostos acumulados

En sectores como el nuestro, ante márgenes ajustados después de la intervención estatal sobre los fletes y los principales ítems de la canasta de costos creciendo a dos dígitos por imposición del gobierno, estas nuevas medidas laborales generarán una contracción de la oferta laboral y un traslado inevitable de sobrecostos a los eslabones finales de la cadena logística. Lo que se traduce en mayor riesgo de presionar la inflación al alza.

Uno de los argumentos en los que más hicimos énfasis en los diferentes debates, es que nuestro sector viene atravesando una hiper regulación excesiva por parte del gobierno a través de diferentes ministerios:

- ✓ **Transporte**: intervino el mercado de fletes imponiendo unos mínimos a pagar más unos tiempos logísticos que han hecho crecer en promedio entre 20% y 30%, haciendo más exigente el flujo de caja de un sector que paga de contado y forma anticipada los fletes en un 70% antes de iniciar el servicio de transporte y el saldo a 5 días por ley luego de entregada la carga o mercancía.
- ✓ **Hacienda**: nos aumentó precio del diésel en un 16% y los peajes en un 30%, además de imponernos un incremento en la autorretención a título del impuesto a la renta en un 218%, lo que impacta de forma significativa el flujo de caja de nuestras empresas.
- ✓ **Trabajo**: propuso una reforma laboral donde se aprobaron; el aumento del recargo dominical al 100% para el 2027, ampliación de la jornada laboral nocturna desde las 7:00 pm, modificaciones del contrato de aprendizaje a un vínculo laboral con todas las prestaciones, inserción laboral para personas con discapacidad, límite al trabajo suplementario. Estas medidas, sumadas a la reducción progresiva de la jornada laboral (44 horas semanales a partir del 15 de julio de 2.025), elevan significativamente los costos de nómina, cuando el salario mínimo ha aumentado en más del 56.4% en los últimos 3 años. En las empresas de transporte y logística, este rubro puede llegar a representar entre el 20% y el 50% de su estructura de costos para el caso de una empresa paquetera.

La aprobación de la reforma laboral ocurre en un momento de clara desaceleración económica en Colombia y el sector transporte es el primer afectado por esta coyuntura económica, un sector que ya se venía viendo afectado por el alto costo del dólar en los últimos años, el cual ha encarecido los insumos, repuestos y vehículos, los cuales en su gran mayoría son importados. Más el aumento en el precio de los combustibles, el diésel acumula un alza del más del 16% en menos de 16 meses y la gasolina en un 57%, por otro lado, el aumento de peajes de más del 30% desde enero de 2024 al primero de abril de 2025, mientras los principales componentes de costos aumentan de forma desbordada, los ingresos del sector se ven disminuidos, por los innumerables bloqueos en las vías nacionales los cuales fueron: 727 bloqueos para el año 2023, para el año 2024, 801 bloqueos y en lo corrido del año 413 bloqueos, sumado a una ola de inseguridad que ha obligado a restringir los horarios de tránsito en varias regiones, además de paros armados que no permiten el tránsito de vehículos de carga y pasajeros durante varios días.

Bajo este panorama, el Ministerio de Comercio mantiene un proyecto de ley que busca, aumentar los aranceles a las llantas, repuestos y algunos vehículos, y por su parte desde el ministerio de hacienda se habla de una nueva reforma tributaria, bajo este escenario, solicitábamos un tratamiento especial para nuestro sector, pues al imponer nuevas cargas laborales además de las tributarias resultaría insostenible.

El transporte de carga no solo conecta territorios: garantiza el abastecimiento nacional, impulsa la productividad y contribuye al empleo en zonas donde pocas actividades formales tienen presencia.

Una reforma laboral que no reconozca que la informalidad en Colombia es superior al 57% y la realidad del sector empresarial que en un 99.5% son micro, pequeñas y medianas empresas, termina siendo una camisa de fuerza para el tejido empresarial y en consecuencia para el empleo formal. El país necesita un espacio de dialogo, que busque alternativas que motiven la inversión y reduzca la informalidad, que no imponga más cargas económicas y tributarias a las empresas (en Colombia somos el país de la OCDE con el impuesto de renta más alto, sin contar el desgaste administrativo que implica el pago del ICA en el sector transporte). Desde Colfecar, creemos en el diálogo social tripartito, en las reformas estructurales responsables y en un modelo de país que impulse, no que frene, a quienes todos los días mueven a Colombia.

Sí bien los objetivos de esta reforma supuestamente apuntaban a la "dignificación del trabajo", su implementación sin una visión integral del aparato productivo, con toda seguridad se traducirán en mayores costos, menor flexibilidad operativa, menor nivel de servicio y, paradójicamente, menor empleabilidad.

El Container es una publicación de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística Colfecar

Colfecar

DIRECTOR
Nidia Hernández Jiménez

DIRECTORA DE COMUNICACIONES
Aura Carrillo Carrillo
comunicaciones@colfecar.org.co

CONSEJO EDITORIAL
Nidia Hernández Jiménez
Johan Andrés Montealegre
Claudia Linares
Felipe Muñoz
Julian Villamizar Romero

EDITOR
Karen Juliete Rojas Gaitán
medios@colfecar.org.co

DISEÑO y DIAGRAMACIÓN
Deyanira Buitrago Mendoza

DISEÑO DE CUBIERTA
Nicolás López Hernández

DIRECTOR FINANCIERO
Gustavo Moreno

DIRECTORA COMERCIAL
Katherine Hurtado Torres
directorcomercial@colfecar.org.co
celular 3123669952

Los artículos de opinión que aparecen en esta publicación son responsabilidad de sus autores y no comprometen el pensamiento de El Container

Teléfono: 359 5520
Av. Calle 24 N° 95A-80 Of. 406
e-mail: info@colfecar.org.co
www.colfecar.org.co

Congreso Colfecar 2025

17, 18 y 19 Septiembre

HOTEL LAS AMÉRICAS
CARTAGENA DE INDIAS

Este año el **Congreso Anual de Colfecar** será un encuentro muy especial: celebraremos medio siglo de historia gremial, defendiendo, impulsando y transformando al sector transporte y logistico del país.

Los esperamos para conmemorar juntos el camino recorrido en estos **50 años**, conversar sobre los desafíos del presente y las oportunidades para transformar el futuro de nuestra industria. Colfecar está de aniversario y usted es parte de su historia.

Escanea para registrarte

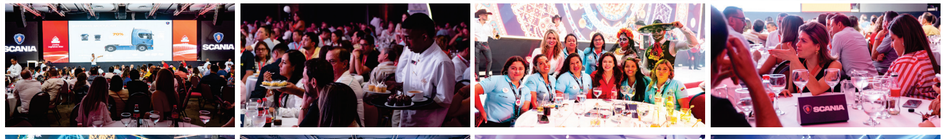
Tarifas de Inscripción incluyen:

Agenda Académica (miércoles, jueves y viernes)

Muestra Comercial 7.500 Mts² (miércoles, jueves y viernes)

Coctel de Bienvenida y Show Musical (miércoles)

Almuerzos y Cenas (jueves y viernes)



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

Para mayor Información:

Sara Juliana Arias
Celular: 311 278 0620
telemercaderista1@colfecar.org.co

Andrés Reyes
Celular: 315 315 1182
telemercaderista2@colfecar.org.co

Ana María Agudelo
Celular: 322 607 6590
asesorcomercial1@colfecar.org.co

Erika Guzmán
Celular: 315 601 0359
asesorcomercial2@colfecar.org.co

¿Qué significa para el sector transporte romper la regla fiscal?

La regla fiscal en Colombia funciona como un compromiso institucional para asegurar que el gasto público y el endeudamiento no desborden la capacidad del Estado. Adoptada en 2011 y reformada en 2021, esta norma limita el déficit fiscal y el crecimiento de la deuda pública con el objetivo de proteger la estabilidad económica y la confianza de los mercados.

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

Su eventual rompimiento, como plantea el actual Gobierno a través de la "cláusula de escape", no es una novedad, pero sí una señal preocupante si no va acompañada de un plan claro de retorno a la disciplina fiscal.

En el último Marco Fiscal de Mediano Plazo, el gobierno señaló que esta regla ya fue suspendida, lo cual ante un Presupuesto que nunca se disminuyó y que ya se encontraba desfinanciado aparecía como la única alternativa. Ya existen estimaciones como las de Corficolombiana que hablan de la necesidad de un recorte de $ 70 billones en 2028 para retomar la senda de la disciplina fiscal.

Aunque en apariencia este debate puede parecer alejado del día a día del sector transporte, lo cierto es que sus efectos impactarían directamente aspectos fundamentales en el sector. A continuación, presento cinco puntos clave que explican esta relación:

1. Mayor costo del endeudamiento público afecta la inversión en infraestructura vial

Romper la regla fiscal debilita la confianza de los acreedores internacionales, lo que eleva las tasas de interés de la deuda pública. Esto significa que el Estado tendrá menos espacio para invertir en proyectos estratégicos como la construcción y mantenimiento de carreteras, corredores logísticos o puentes, los cuales son fundamentales para el desarrollo del transporte de carga. Menos inversión pública significa deterioro en las condiciones de movilidad, mayores tiempos logísticos y una infraestructura más vulnerable, especialmente para las regiones apartadas.

