



# RENTABILIDAD COMPROBADA



**SCANIA**



# EL MEJOR COSTO POR TONELADA TRANSPORTADA





## Gobierno logró acuerdo con las bases transportadoras sobre el precio del ACPM



► Indicadores • JULIO 2024

|                                  |        |
|----------------------------------|--------|
| Índice (Base dic 2016=100) ..... | 149,96 |
| Variación mensual.....           | 0,09%  |
| Variación IPT año corrido .....  | 3,98%  |
| Variación últimos 12 meses.....  | 3,95%  |

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

| Concepto                               | Var. % | Inciden. % | Pond.% | Concepto                  | Var. % | Inciden. % | Pond.% |
|----------------------------------------|--------|------------|--------|---------------------------|--------|------------|--------|
| 1. Combustibles                        | 1,54   | 0,49       | 35,25  | 7. Seguros                | 18,41  | 0,39       | 2,01   |
| 2. Salarios, prestaciones y comisiones | 7,96   | 1,54       | 16,91  | 8. Lubricantes            | 0,74   | 0,01       | 1,64   |
| 3. Costo de capital                    | -2,52  | -0,37      | 14,37  | 9. Otros                  | -1,70  | -0,03      | 1,36   |
| 4. Peajes                              | 13,58  | 1,50       | 11,57  | 10. Garajes y lavado      | 9,28   | 0,07       | 0,75   |
| 5. Llantas y neumáticos                | -2,89  | -0,25      | 7,90   | 11. Filtros               | 0,61   | 0,01       | 0,80   |
| 6. Mantenimiento y reparación          | 7,91   | 0,57       | 7,08   | 12. Impuestos al vehículo | 9,47   | 0,03       | 0,37   |
| TOTAL MES                              |        |            |        |                           | 3,98   |            | 100    |

# Retos del Sector Transporte y la Economía Colombiana

El transporte ha sido, sin duda alguna, uno de los pilares fundamentales para la economía de Colombia. Sin embargo, se ha visto gravemente afectado por una serie de cambios que han incrementado los costos operativos, generando incertidumbre en las empresas, y disminuyendo su capacidad de respuesta frente a las exigencias del mercado.

Los costos del sector transporte vienen siendo presionados al alza debido al incremento generalizado de la mayoría de los insumos debido al alto costo del dólar, las excesivas tasas de interés, que se suman a costos ocultos debido a: los cierres viales por derrumbes y avalanchas, a 1.214 bloqueos por comunidades inconformes en las vías en los últimos 20 meses y a una creciente ola de inseguridad que ha obligado a limitar los horarios de tránsito hasta por 12 horas en algunos departamentos, debido al incremento de secuestros, hurtos y extorsiones, lo cual ha afectado significati-

vamente la productividad de los vehículos de carga y pasajeros.

Algunas decisiones gubernamentales también han generado un gran impacto en la estructura de costos del sector, como lo son el incremento del salario mínimo, dos incrementos en las tarifas de peajes y el precio del diésel que se suman a los proyectos de reforma laboral y tributaria propuestas por el Gobierno Nacional al Congreso.

## Descongelamiento del precio del diésel

Desde hace dos años en conjunto con la ACC, iniciamos un proyecto sin precedentes al conformar la unión de varios gremios del sector a través de la Cámara Intergremial del Transporte, UNIDOS, con el objetivo de presentarle al gobierno una propuesta para lograr un cambio en la fórmula que fija el precio del ACPM en Colombia.

Con el aval de la presidencia de la república, se desarrollaron 13 mesas técnicas lideradas

por el ministro de Hacienda, las cuales permitieron mantener el precio del ACPM relativamente estable durante dos años, mientras que el precio de la gasolina subió un 68%. Finalmente, las mesas se terminaron sin que UNIDOS y el gobierno llegaran a un acuerdo, y el ministro de Hacienda decidió unilateralmente incrementar el precio en \$1.904 (un aumento del 20%) anunciando dos incrementos adicionales para 2025, lo cual desató un paro camionero a nivel nacional debido al descontento de miles y miles de pequeños transportadores.

Las mesas de diálogo entre el gobierno y los representantes del sector se desarrollaron del 3 al 6 de septiembre, en donde participaron diferentes asociaciones camioneras del país e incluso miembros de otros segmentos del transporte (escolar, especial, volquetas, etc).

Tras las negociaciones entre el Gobierno y las bases de los transportadores, se acordó reversar parcialmente este incremento (\$1.904) y que el primer incremento fuera de \$400 desde el 7 de septiembre y establecer otro aumento de \$400 el primero de diciembre, sumado a 15 compromisos que buscan resolver problemáticas históricas del sector. Desde COLFECAR, así como hemos participado en el Observatorio del Transporte de Carga por Carretera (OTCC), desde el 12 de septiembre estamos participando en las mesas con el mayor rigor técnico, aportando soluciones en pro del desarrollo del sector transporte.

Desde COLFECAR, estimamos que este aumento podría traducirse en un incremento promedio del 4% en los fletes, el cual variará de acuerdo con el tipo de vehículo, a la distancia de la ruta y el estado de las vías.



## Reforma laboral: Nuevos desafíos para el sector transporte

El sector transporte también enfrenta cambios significativos en materia laboral. Durante la primera legislatura de 2024-2025, fue presentada la ponencia para el segundo debate de la reforma laboral, que incluye modificaciones en temas como el contrato de aprendizaje, la licencia de paternidad y la jornada laboral entre otros.

Uno de los puntos más críticos de la Reforma Laboral con gran impacto al sector es la modificación del contrato de aprendizaje a un contrato laboral a término fijo. Esta medida podría aumentar los costos asociados a la contratación de personal sin experiencia, desincentivando la contratación de jóvenes y limitando su acceso al primer empleo. Además, conforme a la expedición del acuerdo 0010 de 2023, por parte del SENA,

se incluyó a los conductores y personal operativo dentro del listado de oficios para el cálculo del número de aprendices, y, por ende, el aumento de la cuota moderadora SENA de las empresas. Esto genera una gran afectación a las empresas del sector que tienen flota propia, puesto que deben contratar más aprendices, y conforme a la propuesta de la reforma laboral, los contratos de aprendizaje serían contratos laborales con el reconocimiento de las respectivas prestaciones que conlleva un contrato laboral. El problema de fondo es que el SENA tiene una deuda histórica con el sector, pues en sus programas de formación no está contemplado la actividad de conducción de

carga, en general a las empresas no les están asignando los aprendices y ante esta situación las empresas se verán obligadas a monetizar, lo que representa un gasto adicional mensual.

Otro punto clave es el aumento de la licencia de paternidad de 2 a 6 semanas, lo que incrementa los costos de sustitución del personal. Este impacto es especialmente fuerte en un sector que ya enfrenta una escasez de conductores, agravada por el hecho de que las nuevas generaciones no ven el oficio de conductor como una carrera atractiva.

Es importante resaltar que, frente al acuerdo llevado a cabo el 6 de septiembre entre el Gobierno Nacional y las bases transportadoras de carga y pasajeros, se solicitó que el Ministerio de Trabajo incluyera una proposición especial al proyecto de reforma laboral que contenga un artículo para el sector transportador,

que recoja las necesidades de los conductores, así como también revisar en ellas las condiciones de pensiones a los conductores.

Antes de llevar a cabo el segundo debate de la reforma, es crucial destacar que el sector ya experimenta un impacto significativo debido a la Ley 2101 de 2021, la cual establece una reducción gradual de la jornada laboral semanal, generando un aumento del costo de las horas extras. Desde COLFECAR tuvimos la oportunidad de participar en la audiencia pública ante el congreso de la república, el Gobierno nacional y los representantes de los sindicatos de los trabajadores, exponiendo que el costo laboral

no es el único que deben asumir las empresas, puesto que en el caso del sector transporte, ya venimos soportando altos costos y sobrecostos más una alta carga tributaria en medio de un estancamiento de la economía, que no nos permite un nivel de ingresos suficiente para poder asumir nuevos incrementos en los costos.