> ***"Cuando el gobierno incurre en déficits crecientes sin respaldo fiscal, el Banco de la República suele mantener altas las tasas de interés para controlar la inflación. Esto encarece el crédito para todos los sectores, incluido el transporte***

Freepick

2. Mayor presión sobre las tasas de interés afecta el financiamiento privado en transporte

Cuando el gobierno incurre en déficits crecientes sin respaldo fiscal, el Banco de la República suele mantener altas las tasas de interés para controlar la inflación. Esto encarece el crédito para todos los sectores, incluido el transporte. Las empresas de transporte, dependen de financiamiento para renovar flotas o expandir sus operaciones, así como en general la actividad de transporte es en esencia financiera. Con esta decisión se están generando condiciones aún más adversas para sostener la actividad, lo que reduce la productividad sectorial y probablemente afectará la competitividad.

3. Riesgo de inflación e incremento en los costos operativos

El aumento del déficit fiscal sin respaldo puede impulsar presiones inflacionarias. En el transporte, esto se traduce en aumentos del precio de insumos clave como peajes, llantas o lubricantes, repuestos y combustibles. En un país donde el diésel ACPM tiene un mecanismo de estabilización como el FEPC (Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles), la incertidumbre fiscal podría forzar a una reducción del diferencial que actualmente existe entre el precio local y el internacional, trasladando este ajuste al pequeño transportador.

En este contexto, se debilita la capacidad de planeación financiera de las empresas del sector.

4. Pérdida de credibilidad fiscal compromete la inversión extranjera y pública en logística

La regla fiscal actúa como un aval ante inversionistas nacionales y extranjeros. Su ruptura, sin justificación clara, puede traducirse en menor inversión extranjera directa en proyectos logísticos e intermodales. También podría retrasar alianzas público-privadas necesarias para desarrollar infraestructura de transporte clave para mejorar la eficiencia y reducir costos del sistema logístico nacional.

5. Condiciones más rígidas para futuros gobiernos y posibles recortes presupuestales

Si el actual gobierno suspende la regla fiscal sin un plan estructurado de retorno, traslada la carga del ajuste a futuras administraciones. Esto podría derivar en recortes presupuestales agresivos que afecten rubros de inversión en transporte y logística. El sector, históricamente rezagado en financiación pública, podría quedar aún más expuesto a recortes, perjudicando su sostenibilidad a largo plazo.

En conclusión, romper la regla fiscal es una decisión que trasciende lo técnico. Afecta la credibilidad del país, su capacidad para financiar desarrollo y compromete las condiciones futuras de inversión. Para el sector transporte, esta medida no es inocua: implica riesgos reales sobre los costos de operación y la sostenibilidad del sistema logístico.

El sector transporte y en general los sectores productivos requieren de decisiones tomadas con transparencia, responsabilidad y un horizonte claro de retorno a la disciplina fiscal. De lo contrario, el precio lo pagarán (como siempre) los sectores que dependen de un Estado eficiente, responsable y predecible.

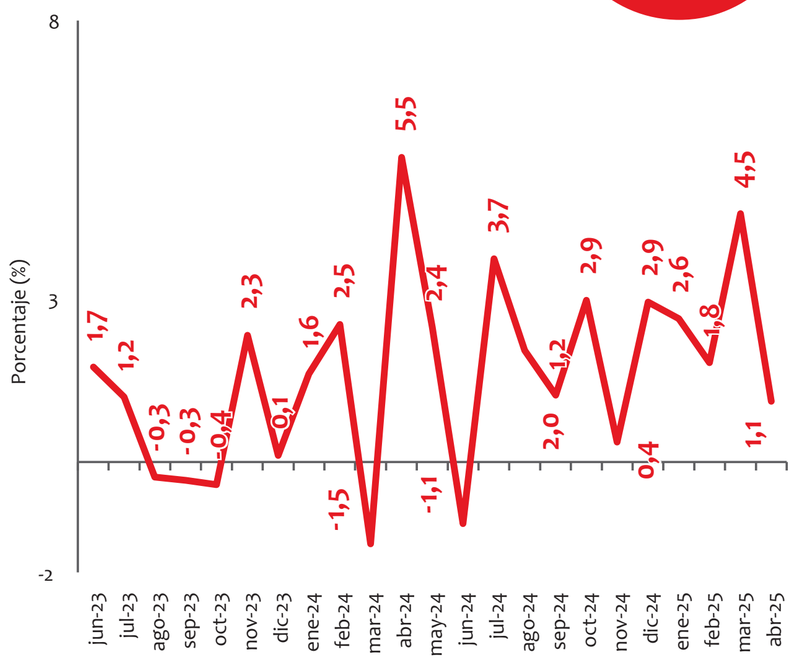
Costos del transporte de carga siguen al alza por incremento en combustibles y peajes

En mayo de 2025, el precio del ACPM subió un 12,6 %, mientras el Índice de Costos del Transporte de Carga registró un aumento del 3,89 % en lo corrido del año. El impacto se refleja directamente en las tarifas del servicio, en un contexto marcado por una inflación del 5,05 % y un dólar que superó los $4.100.

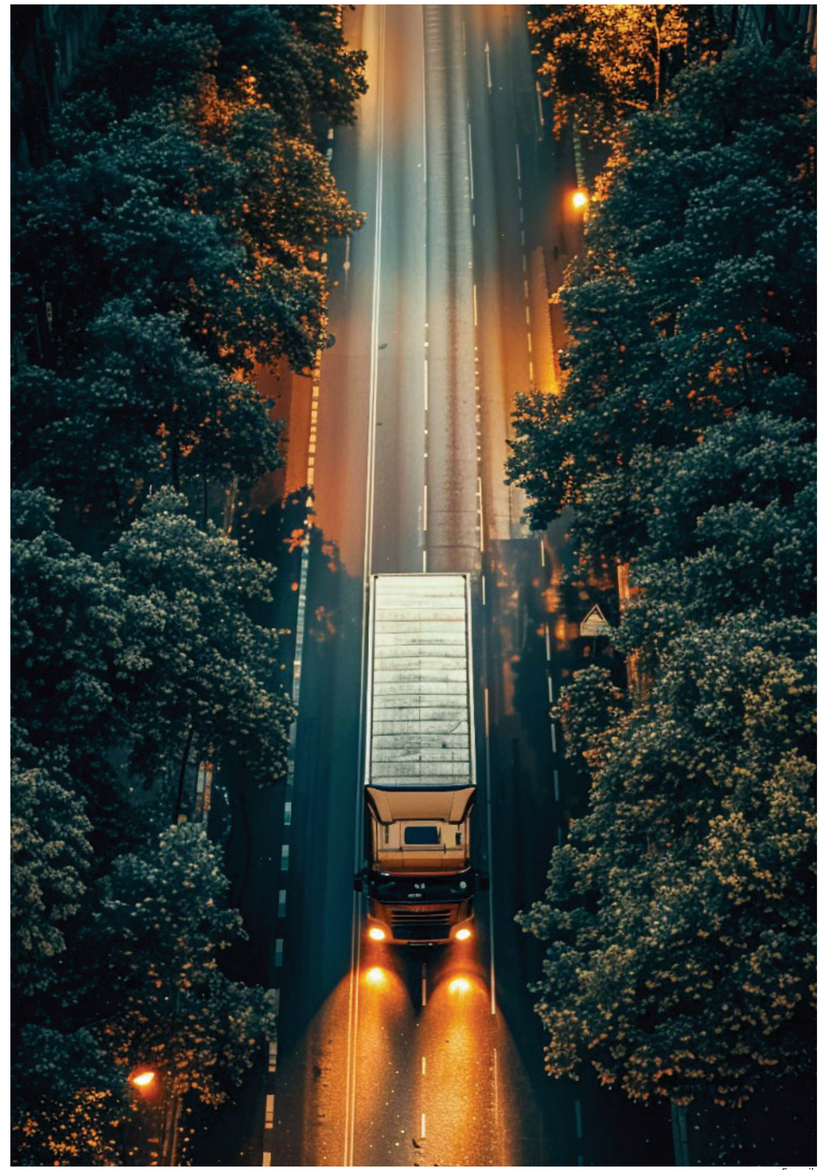
El Índice de Seguimiento de la Economía – ISE en abril de 2025 presentó un bajo crecimiento de 1,1% con respecto al mismo periodo del año 2024. Las actividades que tuvieron mayor crecimiento fueron, Comercio con una variación de 4,9% y Actividades Financieras y de Seguros con 2,7%. Por su parte Industrias manufactureras y construcción con -3,9% y Servicios públicos con -1,7% presentaron bajos niveles de desempeño.

1,14%
anual fue el Índice de Seguimiento de la Economía en abril de 2025

Índice de Seguimiento de la Economía (ISE)
Var. % anual.



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



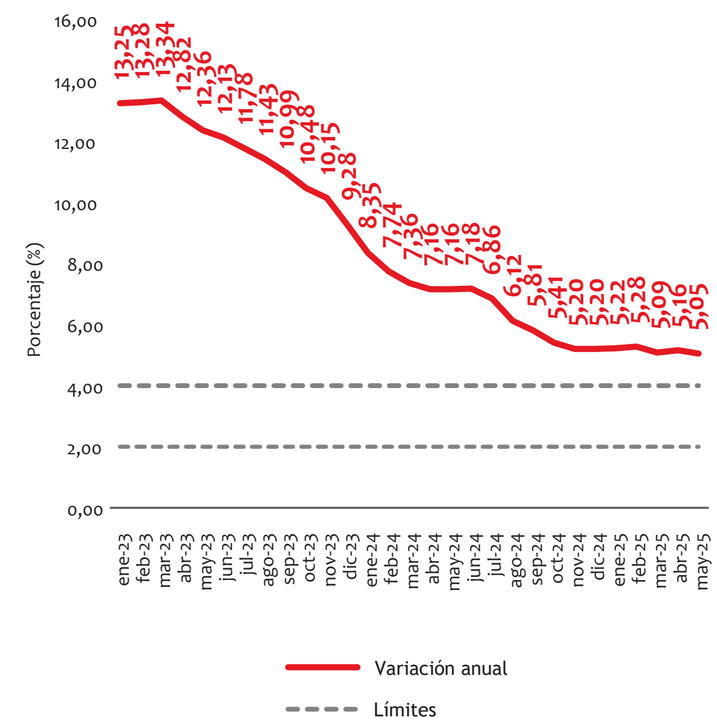
Freepik

La inflación

La inflación para mayo de 2025 cerró en 5,05% anual. Las divisiones de gasto que tuvieron más altos crecimientos fueron Restaurantes y hoteles (7,41%), Educación (7,35%) y Servicios Públicos (5,82%); y las ciudades con mayor inflación fueron Pereira (6,13%), Bucaramanga (5,61%) y Armenia (5,55%).

5,05%
fue la Inflación anual en mayo de 2025

Comportamiento del IPC.
Var. % anual



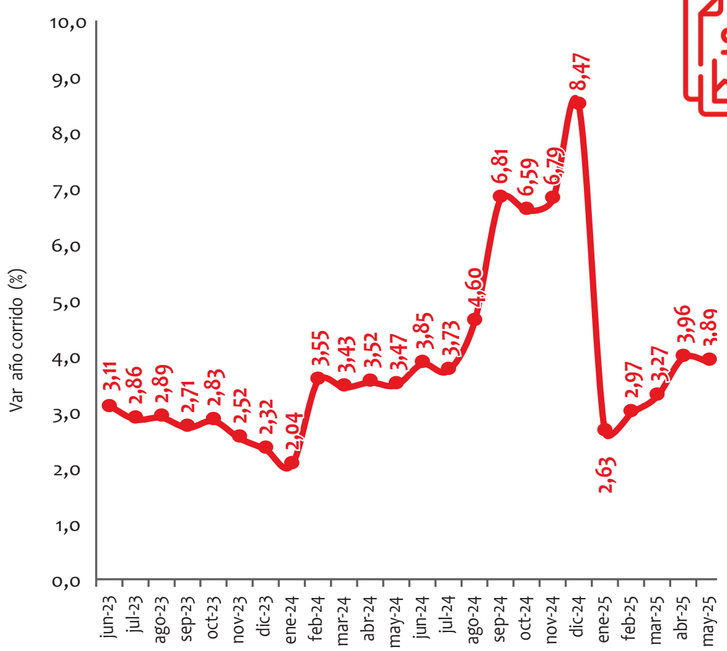
Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en DANE.

Costos operativos

El Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera ICTC permite medir las variaciones en los precios de aquellos bienes y servicios necesarios para garantizar la movilización de un vehículo de carga.

Por grupos de costos, Combustibles fue el rubro más representativo con un crecimiento de 12,81%, seguido de Costos fijos y peajes con 8,34%, seguido de Partes piezas y peajes con 3,71% e Insumos con 1,10%.

Comportamiento del índice de Costos de Transporte de Carga.
Var. % Anual



Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en DANE y CREG

Para las principales clases de costos, los rubros más representativos fueron:

Variación año corrido mano de obra conductor (es) y ayudante (s)
9,24%

Variación año corrido peajes
8,66%

Variación año corrido impuestos y revisiones
8,56%

3,89%
fue la Variación año corrido del ICTC mayo 2025

Es importante destacar que, al comparar junio de 2025 con junio de 2024, el precio del ACPM aumentó un 12,6% y el de la gasolina un 2,4%, precio promedio lo que ha tenido un impacto directo en los costos de transporte.

FREIGHTLINER FUSO

*Imágenes de referencia. Las versiones de los chasís varían dependiendo de las versiones disponibles en el país. Carrocería no incluida. Para mayor información sobre configuración, accesorios, disponibilidad, precio, financiación, visite a la red de concesionarios de Divemotor Colombia S.A.S.

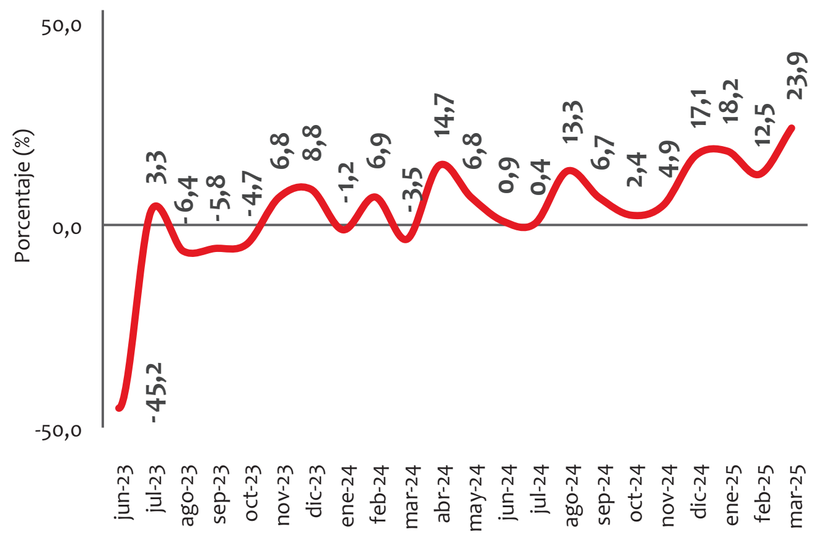
DIVEMOTOR COLOMBIA | Somos GRUPO KAUFMANN

Comercio electrónico

El comercio electrónico en abril de 2025 presentó una variación de 13,9% con respecto al mismo periodo del año 2024, disminuyendo 0,8 puntos porcentuales.

13,9%
fue la Variación anual de las ventas realizadas a través de comercio electrónico en abril 2025

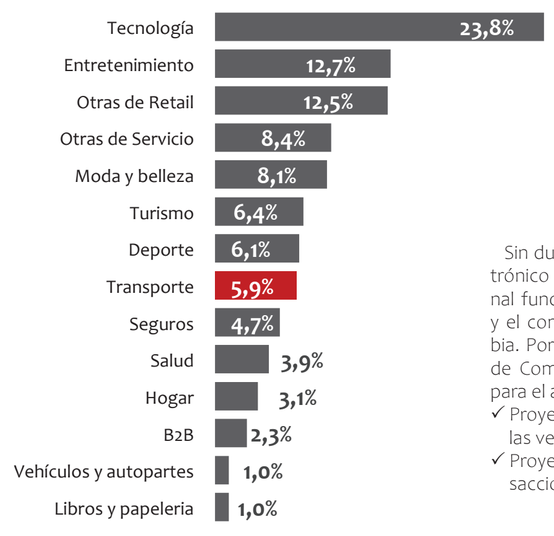
Ventas realizadas a través de comercio electrónico.
Var. % Anual



Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en DANE y CCCE

Según la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico el comportamiento del comercio electrónico para el año 2024 deja cifras de crecimiento: presentando un aumento del 26,7% lo que se refleja en más de 105 billones de pesos en ventas.