## Reforma tributaria: ¿Más impuestos o eficiencia estatal?

Por si fuera poco, el Gobierno Nacional presentó ante el Congreso de la República un Proyecto de Ley de Financiamiento, que en esencia es una nueva reforma tributaria. Esta busca recaudar 12 billones de pesos para financiar el Presupuesto General de la Nación (PGN) de 2025, el cual asciende a 523 billones de pesos (monto que ya fue rechazado por el Congreso).

Entre las medidas propuestas, se destaca el aumento del impuesto al carbono aplicado al diésel, que pasaría de 190 pesos a 678 pesos por galón, lo que elevaría el precio final del galón de ACPM a más de 10.600 pesos, es decir un 4,8%. Este ajuste sería un golpe fuerte para los transportadores, puesto que incrementaría aún más los costos operativos.

Adicionalmente, se propone aumentar el IVA sobre los automóviles híbridos del 5% al 19%, lo cual podría frenar la transición hacia tecnologías más limpias en un sector automotriz con bajos niveles de ventas. Irónicamente en un momento en que el país debe avanzar hacia la descarbonización, esta medida resulta contraproducente, pues encarece alternativas menos contaminantes y más eficientes energéticamente.

Por otra parte, uno de los aspectos positivos de la reforma es la disminución del impuesto de renta a las empresas, bus-

cando alinearlos con las tasas impositivas de otros países de la región y reversando el incremento que se hizo en la anterior reforma tributaria. Actualmente, Colombia tiene uno de los impuestos de renta más altos del mundo (35% para personas jurídicas), y reducir esta carga de acuerdo con el tamaño de las empresas, haciendo que las más pequeñas paguen un 27%, y una disminución progresiva para las empresas medianas y grandes, en donde las medianas pagarían un 30% a 2029 y las grandes un 33% a 2026.

Consideramos que el país no puede seguir en un ciclo de reformas tributarias constantes. Si esta se aprueba, en menos de 20 años Colombia habría implementado 12 reformas tributarias, lo que genera un ambiente de inseguridad jurídica e inestabilidad en las reglas de juego que no ayudan para nada al proceso de reactivación económica.

La propuesta de Colfecar es congelar el Presupuesto General de la Nación, entendiendo que, si bien hay que mejorar la inversión social, por un lado, la ejecución de los ministerios ha sido muy baja y por otro lado, el PGN ha incrementado un 44% entre 2022 y 2024, siendo que en ese mismo período la inflación fue del 30,91% mientras que la economía sólo creció un 1,6%.

Por lo anterior, es imperativo que todas las entidades públicas consideren que, antes de continuar generando más cargas impositivas a los colombianos en detrimento de la inversión, el ahorro y el consumo, debería enfocarse a otras alternativas como: disminuir el tamaño del estado y la burocracia, implementar un plan estricto de austeridad del gasto público, mejorar la ejecución de los presupuestos actuales, y combatir de manera decidida la corrupción y el contrabando.

# Gobierno logró acuerdo con las bases transportadoras sobre el precio del ACPM

Tras varios días de intensas negociaciones, el Gobierno y las bases transportadoras llegaron a un acuerdo frente al alza del ACPM. Se firmó un compromiso que establece un incremento de \$800 en el precio del ACPM, distribuido en dos fases: \$400 tras la modificación de la resolución 40350 de 2024, y otros \$400 el 1 de diciembre.

El acuerdo también incluye 14 puntos adicionales, entre ellos: la suspensión de futuros aumentos hasta que se implementen reformas estructurales en el sector, la creación de mesas técnicas para ajustes normativos, y la integración de todos los actores del transporte en el SICE-TAC:



Foto MinTransporte

- 1 Solicitar ante las autoridades que corresponda, el archivo de los procesos penales y la cancelación de las sanciones administrativas y/o contravencionales que se hayan impuesto con ocasión del ejercicio del derecho legítimo a la protesta.
- 2 Modificar la resolución 40350 del 29 de agosto de 2024, expedida por los Ministerios de Minas y Energía, y Hacienda y Crédito Público con el fin de determinar que el incremento acordado en el costo del galón de ACPM, es de ochocientos pesos (\$800) al consumidor final, así:  
a. Cuatrocientos pesos (\$400) que entran a regir a partir de la modificación de la resolución antes citada.  
b. Cuatrocientos pesos (\$400), que entran a regir a partir del 1 de diciembre de 2024.
- 3 Suspender las alzas de combustible tipo Diesel - posteriores a las mencionadas en el punto anterior hasta tanto no se logren las transformaciones estructurales en las relaciones económicas en el transporte de carga y en la modalidad del servicio especial y de pasajeros que recojan las problemáticas descritas en las mesas adelantadas en la negociación contenida en esta acta y que se encuentran consignadas en las grabaciones de las mesas realizadas. Lo anterior significa que el aumento se refiere al incremento hasta \$1.904 y que los dos aumentos anunciados por el gobierno de cuatro mil pesos (\$4.000) adicionales, se suspenden.

- 4 Convocar en un término no mayor a 8 días, mesas técnicas, con el fin de estructurar el sistema de costos eficientes SiceTAC para otros prestadores del servicio público de transporte de carga, como son volquetas, líquidos, carga liviana, refrigerados, grúas y niñeras, donde habrá representación de las bases transportadoras, de cada una de estas especialidades.
- 5 El Ministerio de Transporte se compromete a garantizar la inclusión de todos los actores en las discusiones referentes al SiceTAC, que hoy se discuten en la instancia del observatorio de carga.
- 6 El Ministerio de Trabajo se compromete a llevar a la reforma laboral una proposición que incluya un artículo especial para el sector transportador, que recoja las necesidades planteadas por los representantes de los conductores. Se creará mesa técnica para avanzar en las soluciones pensionales para el sector transporte.
- 7 El Ministerio de Transporte se compromete a revisar la regulación actual del Registro Nacional de Carga -RNDC- y el SiceTAQ para implementar mejoras en dichos sistemas, tales como determinar que el Manifiesto de carga cumpla la función de un título valor conforme a lo establecido en el Código de Comercio y el Código general del proceso.

**El Ministerio de Trabajo se compromete a llevar a la reforma laboral una proposición que incluya un artículo especial para el sector transportador, que recoja las necesidades planteadas por los representantes de los conductores. Se creará mesa técnica para avanzar en las soluciones pensionales para el sector transporte**

- 8 Convocar una mesa de trabajo, dentro de los 8 días siguientes a la firma de la presente acta con los gremios que representen las bases de la modalidad del servicio de transporte público de pasajeros especial, para tratar los temas estructurales de dicha modalidad, con el compromiso de que en la primera mesa se analizará el tema del FUEC electrónico, con el acompañamiento de la Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación.
- 9 Convocar una mesa de trabajo, dentro de los 8 días siguientes a la firma de la presente acta con los gremios que representen las bases de la modalidad del servicio de transporte público colectivo, para tratar los temas estructurales de dicha modalidad, con el acompañamiento de la Defensoría del Pueblo y la Procuraduría General de la Nación.
- 10 Convocar una mesa de trabajo, dentro de los 8 días siguientes a la firma de la presente acta con los gremios que representen las bases de la maquinaria amarilla para tratar los problemas estructurales de dicha actividad.
- 11 Continuar con la estrategia de fortalecimiento de la Superintendencia de Transporte para mejorar la capacidad de control del Sistema de Información de Costos Eficientes -SiceTAC- y demás conductas que se constituyen en incumplimiento de las normas que regulan las relaciones económicas (Stand-by, cargue y descargue, descuentos no autorizados, pago de saldos, pronto pago, entre otros) por parte de los generadores y empresas de transporte de carga.
- 12 Revisar y modificar la política de reposición vehicular, para garantizar la reposición uno a uno, incluyendo volquetas y vehículos de carga de dos ejes rígidos.
- 13 Presentar en el Congreso de la República, el proyecto de Ley del Régimen Sancionatorio del sector transporte.
- 14 Generar una mesa de trabajo con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y de Minas y Energía para analizar nuevamente la fórmula mediante la cual se fija el precio del combustible, garantizando la participación de los gremios que representan a las bases transportadoras. Conforme a las conclusiones de dicha mesa, se evaluará la necesidad y oportunidad de presentar un proyecto de Ley ante el Congreso de la República.



@interiberica

## INTER IBÉRICA Líder en Soluciones de Lavado Automático.



En Inter Ibérica, nos especializamos en la provisión e instalación de máquinas de lavado automático, diseñadas para ofrecer la máxima eficiencia y cuidado en cada lavado. Con más de 30 años de experiencia en el mercado, hemos establecido un estándar de calidad inigualable, respaldado por nuestro compromiso con la sostenibilidad ambiental y la innovación tecnológica.

### Máquinas de Lavado Automático que Perduran

Atendemos a sectores públicos y privados, con soluciones adaptadas desde flotas de transporte hasta autolavados independientes. Nuestras máquinas, diseñadas para durar más de 15 años, generan ingresos constantes para nuestros clientes. Con tecnología avanzada y un enfoque en sostenibilidad, lideramos el mercado, ofreciendo soluciones de lavado que ahorran tiempo, recursos y garantizan satisfacción a largo plazo.

- Oficina Inter Ibérica Sede Colombia.**  
Carrera 7 No 31A 56. Bogotá. Colombia.
- +52 (477) 214-7999**
- Oficina Inter Ibérica Sede México.**  
Blvd. Juan Alonso de Torres 220 Pte. Colonia Vibar, León, Gto. México
- @interiberica**

# Precisiones frente al SICE-TAC, el aumento de los insumos en el sector transporte, conclusiones del acuerdo entre el Gobierno y las bases transportadoras

► El aumento de los insumos en el sector transporte. Conclusiones del acuerdo entre el Gobierno y las bases transportadoras.

COLFECAR es un gremio que promueve el cumplimiento de la normatividad que regula la actividad del transporte de carga y la logística hacia sus afiliados y jamás propicia acuerdos que puedan afectar la libre competencia en el sector transporte.

Como gremio que representa a las empresas de transporte de carga y paquetería, generamos información objetiva sobre temas de interés y relevancia para el sector, con el objetivo de mantenerlos actualizados, frente a situaciones del mercado para que puedan tomar decisiones informadas.

Para mejor ilustración, en

el siguiente cuadro detallamos la estructura de costos (ver tabla 1):

**SICE - TAC**

El Sistema de Información de Costos Eficientes – Transporte Automotor de Carga, SICE- TAC, es de obligatorio cumplimiento (Res. 34405/21 Art. 2), para todos los actores de la cadena (Generadores de Carga, Empresas de Transporte y Propietarios de Vehículos). Es fundamental precisar que esta herramienta sólo contempla los costos del propietario del vehículo, por tanto, no considera su utilidad, ni mucho menos los costos y gastos propios de una empresa de transporte, ni la utilidad de esta, que co-

rrespondería al valor agregado por el servicio prestado.

La Resolución 34405 del 2021 Art. 4 del MinTransporte determina el proceso de actualización del SICE-TAC, mensualmente para los costos variables (llantas, mantenimiento y reparación, filtros, lubricantes, etc.) y en períodos anuales para los costos fijos (salarios, seguros, impuestos, etc.)

Para el caso de los combustibles en la Resolución del SICE-TAC se determina que los incrementos se hacen conforme a las publicaciones del Ministerio de Minas y Energía frente al ajuste del precio del ACPM. Es de anotar, que la norma indica que el precio de referencia a

“ Para el 2024 ya se hicieron dos ajustes en los peajes, el primero en enero por 13,12% y el segundo en agosto por 4,64% correspondiente a la mitad de la inflación del 2023, pero aún queda pendiente el otro 50%

utilizar es el de Bogotá, aunque en otras ciudades sea distinto.

El pasado 7 de septiembre el MinMinas ajustó los precios del ACPM, como resultado del acuerdo entre el Gobierno y las bases transportadoras del 6 septiembre de 2024, por lo cual se



Tabla 1: Estructura de Costos del Sector Transporte de Carga

| Componentes                         | DANE (ICTC) | Colfecar (IPT) | Diferencia |
|-------------------------------------|-------------|----------------|------------|
| Combustibles                        | 40,20       | 35,25          | 4,95       |
| Salarios, prestaciones y comisiones | 17,45       | 16,91          | 0,54       |
| Costo de capital                    | 13,31       | 14,37          | -1,06      |
| Peajes                              | 11,82       | 11,57          | 0,25       |
| Llantas y neumáticos                | 5,52        | 7,90           | -2,38      |
| Mantenimiento y reparación          | 4,82        | 7,08           | -2,26      |
| Seguros                             | 2,26        | 2,01           | 0,25       |
| Garajes y lavado                    | 2,07        | 0,75           | 1,32       |
| Lubricantes                         | 1,62        | 1,64           | -0,02      |
| Filtros                             | 0,57        | 0,80           | -0,23      |
| Impuestos                           | 0,36        | 0,37           | -0,01      |
| Otros                               | 0,00        | 1,35           | -1,35      |
| Total                               | 100,00      | 100,00         |            |

Las diferencias en las ponderaciones entre los mismos rubros para el ICTC y el IPT, se debe a la metodología y fuentes utilizadas para calcular ambos índices, por un lado, el ICTC utilizó la encuesta básica a empresas de transporte de carga (2015) y por otro lado, el IPT utilizó la estructura de costos del SICE-TAC 2.0 que se construyó en su última actualización en 2016. Es de anotar que estos índices no contemplan costos que son importantes dentro de la operación de transporte como: **viáticos, cargues y descargues, pesaje en báscula y gastos de entornamiento en puertos, entre otros**. Hacemos la salvedad que esta información es pública y que corresponde a un análisis estadístico general del sector y no compromete información particular o sensible de las empresas de transporte de carga.

Tabla 2. Precios Vigentes del ACPM

| Precios por Ciudades Diésel B10 | Agosto 2024 | 31 agosto al 06 de septiembre de 2024 | A partir del 7 de septiembre de 2024 |
|---------------------------------|-------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Bogotá D.C                      | 9.756       | 11.664                                | 10.156                               |
| Medellín                        | 9.777       | 11.684                                | 10.177                               |
| Cali                            | 9.892       | 11.800                                | 10.292                               |
| Barranquilla                    | 9.450       | 11.358                                | 9.850                                |
| Cartagena                       | 9.417       | 11.325                                | 9.817                                |
| Montería                        | 9.667       | 11.575                                | 10.067                               |
| Bucaramanga                     | 9.519       | 11.426                                | 9.919                                |
| Villavicencio                   | 9.856       | 11.764                                | 10.256                               |
| Pereira                         | 9.835       | 11.743                                | 10.235                               |
| Manizales                       | 9.822       | 11.729                                | 10.222                               |
| Ibagué                          | 9.748       | 11.655                                | 10.148                               |
| Pasto                           | 8.748       | 10.656                                | 9.148                                |
| Cúcuta                          | 7.441       | 9.364                                 | 7.841                                |

Fuente: MinMinas

“ La Resolución 34405 del 2021 Art. 4 del MinTransporte determina el proceso de actualización del SICE-TAC, mensualmente para los costos variables (llantas, mantenimiento y reparación, filtros, lubricantes, etc.) y en períodos anuales para los costos fijos (salarios, seguros, impuestos, etc.)

expidió la Resolución 40372, que modifica el artículo 2 de la Resolución 40350 del 29 de agosto de 2024, en esta se decretó que el incremento en el ACPM será de \$400 y no de \$1.904 pesos como se había reglamentado inicialmente. Adicionalmente, en el acuerdo se estableció que a partir del 1 de diciembre de 2024 habrá otro incremento de \$400.