Participación por categorias de compra durante el año 2024



Sin duda alguna el comercio electrónico se ha convertido en un canal fundamental para le economía y el comercio minorista en Colombia. Por ello la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico proyecta para el año 2025:

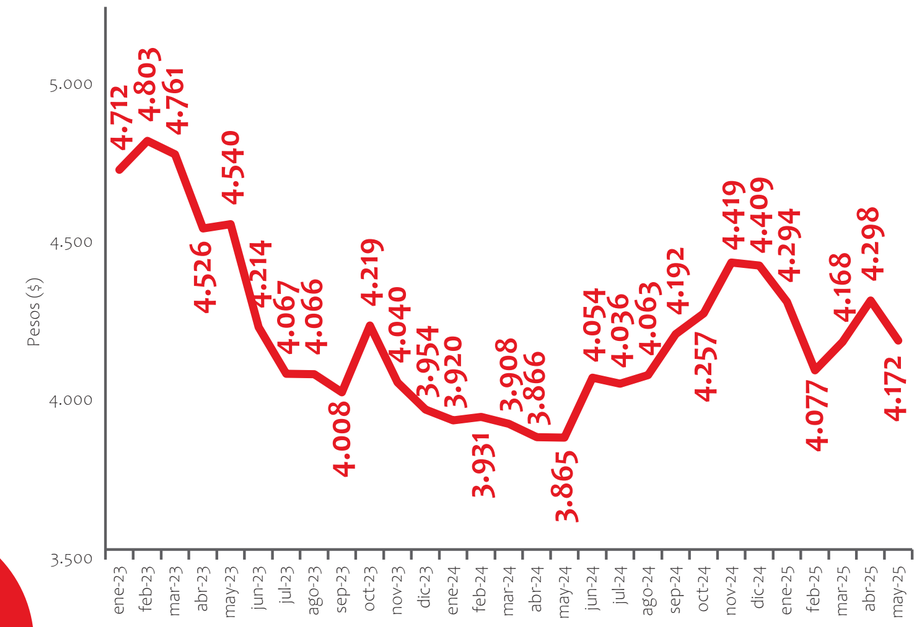
- ✓ Proyección de crecimiento para las ventas ecommerce de 19,4%
- ✓ Proyección de crecimiento transacciones ecommerce de 18,8%

Las variables analizadas tienen un impacto inquietante en el desarrollo de la operación del transporte de carga, afectando costos operativos y el valor del servicio, además de influir en el comercio exterior debido a las fluctuaciones de la tasa de cambio, que afectan las exportaciones e importaciones

Para el mes de mayo de 2025 se evidenció una disminución del precio del dólar con una tasa promedio de $4.172 pesos por dólar disminuyendo $126 pesos frente al mes inmediatamente anterior.

$4,172
TRM a 21 de mayo de 2025 según el Banco de la República

Promedio mensual de la TRM



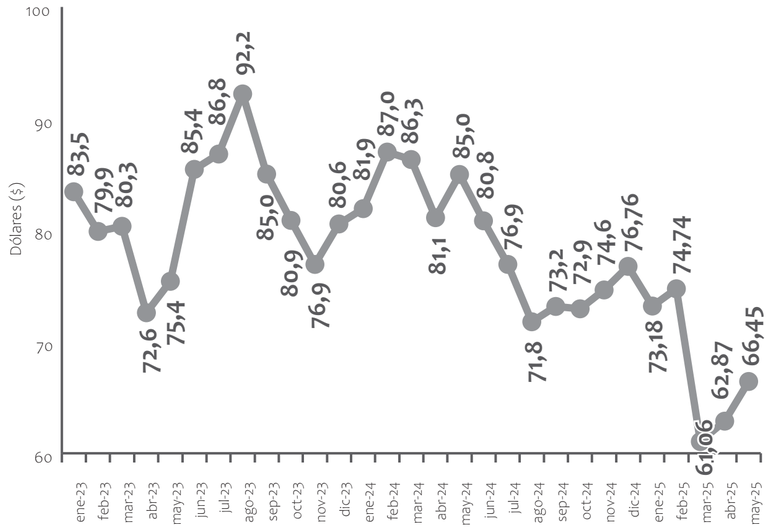
Fuente: Elaborado por DAE de Colfecar, con base en Banco de la República

Es importante analizar el comportamiento del precio del petróleo, tanto Brent como WTI, debido a su gran influencia en el desempeño de la economía.

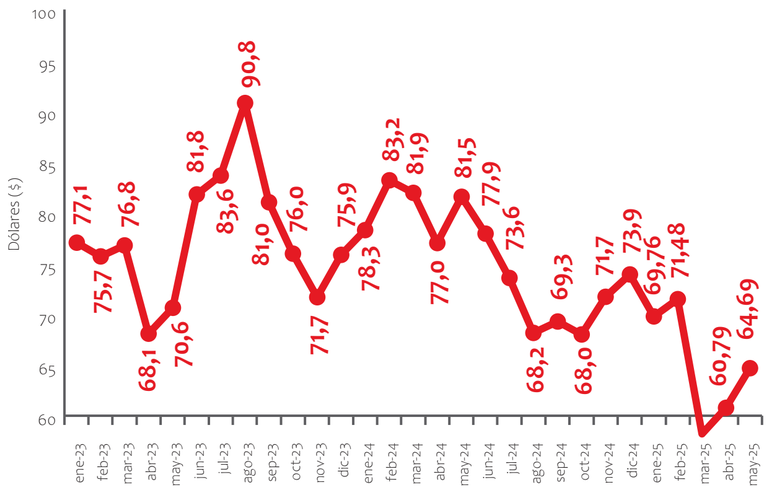
El precio del crudo para mayo de 2025 presentó un aumento frente al mes anterior de 5,69% y 6,42%, respectivamente.

5,69%
el aumento del precio del petróleo Brent, frente al mes anterior

Valor promedio por barril de petróleo BRENT
USD



V. Valor promedio por barril de petróleo WTI
USD



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

CONFIANZA Y SEGURIDAD.

PARA CADA NECESIDAD
HAY UN PRODUCTO VIPAL.

Mosquera - (601) 893.2027 | Bucaramanga - (57) 315 370.4220 | Pasto - (57) 314 746.1848 | Bucarmanga - (607) 671.1222 | Cali - (57) 312 296.8165 | Duitama - (57) 310 329.1852 | Marinilla - (57) 311 202.9153
Sabaneta -(604) 444.5858 | Neiva - (608) 860.3243 | Villao - (608) 682.4008 | Mosquera - (57) 310 252.9207 | Bogotá - (601) 424.9340

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

Reforma Laboral 2025: así fue su tránsito legislativo hasta la aprobación final

En el contexto de las reformas estructurales impulsadas por el actual gobierno, la reforma laboral ha sido uno de los procesos legislativos más extensos y debatidos del último tiempo, por su impacto mediático, social y económico. Para un sector como el transporte, que aporta cerca del 5 % al PIB nacional y demanda una considerable fuerza laboral, estas transformaciones impactan de manera directa la formalización del empleo, la jornada laboral, las condiciones contractuales y el funcionamiento logístico de las empresas. Presentamos al sector un resumen cronológico del camino que ha recorrido esta reforma, con énfasis en sus implicaciones prácticas, los debates parlamentarios y los ajustes introducidos por las distintas ponencias.

Por:
Claudia Linares
Directora jurídica de Colfecar

Freepick

1. Inicios de la Reforma Laboral (marzo 2023)

El 16 de marzo de 2023, la ministra de Trabajo Gloria Inés Ramírez, radicó en la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley 367 de 2023 en Cámara, que consistía en una iniciativa para adoptar una reforma laboral que mejorara derechos, condiciones y formalización denominado Trabajo por el Cambio. Posteriormente, el mismo proyecto fue acumulado con el número 311 de 2024 en el Senado, denominado Proyecto de Reforma Laboral "Por medio del cual se modifica parcialmente normas laborales y se adopta una reforma laboral para el trabajo decente y digno en Colombia"

Entre sus ejes principales: recargos nocturnos desde las 6 p.m., recargo del 100 % en festivos y dominicales, formalización del trabajo digital y en el campo, y fortalecimiento de los derechos sindicales.

2. Primer Debate y ponencias (abril – junio 2023)

Entre abril y mayo de 2023, el proyecto de ley tuvo su primer debate público en la Comisión de Legal para la Equidad de la Mujer, del Senado.

Del 24 al 28 de abril de 2023, se discutieron aspectos sustantivos del articulado en audiencias públicas, permitiendo que representantes de los sectores productivos, laborales, agremiaciones y la academia expresaran sus opiniones.

El debate inicial estuvo centrado en la necesidad de proteger el trabajo digno sin afectar la productividad empresarial, especialmente en sectores como el transporte y la logística. Este enfoque equilibrado generó diversas propuestas legislativas que luego serían clave en la radicación de ponencias.

Tanto los partidos políticos liberales y conservadores presentaron a su vez proyectos de reforma laboral con un enfoque garantista y proteccionista a todas las formas de trabajo y resaltando este último con una propuesta de un beneficio denominado CREA EMPLEO con el fin de impulsar a las empresas la generación de nuevos empleos.

3. Archivo en la Comisión Séptima (marzo de 2025)

El 18 de marzo de 2025, la Comisión Séptima del Senado archivó el proyecto, mediante una votación de 8 a favor y 6 en contra, frente a la ponencia mayoritaria de archivo presentada en el Senado de la República. Esta decisión ocurrió en medio de fuertes manifestaciones populares y el anuncio de una consulta popular.

Entre las razones del archivo se destacaron:

* El impacto económico elevado, que afectaría especialmente a las pequeñas y medianas empresas.
* La exclusión del sector informal, que ignoraba la realidad de más del 50 % de la población ocupada que trabaja en la informalidad.
* Falta de concertación y estudios técnicos, señalada por diversos sectores.
* Respaldo político insuficiente, el proyecto no contó con apoyo mayoritario entre los partidos tradicionales, lo que reflejó un clima político adverso al interior del Congreso.

Pese al archivo, el Gobierno anunció su intención de implementar parte de las medidas a través de decretos, una vía cuestionada por expertos legales que señalaron que varios puntos requerían de trámite legislativo para ser válidos constitucionalmente.