Por lo anterior los precios del ACPM son los siguientes (ver tabla 2):

Ante esto, es importante que también se consideren los siguientes conceptos en los ajustes del SICE-TAC:

1. Peajes
2. Salarios
3. Costos Variables
4. Costos Ocultos



1. Peajes

La Resolución 34405 del 2021 indica que si bien los incrementos de los peajes son anuales, en el caso que se presente aumentos por fuera de este período, la actualización se haría de manera inmediata. Es de anotar, que para el 2024 ya se hicieron dos ajustes en los peajes, el primero

en enero por 13,12% y el segundo en agosto por 4,64% correspondiente a la mitad de la inflación del 2023, pero aún queda pendiente el otro 50%. Para enero del 2025 se causará otro incremento por concepto de la inflación de 2024, que se estima por parte del Banco de la República cerraría

en un promedio de 5,70% para los peajes administrados por el INVIAS. Para el caso de los peajes administrados por la ANI dependerá de cada contrato firmado entre el estado y las concesiones.

2. Salarios

Hay que tener en cuenta que en el SICE-TAC no se considera el impacto de la reducción de la jornada laboral, que a partir de julio del 2024 pasa de 47 horas a 46 horas y que en julio de 2025 bajará a 44 horas, la cual aumenta el costo por concepto de horas extras. Por otra parte, según el Acuerdo 010 del SENA donde se actualiza el listado de oficios y ocupaciones, incluyeron a los conductores de vehículos de carga para el cálculo de aprendices, generando otro costo adicional que también deben asumir las empresas con flotas propias, todo ello sin considerar que en enero se incrementará el salario mínimo para el 2025.

Por último, es de resaltar, que actualmente cursa en el Congreso el Proyecto de Ley de Reforma Laboral que también incidirá significativamente en este componente. En este punto, es necesario indicar que uno de los acuerdos entre el Gobierno Nacional y las bases transportadoras fue llevar un artículo especial enfocado en los conductores.

3. Costos Variables

En esta norma se explica que mediante el ICTC (Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera) del DANE, se ajusta, de manera mensual dentro del SICE-TAC los rubros: llantas, lubricantes, filtros, lavado y engrase, mantenimiento y reparaciones, si bien a julio se acumula el 3,73%, aún no se ha aplicado el valor correspondiente de agosto pues el DANE publica sus resultados aproximadamente un mes después. Es importante tener en cuenta que los insumos de este componente son importados, por lo tanto sus precios varían significativamente de acuerdo al tipo de cambio.

4. Costos Ocultos

También es sabido que en el país se vienen presentando: cierres viales por tres causas, primero de la naturaleza (derrumbes, avalanchas, etc) o fallas de la infraestructura (caídas de bancada o puentes, etc), segundo por bloqueos de comunidades inconformes y tercero por grupos al margen de la ley con sus sabidas implicaciones en materia de seguridad, generando costos ocultos, por la afectación en la productividad de los vehículos y el costo de oportunidad de estos activos, aspectos que no están contemplados en el SICE-TAC.

No sobra resaltar, que además de lo anterior, se están subestimando los tiempos logísticos asumiendo y reportando valores inferiores a los reales, con el objetivo de disminuir los fletes a pagar.

El gobierno tiene una gran misión por delante, no solo garantizando el cumplimiento del SICE-TAC por parte de todos los actores de la cadena, conforme lo determina la regulación del sector, sino también, actualizando y publicando su versión 3.0, realizando las mejoras que a la fecha siguen pendientes e incluyendo otros tipos de carga (líquidos, refrigerados, volquetas, livianos, entre otros), que históricamente han sido excluidos o que sus costos no corresponden con la realidad. Para esta gran labor, Colfecar seguirá trabajando para lograr esta meta en conjunto con todos sus afiliados.

Por las razones antes expuestas, se deben tener en cuenta los incrementos en los diferentes componentes: combustibles, salarios, costo de capital, peajes y costos variables, los cuales pesan más del 82% de la estructura de costos operativos, así como las fluctuaciones en los demás componentes.

Según los cálculos de Colfecar se estima que con el incremento de \$ 800 en el precio del ACPM, los fletes a los propietarios de los vehículos tendrán un incremento promedio del 4%. Sin embargo, en este porcentaje no están incluidos:

- Viáticos, cargues y descargues, pesaje en báscula y gastos de enturnamiento en puertos, entre otros.
- Los sobre costos laborales (menor jornada laboral y/o sobre costo por mayor número de contratación de aprendices o monetización), mayor costo del capital de trabajo, sobre costos por la falta de productividad de los vehículos de carga (costo de oportunidad del activo), debido a los cierres viales, bloqueos y ola de inseguridad, los cuales vienen siendo asumidos por las empresas de transporte y no están contemplados en el SICE-TAC.



# QUIÉN TIENE VIPAL, TIENE TODO.

- TIENE 12 REENCAUCHADORES AUTORIZADOS CERCA DE USTED
- TIENE LA MARCA LÍDER EN AMÉRICA LATINA
- TIENE TECNOLOGÍA
- TIENE SEGURIDAD
- TIENE DURABILIDAD

## RED COLOMBIA



- OITRO S.A.  
Bogotá - (1)893.2027
- SANITEL  
Bogotá - (1)876.4545
- BUGALLANTAS S.A.  
Bucaramanga - (57)3153704220
- BELLIUM  
Pasto - (57)314 746.1848
- Metrollantas  
Bucaramanga - (7)671.1222
- ANRE  
Medellín - (4)444.5858
- TRIUM Member  
Medellín - (4)444.5858
- FENCANAL  
Medellín - (4)444.5858
- CONFIDEX  
Neiva - (8)860.3243
- CONFIDEX  
Villao - (8)682.4008
- IDEAS  
Cartagena - 314 212.1680
- 



[www.vipal.com](http://www.vipal.com) | [info.co@vipal.com](mailto:info.co@vipal.com) | +57.601.823.4089

# Panorama 2024: Mayor incertidumbre, desafíos estructurales y sobrecostos

En esta edición analizaremos la coyuntura económica y las expectativas de los empresarios del sector.

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



### Situación económica y empresarial este año

2024 ha sido especialmente retador para la economía nacional y de las empresas de transporte, por un lado, porque por un lado hay un escenario de incertidumbre regulatoria, con una coyuntura económica de estancamiento en diferentes sectores productivos, y costos tendientes a un crecimiento desbordado.

En Colfecar realizamos por tercera vez nuestro Estudio de expectativas económicas 2024, una iniciativa que busca mapear las condiciones actuales de los empresarios en el marco de

una coyuntura macroeconómica con diferentes desafíos, así como definir la hoja de ruta que debe desarrollar el gremio en el corto y mediano plazo.

En el marco de este estudio se identificaron las principales problemáticas de los empresarios del transporte en la actualidad, encontrando que la mayoría de estos retos son estructurales y persisten a lo largo de los últimos años con miras a empeorar (por ejemplo la inseguridad y el estado de la infraestructura), y otros han venido haciéndose más críticos como los bloqueos por comunidades inconformes y el alza en el precio de

los combustibles.

Este año, lo concerniente a las relaciones económicas del sector fue priorizado en el segundo lugar. Y este aspecto es clave en el marco de una drástica reducción de los volúmenes de carga, de hecho según el estudio que realizó Colfecar el 48% de las empresas indican que la carga que movilizan ha disminuido a unos porcentajes mayores al 12% en el mejor de los casos y el 27% que se ha mantenido congelada a niveles del 2023.

Lo anterior también permite precisar el análisis que se debe hacer a las cifras que presenta el Ministerio de Transporte con incrementos en los volúmenes de carga en todo el país, pues por un lado, la mayoría de los empresarios que participaron en el estudio afirman lo contrario, así como hemos venido reiterando que cada vez más empresas reportan información al RNDC, además del incremento continuado en los reportes de viaje municipales.

Este año el 35% de los empresarios considera que su situación será mucho peor que el año 2023, así como el 41% está proyectando que su situación sea la misma que el año pasado cuando el 52% de las empresas era pesimista

Precisamente producto del estancamiento en los sectores que generan la carga, y de acuerdo a las cifras del Ministerio de Transporte este año se ha presentado una disminución en la cantidad de vehículos que se despachan en aproximadamente 11 mil comparado con el año pasado.

De otra parte, la informa-



lidad persiste en el sector de manera que es muy difícil que el cumplimiento del SICE-TAC se de en su totalidad, mientras no se corrijan los niveles de evasión en el reporte al RNDC y se disminuya la sobreoferta de títulos habilitantes, las autoridades no tendrán manera de controlar esta situación.

**Optimismo en declive**

Los otros problemas ambientan un escenario complicado en el sector, por ejemplo la ola de inseguridad en donde la creciente ola de delitos en contra del

sector ha implicado la reducción en los horarios de tránsito de los vehículos, como sucede en Cauca, Valle del Cauca, Bolívar, Antioquia, Chocó, Atlántico, Arauca, Cesar, Córdoba, entre otros.

Así como los más de 1214 bloqueos por comunidades inconformes que han generado pérdidas billonarias al sector y unas graves afectaciones a la productividad, que el 89% de los empresarios estima en hasta un 50%.

De otra parte, se debe sumar que si el Proyecto de Reforma Laboral que cursa

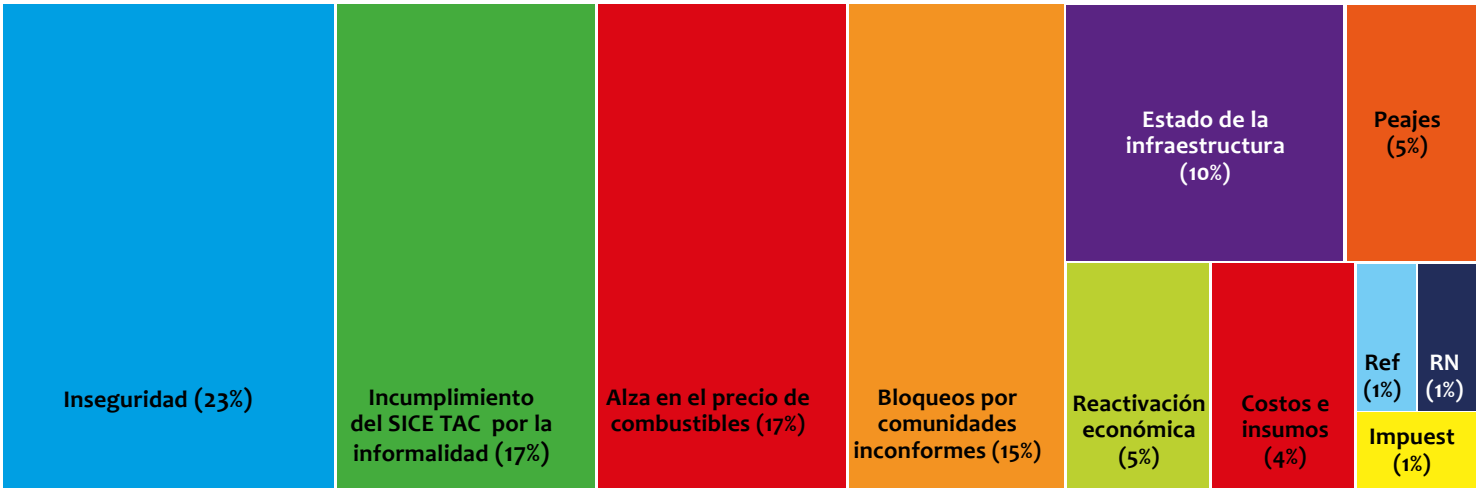
actualmente en el Congreso se aprueba en su integridad implicaría un aumento en el costo de la nómina de hasta el 50% para el 86% de los empresarios.

Lo anterior simplemente se traduce en que el optimismo en el sector viene en deterioro, de hecho, este año el 35% de los empresarios considera que su situación será mucho peor que el año 2023, así como el 41% está proyectando que su situación sea la misma que el año pasado cuando el 52% de las empresas era pesimista.

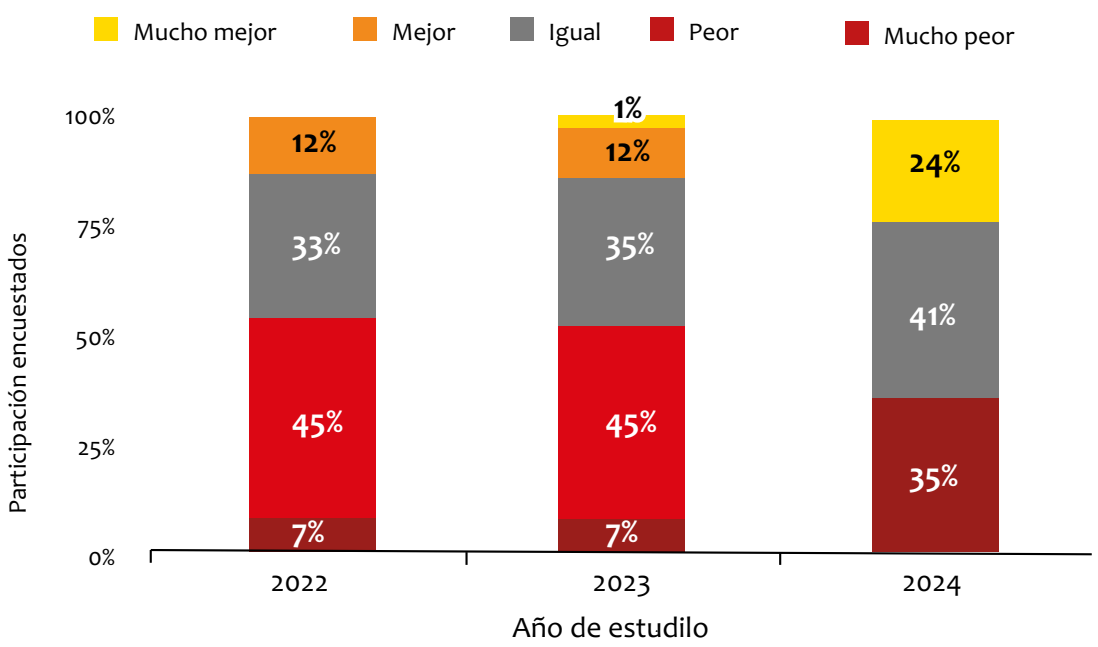
Este ambiente que ya de por si es complejo se le debe agregar un Proyecto de Ley de Financiamiento/ Reforma Tributaria que agregaría mayor carga impositiva, y genera un ambiente de mayor inseguridad jurídica.

Así las cosas con los fletes en un franco estancamiento, un escenario de inflación todavía alta -y por tanto tasas de interés que todavía no ceden de manera significativa- y diferentes reformas cursando en el Congreso, el entorno es sumamente desafiante y el panorama económico sigue siendo incierto, por lo que será fundamental seguir de cerca la evolución de los indicadores económicos en los próximos meses.

Además, el Gobierno deberá enfocarse en generar estabilidad y definir políticas económicas claras para promover un escenario más propicio para el desarrollo del país.



Fuente: Estudio de Expectativas Económicas de Colfecar 2024 – Dirección de Asuntos Económicos



Fuente: Estudio de Expectativas Económicas de Colfecar 2024 – Dirección de Asuntos Económicos

# Colfecar presenta los resultados del 3<sup>er</sup> Estudio de Expectativas Económicas

Como se convirtió en costumbre Colfecar realizó su tercer estudio de Expectativas Económicas del Transporte, una iniciativa que este año incrementó su participación en un 16% y contó con la información de empresarios de la mayoría de las regiones del país, así como de diferentes modalidades como carga masiva, líquidos, paquetería y mensajería, carga refrigerada, extradimensionada y extrapesada, transporte de valores, entre otros.