Con este archivo, el Gobierno ya llevaba tres reformas que el Congreso le niega, la primera fue la de salud, en su proyecto inicial, que fue archivado en 2023. La segunda fue la denominada ley de financiamiento, o reforma tributaria, archivada en diciembre de 2024, y con esta se completaban tres.

> ***"El 20 de junio de 2025, la conciliación entre Cámara y Senado cerró oficialmente el trámite legislativo. Ese mismo día, el presidente anunció la promulgación de la ley, la cual fue sancionada el 25 de junio, lo que marcó su entrada en vigencia***

4. Apelación y reactivación (mayo 2025)

Tras el archivo inicial del proyecto en la Comisión Séptima, el Senado dio un giro decisivo: el 14 de mayo, la plenaria aceptó una apelación presentada por senadores como Ariel Ávila y Pedro Flórez. Con 68 votos a favor y solo 3 en contra, el fallo no solo revivió el proyecto, sino que también ordenó reiniciar su trámite en otra comisión —la Cuarta— y rechazó darle vía a la consulta popular que proponía el Gobierno.

En efecto, la Comisión Cuarta abrió paso al tercer debate, organizando una serie de audiencias públicas desde el 19 de mayo de 2025, donde intervinieron representantes del sector empresarial, sindical, académico y del Ministerio de Trabajo, liderados por la senadora Angélica Lozano.

En esta etapa clave, también se radicaron tres ponencias para su evaluación: una mayoritaria, otra gubernamental y una alternativa.

El cronograma legislativo fue ambicioso: previsto para concluir el tercer debate antes del 30 de mayo, con el objetivo de dar paso al cuarto y definitivo debate en plenaria, según la agenda oficial del Senado.

El 27 de mayo de 2025, la Comisión Cuarta aprobó la ponencia mayoritaria con 13 votos a favor y 2 en contra. Esta versión incorporó los recargos del 100 % en festivos y dominicales, anticipó el recargo nocturno para las 7 p.m. e incluyó medidas para formalizar a los trabajadores del transporte, incluyendo pymes.

Con ese texto en mano, el proyecto se abrió paso hacia la plenaria del Senado, donde el 17 de junio de 2025 fue aprobado con 57 votos a favor y 31 en contra, consolidando así la versión final que avanzó hacia conciliación y sanción presidencial.

> ***"Uno de los cambios más esperados es la reducción de la jornada laboral, que entrará en vigor seis meses después de la publicación del texto definitivo***

5. Ponencias radicadas en el Senado (mayo 2025)

En mayo de 2025, la Comisión Séptima del Senado retomó el trámite del proyecto. Se presentaron tres ponencias, destacando:

- Ponencia mayoritaria, presentada por los senadores Juan Felipe Lemos (Partido de la U), Angélica Lozano (Alianza Verde) y Carlos Abraham Jiménez (Cambio Radical). Esta versión consolidó los recargos del 100 % en festivos y dominicales, fijó la jornada nocturna desde las 7 p.m. y agregó un nuevo artículo sobre la conformación de una política de formalización de trabajadores del sector transporte.
- Ponencia alternativa, impulsada por la senadora Aída Avella (Pacto Histórico), propuso una jornada diurna de 6 a.m. a 6 p.m., la creación de nuevas licencias laborales (como la licencia por dismenorrea), la formalización total de aprendices del SENA y el acompañamiento estatal a microempresas para el cumplimiento de los nuevos recargos.

La existencia de dos ponencias reflejó las diferencias ideológicas sobre el alcance de la reforma. Mientras una optaba por ajustes técnicos, la otra defendía una ampliación integral de los derechos laborales.

6. Debates y aprobación en Senado (mayo – junio 2025)

El 27 de mayo de 2025, la Comisión Séptima del Senado aprobó la ponencia mayoritaria con 13 votos a favor y 2 en contra. Al día siguiente, el 28 de mayo, la reforma fue incluida en el orden del día de la plenaria del Senado, avanzando al cuarto y último debate.

Finalmente, el 17 de junio de 2025, en sesión plenaria, el Senado aprobó el proyecto con 57 votos a favor y 31 en contra y en Cámara con 126 votos a favor y 2 en contra. Esta decisión consolidó el texto definitivo de la reforma, respetando la mayor parte del articulado aprobado previamente en la Cámara de Representantes.

7. Conciliación y entrada en vigencia (junio 2025)

El 20 de junio de 2025, la conciliación entre Cámara y Senado cerró oficialmente el trámite legislativo. Ese mismo día, el presidente anunció la promulgación de la ley, la cual fue sancionada el 25 de junio, lo que marcó su entrada en vigencia.

Entre los aspectos más destacados del texto final se encuentran la revalorización del trabajo dominical, el reconocimiento de condiciones especiales de salud para la concesión de licencias, y la obligación de garantizar condiciones de trabajo seguras y dignas en plataformas digitales.

Uno de los cambios más esperados es la reducción de la jornada laboral, que entrará en vigor seis meses después de la publicación del texto definitivo. Este período permitirá a las empresas, incluyendo las del sector transporte, ajustar sus esquemas operativos y contractuales.

Colfecar rechaza aumento de autorretención del impuesto de renta al sector transporte

El gremio hace un llamado urgente al Ministerio de Hacienda para establecer un canal de diálogo técnico e inmediato, antes de que el impacto de esta decisión sea irreversible.

Freepick

En un comunicado Colfecar manifestó su profundo rechazo a la expedición del Decreto 572 de 2025, emitido por el Ministerio de Hacienda, mediante el cual se incrementa en un 218% la autorretención en la fuente del impuesto sobre la renta para las actividades de transporte de carga por carretera (código 4923) y de mensajería (código 5320), pasando del 1,1% al 3,5%.

La decisión fue adoptada sin un proceso previo de diálogo con el sector, a pesar de que Colfecar había solicitado un espacio el pasado 25 de abril para presentar cifras y argumentos que evidencian la inviabilidad de la medida. "El Gobierno no abrió espacios de diálogo al sector transporte", denunciaron desde el gremio, asegurando que esta acción representa otro golpe que pone en riesgo la sostenibilidad de las empresas transportadoras.

Según Colfecar, el transporte de carga enfrenta una coyuntura crítica, con costos operativos en ascenso, una carga tributaria asfixiante y márgenes operativos muy bajos, lo que ha llevado a muchas empresas a operar al borde del punto de equilibrio o en pérdidas.

"Este Decreto es inconveniente para la economía del país y en particular para el sector transporte, debido a las graves consecuencias para nuestra actividad, al generar una afectación en materia de liquidez y en consecuencia de disminución de capital de trabajo de las empresas de transporte, lo que sin duda agravará aún más la crisis por la que estamos atravesando", advirtió Colfecar.

Los transportadores de carga recalcan que:

> ***"COLFECAR hace un llamado al Gobierno Nacional y, señalan que, mientras los costos del sector se incrementan, los ingresos disminuyen debido al estancamiento de la industria, la minería, la construcción de vivienda y el comercio***

- **Incremento sostenido de los costos operativos:** Entre el 1 de enero de 2024 y el 1 de abril de 2025, el Gobierno incrementó el precio del diésel en un 16%, combustible que representa el 40% de los costos del transporte de carga. A ello se suma un aumento acumulado del 22% en el salario mínimo (12% en 2024 y 9,5% en 2025), la reducción de la jornada laboral y un alza del 30% en los peajes. Estos factores, junto con las altas tasas de interés y el alto precio del dólar que encarece insumos y repuestos, han generado una gran presión sobre el flujo de caja de las empresas transportadoras.
- **Intervención del mercado de fletes:** En noviembre de 2024, el Ministerio de Transporte estableció un valor mínimo obligatorio para los fletes, lo que ha obligado a las empresas a destinar mayores recursos, afectando aún más su liquidez. Esta situación se ve agravada por los plazos extendidos de pago por parte de los generadores de carga, que oscilan entre 45 y 60 días.
- **Hiperregulación e inseguridad jurídica:** Diversos proyectos normativos buscan incrementar los costos del sector, como el decreto del Ministerio de Comercio que aumentaría los aranceles a llantas, autopartes y vehículos. Además, el proyecto de reforma laboral que cursa en el Congreso contempla mayores recargos nocturnos, dominicales y festivos, así como un aumento en los porcentajes del contrato de aprendizaje y la reducción de la jornada laboral a 44 horas en julio y 42 en 2026.

De igual manera, el Ministerio de Transporte publicó un nuevo proyecto que modificará por cuarta vez el Decreto 1079/2015, buscando imponer nuevas obligaciones y un incremento en el costo del registro de nuevos vehículos de carga, pasando el aporte al FOPAT del 15% al 25%.

- **Costos ocultos por bloqueos y problemas de seguridad:** En 2024 se registraron más de 801 bloqueos viales, generando pérdidas por 4,6 billones de pesos. En lo corrido de 2025 ya van más de 300 bloqueos, sumando 1,3 billones en pérdidas. "En los últimos 16 meses registramos más de 1.101 bloqueos con pérdidas de 6 billones de pesos", informó Colfecar. A esto se suman los cierres por derrumbes y el deterioro de la infraestructura vial, así como la creciente inseguridad en departamentos como Norte de Santander, Chocó, Cauca, Arauca, Cesar y Magdalena, donde se presentan acciones de grupos armados ilegales.