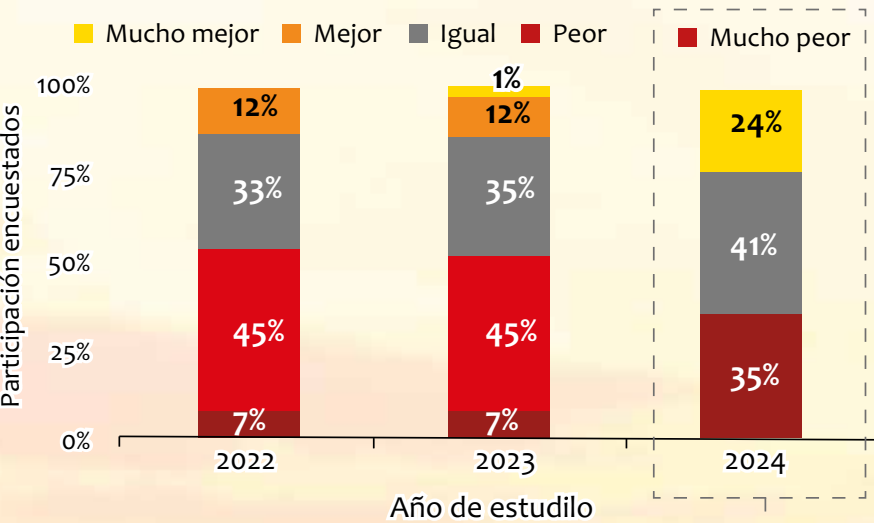
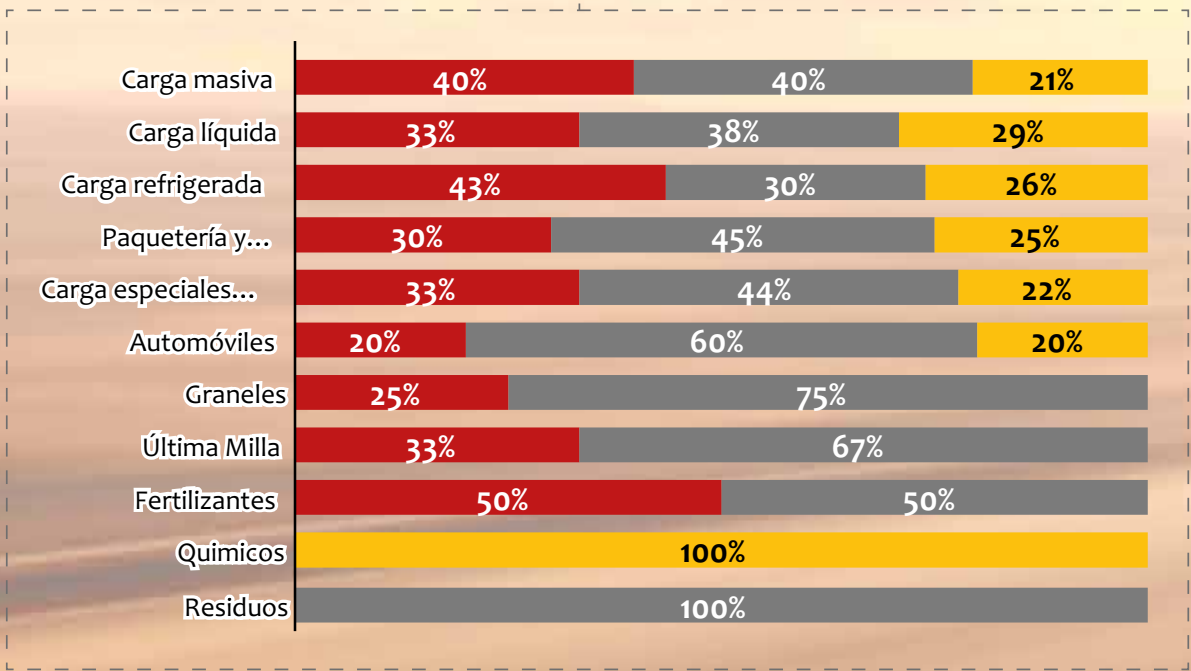
Dado que el compromiso es contar con información del más alto nivel, 82% de los participantes del estudio fueron Gerentes generales de las empresas afiliadas, el 14% Directores de áreas que toman decisiones al interior de las empresas y el 4% restante Subgerentes.

**Desafíos encontrados**

A pesar de los esfuerzos de Colfecar para abordar estas cuestiones, los problemas persisten y continúan afectando al sector. En 2024, la inseguridad en las vías, el incumplimiento del SICE TAC por la informalidad, el precio de los combustibles y el estado de la infraestructura vial han experimentado un aumento en comparación con 2023. Las empresas del sector han manifestado su preocupación por la falta de medidas efectivas para resolver estos problemas.

La inseguridad en las vías

**Pregunta: ¿Cómo considera usted que será la situación económica del país para el cierre del año 2024 Vs 2023?**



Elaborado por Departamento de Asuntos Económicos -DAE de COLFECAR



continúa siendo una de las mayores preocupaciones para el sector transporte en Colombia. Los robos violentos se han vuelto cada vez más frecuentes, con conductores que no solo son agredidos, sino que, en algunos casos, han perdido la vida en estos ataques. Este ambiente de inseguridad no solo afecta a los conductores y empresas de transporte, sino que repercute en toda la cadena logística del país. Además,

más, la extorsión ha emergido como un grave problema, con bandas criminales que operan en diversas regiones, exigiendo pagos bajo amenazas de violencia.

Los empresarios han manifestado diversas dificultades relacionadas con el cumplimiento en el mercado en el pago de los fletes conforme la regulación del sector, lo que se debe a la alta informalidad presente en muchas empresas del sector. Esta informalidad no solo afecta la competitividad, sino que también compromete la sostenibilidad del mercado. Las empresas formales se ven obligadas a competir en condiciones desiguales, ya que están

sujetas a una mayor supervisión por parte de las entidades gubernamentales, mientras que las empresas informales a menudo eluden los compromisos legales y fiscales, creando una competencia desleal y obstaculizando el desarrollo del sector.

Otro gran desafío para los empresarios del sector transporte es el incremento en el precio del ACPM, que representa cerca del 40% de los costos operativos en el transporte de carga por carretera. En septiembre de este año, el Gobierno acordó un aumento de \$400 pesos, lo que añade incertidumbre especialmente, es un nuevo incremento de \$400 pesos en diciembre. Estas alzas son aún más preocupantes considerando la probabilidad de un ajuste progresivo del ACPM proyectado para el próximo año, lo cual podría ejercer una presión significativa sobre los márgenes de las empresas y su capacidad para mantener tarifas competitivas.

La percepción entre los empresarios frente a su situación particular, esta sigue siendo preocupante, pues en 2023, el 35% de las empresas consideraban que la situación no mejoraría, sino que se mantendría igual, este porcentaje ha aumentado al 41% para el presente año

**Persistencia del Pesimismo**

El panorama empresarial del sector del transporte sigue en alerta debido a la situación económica del país. Esta percepción se ha mantenido constante durante al menos los últimos tres años. Actualmente, el 56% de las empresas de transporte prevé que la situación económica en 2024 será significativamente peor que en 2023. Las regiones más pesimistas son Cundinamarca y Boyacá (68%), así como Valle del Cauca y Santanderes, con un 68% y 67% de empresas que anticipan un empeoramiento respectivamente. Así consideran los empresarios la situación económica actual del país.