> ***"Entre el 1 de enero de 2024 y el 1 de abril de 2025, el Gobierno incrementó el precio del diésel en un 16%, combustible que representa el 40% de los costos del transporte de carga***

- **Impacto a pequeños propietarios:** La reducción del umbral para aplicar retención en la fuente, de 4 a 2 UVT, afecta a los pequeños propietarios de vehículos, quienes representan más del 97% del parque automotor de carga en Colombia. La mayoría son personas naturales con uno a tres vehículos, considerados el eslabón más vulnerable de la cadena logística.

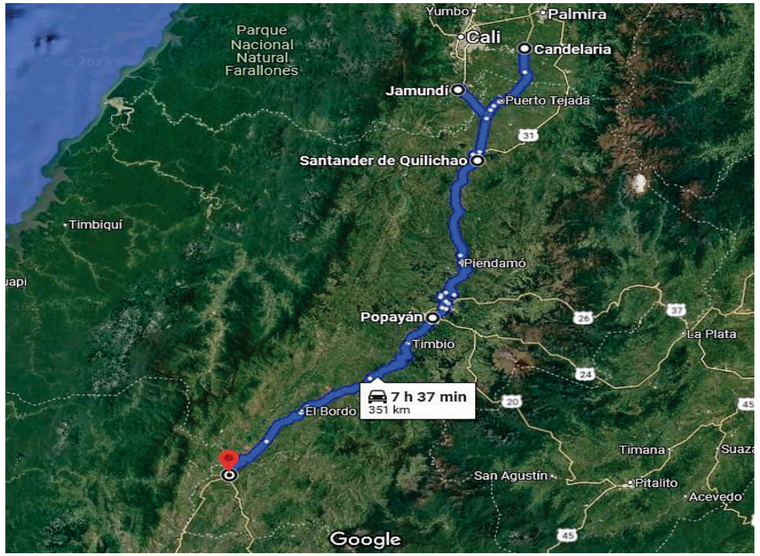
Colfecar hace un llamado al Gobierno Nacional y, señalan que, mientras los costos del sector se incrementan, los ingresos disminuyen debido al estancamiento de la industria, la minería, la construcción de vivienda y el comercio. "Están obligando a lo imposible al sector transportador, al anticipar impuestos por unas utilidades que dudosamente se van a generar", afirmaron en el documento. Además, recuerda que los saldos a favor en la DIAN pueden tardar hasta ocho meses en ser devueltos, afectando la caja y capacidad operativa de las empresas.

"Anticipar impuestos solo acelera un camino hacia la quiebra", concluyó Colfecar. Por ello, hace un llamado urgente al Ministerio de Hacienda para establecer un canal de diálogo técnico e inmediato, antes de que el impacto de esta decisión sea irreversible.

Grave situación de seguridad en la Vía Panamericana: nuevos ataques y evolución del delito afectan al transporte de carga en el Cauca

En mayo de 2025 se registraron hurtos de camiones, ataques con explosivos y retenes ilegales en el Cauca. Además, están implementando un nuevo modus operandi que incluye el traslado de vehículos robados a resguardos indígenas, dificultando la acción de las autoridades.

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



La Vía Panamericana, considerada un eje vital para el abastecimiento y el comercio exterior de Colombia, se encuentra bajo una creciente amenaza debido al deterioro de las condiciones de seguridad en los departamentos del Cauca y el Valle del Cauca. Un reciente boletín de seguridad de Colfecar, emitido en mayo de 2025 expone una alarmante serie de incidentes y revela un preocupante cambio en las dinámicas delictivas que impactan directamente al transporte de carga en la región.

Con una extensión de 307 kilómetros desde Candelaria y Jamundí (Valle del Cauca), hasta Mojarras (Cauca), pasando por Santander de Quilichao y Popayán, esta vía es la única ruta habilitada para el tránsito de vehículos pesados hacia el sur del país y el Ecuador. Aunque el tramo Candelaria–Santander de Quilichao no forma parte estricta de la Panamericana, ha sido incluido por su importancia logística y los recientes hechos de violencia registrados.

"En diciembre de 2024 identificamos la necesidad de emitir un documento de seguridad enfocado en esta misma vía, centrado en una serie de incidentes ocurridos a lo largo del año en el sector de El Bordo, Cauca. Hoy, nuevamente se hace necesario divulgar un nuevo boletín ante la aparición de un nuevo modus operandi en la zona", señala el informe.

Un conflicto armado activo en pleno corredor logístico

El análisis describe el sur del Valle del Cauca y el departamento del Cauca como una región donde el conflicto armado continúa totalmente activo.

Allí convergen grupos armados ilegales que se disputan el control territorial y las rutas de producción y tráfico de estupefacientes.

En el sur del Valle del Cauca tienen presencia:

- Frente Adán Izquierdo (disidencias FARC-EP)
- Columna Móvil Dagoberto Ramos (disidencias FARC-EP)
- Frente 57 Yair Bermúdez (disidencias FARC-EP)

En el departamento del Cauca operan:

- Columna Móvil Dagoberto Ramos
- Frente Carlos Patiño
- Frente 57 Yair Bermúdez
- Segunda Marquetalia

También se reporta la presencia del ELN, especialmente en rutas hacia Nariño, y del Clan del Golfo, concentrado en la región de Candelaria, cerca de Cali.

"Esta convergencia de grupos ilegales armados en materia de seguridad genera uno de los aspectos más complejos de este territorio", advierte Colfecar.

De Mondomo a Popayán: la violencia se extiende

Hasta marzo de 2025, los incidentes se concentraban en el sur del Cauca, especialmente en El Estrecho, El Patía y El Bordo. No obstante, a partir del 17 de abril, cuando se activó un camión bomba contra la estación de Policía de Mondomo, los hechos de violencia se extendieron a otras zonas del departamento.

> ***"El análisis indica que no se trata de grupos expertos en piratería terrestre, sino de bandas que aprovechan las condiciones del territorio para cometer hurtos sin una planificación avanzada***

Casos registrados:

- 24 de abril 2025, 18:00 horas: Hurto de camión con carga de empaques vacíos en el sector de Mandivá (Km 63 al 65).
- 25 de abril 2025, 20:30 horas: Hurto de tractomula con paqueteo en la variante de Puerto Tejada.

En mayo continuaron los ataques:

- 21 de mayo 2025, 16:30 horas: Hurto de camión en el cruce para Itaibe (vía La Plata–Neiva, Huila). El vehículo, aunque hurtado fuera de la Panamericana, fue trasladado al Cauca.
- 27 de mayo 2025, 05:00 horas aproximadamente: Retenes ilegales, grafitis a vehículos y cilindro bomba en el tramo Piendamó–Popayán.

Nueva táctica: ingreso de vehículos hurtados a resguardos indígenas

Uno de los hallazgos más relevantes del reporte es la evolución del modus operandi de los delincuentes. En los dos hurtos de abril se utilizó una estrategia previamente identificada en diciembre de 2024 en El Bordo: los camiones son interceptados por camionetas y motocicletas, luego trasladados a zonas rurales. Pero ahora hay un elemento nuevo.

"Los vehículos son ingresados a territorios de resguardo indígena, lo que limita la capacidad de respuesta de las autoridades", se explica. Los camiones fueron llevados desde el sector de El Palo hacia inmediaciones de Tacueyó, donde se exigió dinero por su devolución.

El texto señala que, aunque el hurto presentado en el departamento del Huila no ocurrió en la Panamericana, el vehículo fue trasladado al Cauca, bajo la práctica de extorsión.

Perfil del delito: oportunidad más que especialización

El boletín indica que no se trata de grupos expertos en piratería terrestre, sino de bandas que aprovechan las condiciones del territorio para cometer hurtos sin una planificación avanzada.

> ***"En los dos hurtos de abril se utilizó una estrategia previamente identificada en diciembre de 2024 en El Bordo: los camiones son interceptados por camionetas y motocicletas, luego trasladados a zonas rurales***

"No hay una perfilación previa de la carga, el robo se puede identificar como un hurto de oportunidad. Los satelitales no son desactivados de inmediato y no se evidencia el uso de inhibidores de señal", evidencia Colfecar.

Igualmente, expone que los vehículos son seguidos hasta lugares donde quedan aislados y en todos los casos se utilizaron armas de fuego.

Recomendaciones para mitigar el riesgo

En el informe de Colfecar dan una serie de recomendaciones de seguridad para empresas de transporte y operadores logísticos:

- Limitar el movimiento de carga entre Candelaria (Valle) y Mojarras (Cauca) al horario: 06:00 a 18:00 hrs.
- Establecer geocercas que permitan detectar salidas de la vía principal.
- Aumentar la frecuencia de verificación del tráfico al paso por Cauca.
- Activar la ubicación en tiempo real de WhatsApp si el celular es corporativo.
- Verificar el funcionamiento de los botones de pánico.
- Considerar sospechosa toda parada no autorizada.
- Alertar a los conductores para que, si se sienten perseguidos por motocicletas o camionetas (Toyota TXL, Toyota Hilux, Chevrolet Dmax), notifiquen de inmediato o activen el botón de pánico.

"La información entregada debe ser analizada y valorada desde el protocolo de seguridad de cada empresa y corresponde a un ejercicio de análisis de hechos ya ocurridos", concluye el documento.

Foto: Reuter

Foto El Tiempo

Fecha: 24 de Abril 2025.
Hora: 18:00Hrs
Sector: Mandiva. (Km 63 al 65)
Caso: Hurto de Camión.
Carga: Empaques vacíos.

Fecha: 27 de Mayo 2025.
Hora: 05:00Hrs aprox
Sector: Piendamó - Popayán.
Caso: Retenes ilegales, grafitis a vehículos y cilindro bomba.
Carga: Varios.

Fortaleciendo la seguridad pública de la vía Buenaventura – Buga

La vía Buenaventura - Buga tiene una extensión de 118 kilómetros con 400 metros y atraviesa más de 15 comunidades a lo largo de este importante corredor vial. Se encuentra bajo el amparo del Plan de Seguridad en Carreteras Nacionales, liderado por el Ministerio de Defensa Nacional desde el año 2017, el cual asigna responsabilidades en materia de seguridad pública al Ejército, la Armada y la Policía Nacional. Actualmente, algunos tramos de esta vía están en construcción como parte de un proyecto de ampliación de calzada, adelantado por la constructora española Sacyr y el mantenimiento general está a cargo de la concesionaria Unión Vial Camino del Pacífico.

Por: **Capitán Yeison Andrés Cuadros Britto,**
Coordinador tramo vial Buenaventura - Loboguerrero – Buga

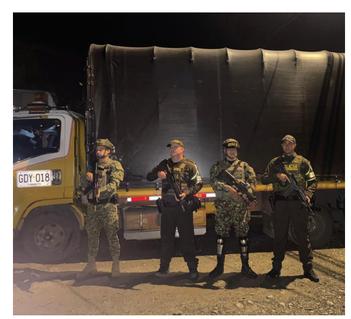
En esta vía circulan mensualmente un promedio de 171,110 vehículos, lo que equivale a un Tránsito Promedio Diario (TPD) de 5,520 vehículos de todas las categorías. De estos, 3,939 corresponden a vehículos de carga de categorías III, IV y V, que transportan diversas mercancías y son fundamentales para el movimiento de la cadena logística del país. Esta información proviene de la base de datos del Peaje Loboguerrero, correspondiente a mayo de 2025.

Como se puede evidenciar, el Tránsito Promedio Diario (TPD) de vehículos en este corredor es considerablemente alto en comparación con otras vías del país. Esta realidad exige un mayor compromiso del Estado en garantizar condiciones adecuadas de seguridad. En ese sentido, como capitán integrante de la Seccional de Tránsito del Valle del Cauca y coordinador del tramo vial, he asumido la tarea de liderar planes y estrategias que refuerzan la seguridad en la zona, en concordancia con los lineamientos de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, encabezada por la general Claudia Susana Blanco Romero, el coronel Germán Gómez Aranguren como subdirector, y la mayor Jessica Paola Espejo Navarro, jefe seccional.

> ***"En este contexto, y a partir del análisis criminológico realizado, hemos identificado la presencia de múltiples actores armados ilegales que operan tanto en la zona urbana como en la rural de Buenaventura***

En este contexto, y a partir del análisis criminológico realizado, hemos identificado la presencia de múltiples actores armados ilegales que operan tanto en la zona urbana como en la rural de Buenaventura. Entre ellos, se encuentran los grupos delincuenciales organizados "Shottas" y "Espartanos", cuya tregua finalizó el 5 de febrero de 2025, y que actualmente mantienen un acuerdo verbal de no agresión. También se ha detectado la actividad del grupo delincuencial organizado común (GDOC) "Los Chiquillos", brazo armado de los Espartanos; así como estructuras armadas más grandes como la Segunda Marquetalia de las FARC, frente Iván Ríos; la columna móvil Jaime Martínez, disidencia de las FARC; el Ejército de Liberación Nacional (ELN) y el Clan del Golfo (AGC).

La presencia de estos grupos criminales, generan riesgo constante a la seguridad pública, a la infraestructura vial, a las comunicaciones y a los oleoductos, como quedo evidenciado el día 27 de marzo de 2025 donde por parte de estos grupos armados ilegales que buscan sembrar zozobra y afectar la tranquilidad de las personas, en celebración a la conmemoración del aniversario 17 de la muerte de Alias Tirofijo de las Farc, instalan un cilindro acondicionado con grafitis alusivos a Farc y cables conectados que llegaban hasta un costado de la vía en el Km 25 sector Córdoba de la vía Buenaventura – Buga, cilindro que posteriormente mediante reacción inmediata del grupo antiexplosivos del Departamento de Policía del Valle del Cauca, logran retirar del lugar después de descartar presencia de material explosivo.



Por otra parte, los fenómenos de inseguridad que hemos detectado y que afectan a las empresas transportadoras de carga, así como a los inversionistas locales y extranjeros del occidente del país, tienen su origen en los casos de hurto de mercancías bajo la modalidad de piratería terrestre. Estos hechos se han registrado en los años 2023, 2024 y 2025, especialmente en la jurisdicción comprendida entre el kilómetro 20 (sector Córdoba) y el kilómetro 31 (sector Zaragoza), así como desde la "Y" del Gallinero hasta Puerto de Aguadulce. En estas zonas operan más de cuatro grupos delincuenciales organizados comunes (GODC), ya identificados, que se dedican a esta modalidad delictiva. Se presume que estas actividades criminales se realizan con la autorización del grupo delincuencial organizado (GDO) "Los Espartanos".

> ***"En el año 2023 se registraron 20 casos de piratería terrestre. En 2024, la cifra bajó a 15 casos, y en lo corrido del 2025, se han presentado solamente 3 casos. Esto representa una reducción del 25 % entre 2023 y 2024, con una tendencia sostenida a la baja en el presente año***

Acciones preventivas contra el delito

Gracias a las diferentes denuncias ciudadanas, a un trabajo articulado y liderado por nuestras unidades de investigación criminal UBIC de la Seccional de Tránsito Valle del Cauca con la Fiscalía General, en el año 2024 se logró la captura de más de catorce integrantes de estas estructuras criminales dedicadas al hurto modalidad piratería terrestre, tres grupos delincuenciales desarticulados y un cuarto grupo que es objeto de seguimiento mediante la labor técnica e investigativa con el propósito de lograr su desarticulación, lo que quiere decir, que de los cuatro grupos criminales nombrados anteriormente ya fueron desarticulados tres.

Con base en lo anterior, me he propuesto reducir, e idealmente erradicar, los casos de hurto en modalidad de piratería terrestre que afectan este corredor vial. Al asumir la coordinación del tramo Buenaventura - Loboguerrero - Buga, identifiqué esta problemática como una de las prioridades en materia de seguridad. Como primera medida, impulsé un trabajo articulado y planificado entre la Seccional de Tránsito y los grupos Meteoro de la Armada y del Ejército Nacional. Esta coordinación ha permitido mejorar la percepción de seguridad en la zona y disminuir de manera significativa la incidencia de este delito.

Según los análisis realizados a partir del Sistema de Información Estadístico, Delincuencial, Contravencional y Operativo (SIEDCO) de la Policía Nacional, en el año 2023 se registraron 20 casos de piratería terrestre. En 2024, la cifra bajó a 15 casos, y en lo corrido del 2025, se han presentado solamente 3 casos. Esto representa una reducción del 25 % entre 2023 y 2024, con una tendencia sostenida a la baja en el presente año.

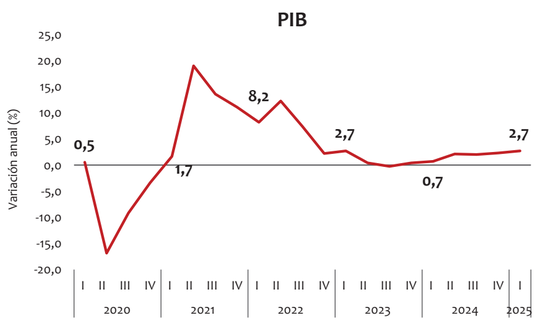
Las cifras son muy favorables, tienden a la baja, teniendo en cuenta que en el primer semestre del año 2025 se han presentado tres casos, esperamos que continue esta misma tendencia, siendo muestra, que las capturas realizadas por Policía Judicial SETRA y los planes anticipados de control ejecutados por los grupos GUTAT y GUNIR en conjunto con las Fuerzas Militares (FF.MM.) están interrumpiendo estas actividades criminales.

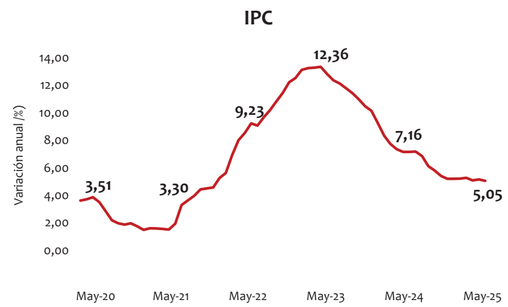
Para llegar a estos importantes resultados, ha sido crucial anticipar el delito a través del desarrollo de planes, actividades y controles en los sitios identificados, a diferentes horas del día, de noche y de madrugada, la reacción oportuna ante estos hechos delictivos ha permitido frustrar y frenar esta actividad criminal, de tres casos de hurto modalidad piratería terrestre que se han presentado en el año 2025 a la fecha (mes de junio). Logrando recuperar en dos casos la mercancía y en el tercer caso el vehículo camión.