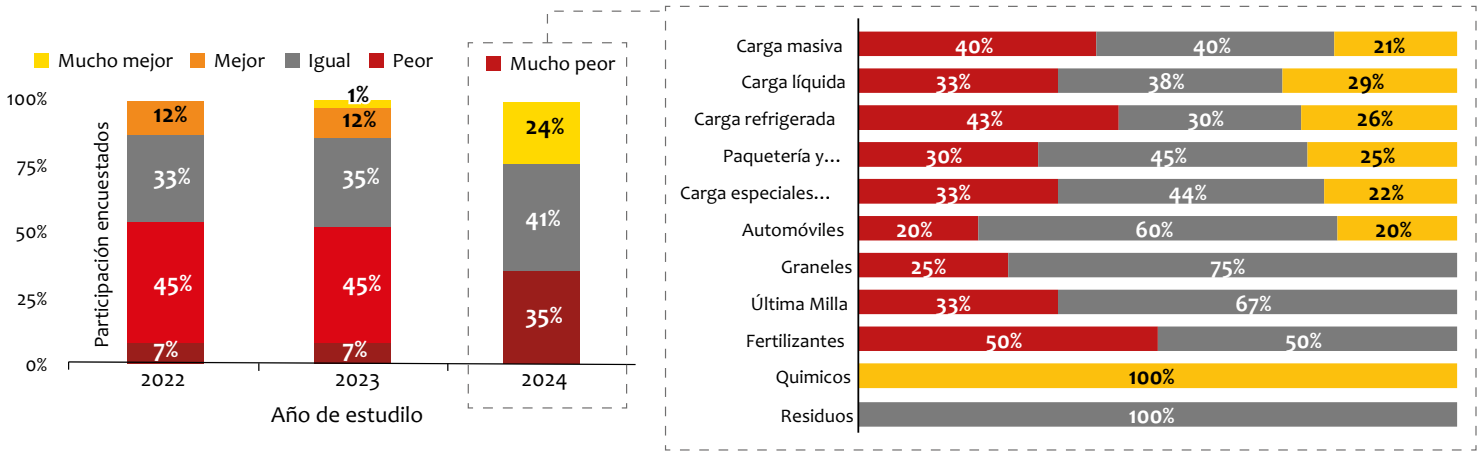
Del lado de la percepción entre los empresarios frente a su situación particular, esta sigue siendo preocupante, pues en 2023, el 35% de las empresas consideraban que la situación no mejoraría, sino que se mantendría igual, este porcentaje ha aumentado al 41% para el presente año. Además, el 35% de las empresas anticipa que la situación económica empeorará en 2024. Este pesimismo se puede deber principalmente a la caída en los volúmenes de carga en el país, como a los diferentes retos que se dan

en el sector sin ninguna solución aparente en el corto

y mediano plazo, así consideran los empresarios la

situación actual de sus empresas:

¿Cómo cree usted que será la situación económica de su empresa para el cierre del año 2024 Vs 2023?



Elaborado por Departamento de Asuntos Económicos -DAE de COLFECAR

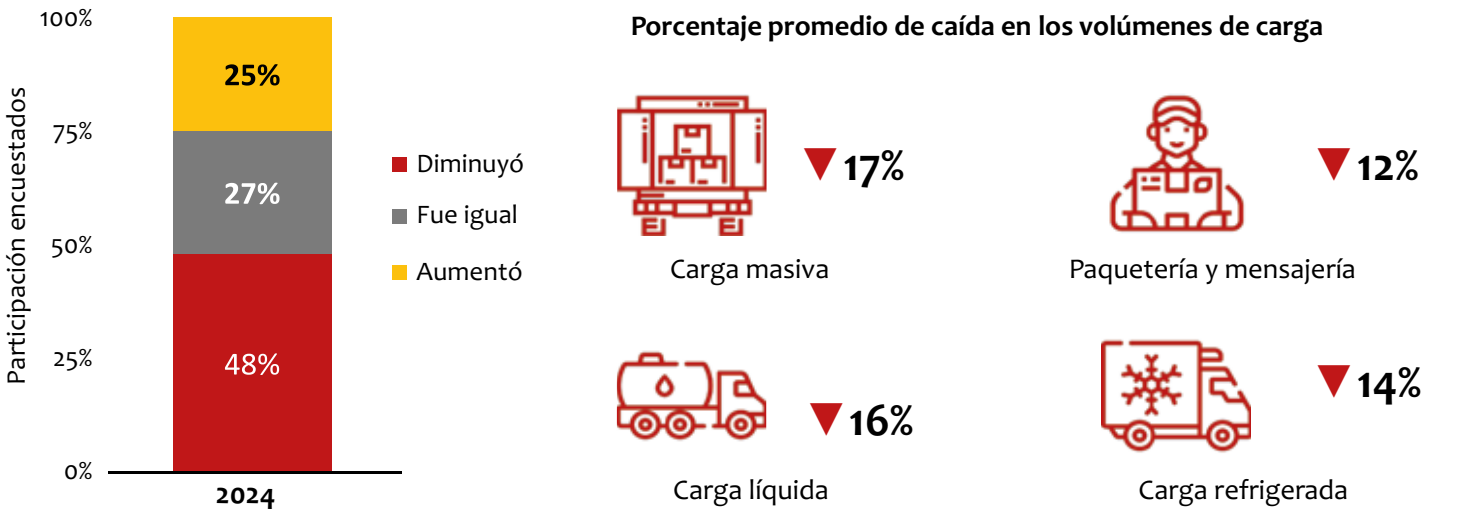
El 75% de las empresas sostienen que la carga no ha aumentado en el primer semestre del año, de hecho, el 48% afirma que ha disminuido



Parálisis en volúmenes de carga

Aunque el Ministerio de Transporte viene informando que el volumen de la carga registrado por el RNDC ha aumentado en 2024 comparado con el año anterior, el sector empresarial percibe una realidad diferente y al contrario alerta de caídas en los volúmenes de carga. Desde Colfecar hemos reiterado que estos incrementos se deben a varios factores que se deben ver en conjunto, por ejemplo, que la cantidad de empresas que reportan al RNDC también ha aumentado entre un 5% al 10%, así como los registros de viaje municipal que todavía no se estabilizan siguen con un incremento

¿Cuál ha sido el comportamiento de los volúmenes de carga en su compañía durante el primer semestre del año 2024 Vs 2023?



Elaborado por Departamento de Asuntos Económicos -DAE de COLFECAR

de más del 100% anual, pero comparado con hace 2 años

de más del 2800%. El 75% de las empresas sos-

tienen que la carga no ha aumentado en el primer semes-

tre del año, de hecho, el 48% afirma que ha disminuido.

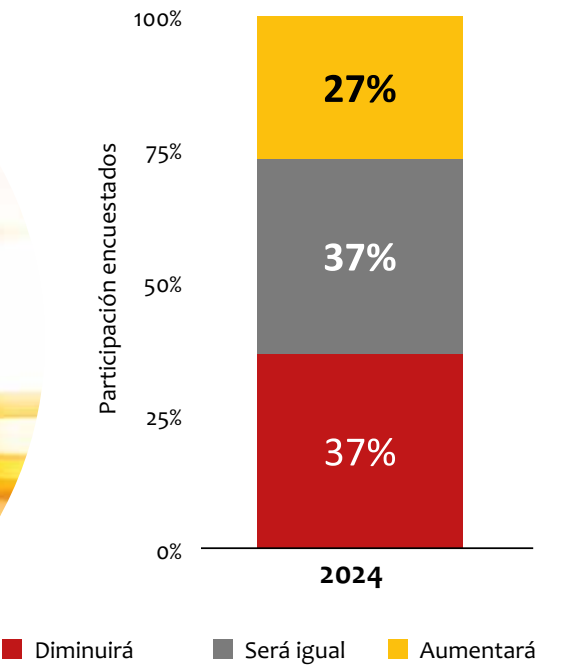
Proyecciones en volúmenes de carga

Para el final de 2024 los empresarios están esperando estancamiento y falta de crecimiento en diversos sectores, pues el 74% de las empresas prevén que los volúmenes de carga no crecerán en lo que resta de 2024. Lo más preocupante es que el 80% de los servicios de carga masiva, el 68% de carga líquida, el 55% de carga refrigerada, y el 73% de carga especial, no esperan aumentos. Además, en servicios como transporte de graneles, fertilizantes, químicos peligrosos y residuos, el porcentaje que espera un incremento es nulo.