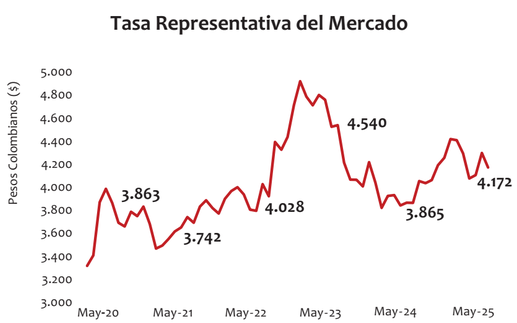
Estos grupos delincuenciales en el desarrollo de su actuar delictivo, utilizan armas de fuego, medios de transporte, medios de comunicación e incluso inhibidores de señal, generan daños materiales de vehículos, afectación a la integridad física de las personas, a la economía de las diferentes empresas transportadoras de carga, y producen un ambiente de inseguridad en las comunidades de esta jurisdicción y utilizan un modus operandi que se caracteriza por planear la manera que les permite lograr ejecutar la actividad delincuencial.

Indicadores sectoriales

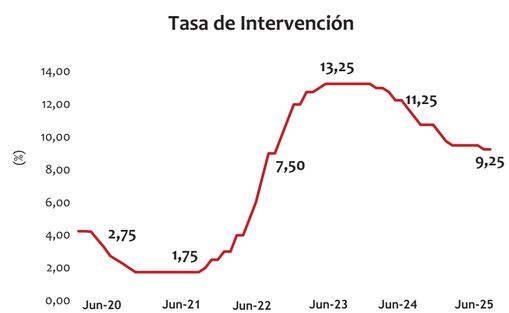
Principales indicadores económicos de interés para el sector



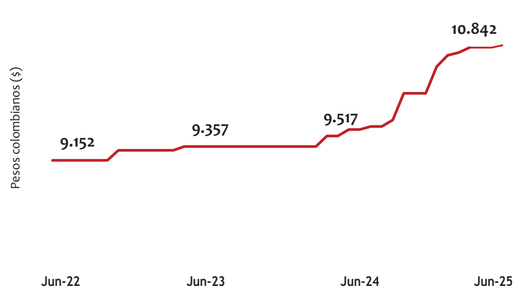




Fuente: Elaborado por COLFECAR con base en BanRep



Fuente: Elaborado por COLFECAR con base en BanRep



Fuente: Elaborado por COLFECAR con base en CREG
Nota: precio de referencia Bogotá

URABÁ:

El nuevo Eje Logístico de Colombia.

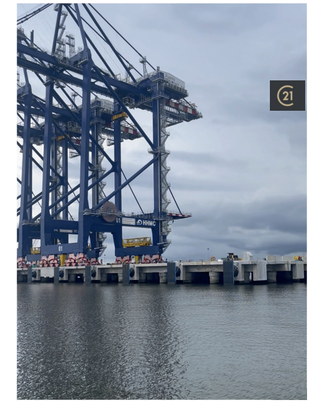
El Golfo de Urabá, en Turbo, Antioquia, se está transformando en un polo de desarrollo crucial para la región y de Colombia. Con un avance superior al 85%, Puerto Antioquia es el corazón de este ambicioso distrito portuario, llamado a redefinir el sector logístico y la economía regional. La reciente llegada de tres megagrúas de 54 metros de altura marca el inminente inicio de todas sus operaciones.

Con una inversión de USD$750 millones, Puerto Antioquia tendrá una capacidad inicial de 7 millones de toneladas de carga anuales y podrá atender buques tipo Neopanamax. Esto agilizará el comercio internacional y reducirá los tiempos de despacho de días a solo horas. Su especialización en productos refrigerados y perecederos es clave para el desarrollo del sector agroindustrial, proyectando un aumento significativo en la exportación de platano, banano, aguacate, limón y otras frutas, consolidando a Urabá como una despensa agrícola global.

Un Hub Logístico Integral: Puerto Pisisí y Puerto Cirilo:

Más allá de Puerto Antioquia, la visión para la región es la de un hub logístico integral. **Puerto Pisisí**, con una inversión de USD$350 millones y también ubicado en Turbo, se perfila como un ecopuerto automatizado y multipropósito, enfocado hacia complementar la oferta con la movilización de carga de contenedores de graneles y vehículos.

Otros proyectos como **Puerto Cirilo** también impulsan este crecimiento integral.



Estos megaproyectos prometen beneficios tangibles para las empresas, como una drástica reducción de costos y tiempos logísticos, y un acceso más amplio a mercados internacionales.

La dinamización económica generará miles de empleos, atraerá nuevas inversiones y fomentará un ecosistema de servicios logísticos y aduaneros. La conectividad es crucial; la finalización de la "nueva vía al mar" o "Túnel del Toyo" acortará significativamente la distancia entre el centro del país y la costa antioqueña, impulsando aún más la competitividad de Urabá.

El avance geoestratégico de los puertos de Antioquia tendrá un gran impacto en el sector industrial de Colombia, generando oportunidades empresariales de desarrollo a corto plazo. Es fundamental que los colombianos apoyen el desarrollo macroeconómico de la región y del país, trabajando en sinergia con el estado y la empresa privada.

En este escenario de crecimiento, la presencia de expertos en el mercado local es invaluable. Desde 2020, la red multinacional inmobiliaria **CENTURY 21**, a través de su unidad de negocio **CENTURY 21 Commercial**, ya cuenta con una sólida presencia en Urabá mediante su oficina **CENTURY 21 Oro Verde** en Apartadó. Su equipo ha liderado misiones empresariales en la región, demostrando su conocimiento para asesorar a empresas y logísticos.

Con cobertura en más de 40 oficinas comerciales en todo el país, **CENTURY 21** se posiciona como un aliado estratégico para quienes buscan invertir o establecerse en Colombia y en este prometedor distrito portuario.

Un publireportaje de:
CENTURY 21 Commercial

www.monitorpro.ai

MONITOR

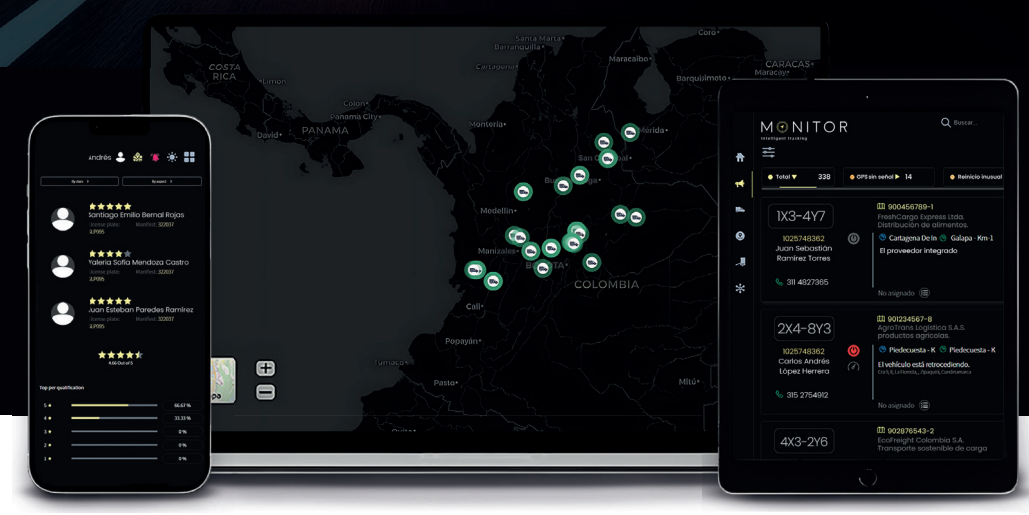
Rastrea con inteligencia

Más que gestión de flotas, es evolución

MONITOR centraliza y automatiza el monitoreo total de tu flota desde una sola plataforma, sin importar el GPS que uses, con alertas inteligentes y tecnología avanzada que optimiza la gestión en tiempo real.

Rastrea con inteligencia

Reserva tu Demo



De esta manera, tu equipo puede:

- Realizar estudios de seguridad.
- Implementar firma electrónica.
- Inspeccionar tu flota.
- Crear rutas y geocercas.
- Monitorear tu flota.
- Generar notificaciones y alertas automáticas.
- Cumplido inicial (Tiempos logísticos).
- Calificar el servicio.
- Generar reportes.
- Usar inteligencia de negocios (BI).
- Informar a tus clientes.
- Acceder a portal clientes.
- Chatbot para clientes.
- Utilizar el portal y app del conductor.
- Gestionar proveeduría.

Conéctate al futuro de la logística. +57 (317) 437-7148 / +57 (315) 637-3729

2025 Mayasoft SAS. Todos los derechos reservados.