Para el final de 2024 los empresarios están esperando estancamiento y falta de crecimiento en diversos sectores, pues el 74% de las empresas prevén que los volúmenes de carga no crecerán en lo que resta de 2024



¿Cuál será la tendencia en cuanto al volumen de carga en lo que resta del año 2024, comparado con el año pasado?



# HANKSUGI JAPAN & TRAILERS LODI

De México, La Combinación Perfecta para Colombia  
Llantas y Trailers de Alto Rendimiento

## TITAN TRAX Y MAGNUS LAS GANADORAS EN COLOMBIA!

Resistencia a la rodadura y Más Kilómetros por Menor Costo para Camiones y Volquetas. Conozcanos en colfecar.

Llantas premium de alto rendimiento y durabilidad superior.

**Titan Trax HS28+**  
295/80R22.5

**Magnus HS58**  
12R22.5

**STAND#12**

WWW.HANKSUGI.COM

HANKSUGIJAPAN

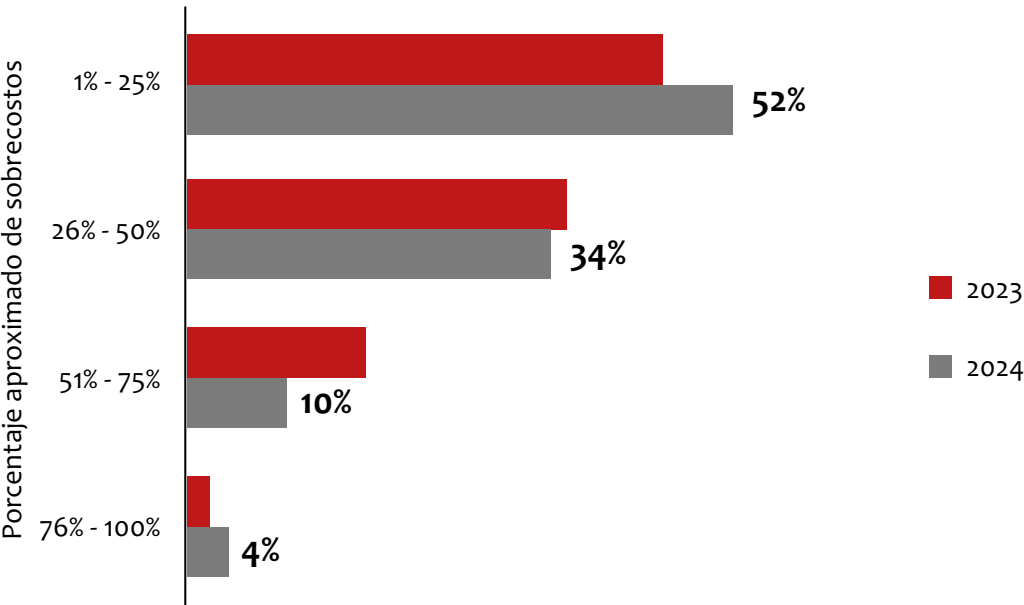
HANKSUGI

Reforma laboral

El proyecto de Ley de Reforma Laboral se mantiene vigente como una de las principales preocupaciones del sector empresarial del transporte, esto debido a que este Proyecto propone incrementar el valor de las indemnizaciones frente a los contratos laborales a término indefinido; aumentar de 2 hasta 6 semanas de manera progresiva a la licencia de paternidad hasta el 2026; la modificación en la contratación de aprendices, la cual será a través de contrato laboral; y la modificación de la jornada nocturna que pasaría de 9:00 p.m. a 7:00 p.m. y el ajuste de un 100% en el recargo dominical y festivo.

Debido a que estas propuestas implican sobrecostos para el sector, el 52% de las empresas estiman que los sobrecostos podrían aumentar hasta un 25%, mientras que un 34% de los empresarios prevén que podrían alcanzar hasta un 50%. Asimismo, el 48% de los empresarios afirma que, si la Reforma se aprueba en su forma actual, optarían por reducir su nómina debido a los sobrecostos.

¿En qué porcentaje aproximado estima que serían los sobrecostos para la empresa si fueran aprobados estos proyectos? (Pregunta tomada del Estudio de Reforma Laboral de 2022)



Elaborado por Departamento de Asuntos Económicos -DAE de COLFECAR



“BRONTOBYTE” La Revolución en la Gestión de Flotas y Seguridad Vial para Empresas de Transporte

En el dinámico mundo del transporte, la eficiencia y la optimización de recursos se han convertido en pilares fundamentales para el éxito. “brontobyte”, una innovadora plataforma, llega para transformar la forma en que las empresas de transporte gestionan sus operaciones, eliminando procesos manuales y reduciendo significativamente los costos operativos.

-Automatización y Optimización en un Solo Lugar.

La realidad de muchas empresas de transporte es que aún dependen de procesos manuales en papel, como las inspecciones preoperacionales o la planificación de mantenimiento, que luego se trasladan a hojas de Excel. Este enfoque, aunque tradicional, consume un tiempo valioso que podría dedicarse al análisis de datos y la toma de decisiones estratégicas. Aquí es donde “brontobyte” hace la diferencia. “brontobyte” integra en una sola plataforma todo lo necesario para automatizar procesos operativos, eliminando la necesidad de utilizar múltiples sistemas que luego deben integrarse manualmente. Al combinar hardware (telemetría) y software, permite a las empresas de transporte centralizar y optimizar sus operaciones, mejorando la

eficiencia y reduciendo la carga administrativa.

-Herramienta Integral para el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

El diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) es un desafío complejo para muchas empresas, especialmente aquellas que deben gestionar tanto su flota propia como a los terceros que les prestan servicios. Brontobyte es una herramienta integral creada para el diseño, implementación y administración del PESV, facilitando el control exhaustivo de flotas y ayudando a cumplir con las políticas de seguridad vial exigidas.

-Gestión Integral y Control Total La plataforma Brontobyte permite a las empresas gestionar de manera integral todas las áreas clave de su operación, incluyendo:

-Gestión de Mantenimiento: control completo sobre las actividades de mantenimiento, asegurando la disponibilidad y confiabilidad de la flota.

- Inspecciones Preoperacionales y Operacionales: Digitalización de las inspecciones, con acceso inmediato a reportes y evidencias.

CUMPLIMIENTO PESV Y TELEMETRÍA

INSPECCIONES PRE Y OPERACIONALES

MANTENIMIENTO PREVENTIVO, CORRECTIVO Y PREDICTIVO.

COMBUSTIBLE Y COSTOS

PROGRAMACIÓN RUTAS

RIESGOS Y SINIESTROS VIALES

CAPACITACIÓN E INDICADORES

PROGRAMACIÓN RUTAS

RIESGOS Y SINIESTROS VIALES

CAPACITACIÓN E INDICADORES



-Gestión de Combustible y Llantas: Monitoreo y control del consumo de combustible y el estado de las llantas para optimizar los recursos.

-Gestión de Terceros: Supervisión de los terceros que prestan servicios, asegurando su alineación con las políticas de seguridad vial.

-Planificación de Rutas con Geo Referenciación: Optimización de rutas y tiempos de entrega mediante la geo-referenciación.

-Capacitaciones: Gestión de las capacitaciones para mantener a los conductores y al personal, actualizados en seguridad vial.

-Monitoreo Satelital: Seguimiento en tiempo real de la flota, mejorando la seguridad y eficiencia.

-Programa de Gestión de Fatiga y Distracción: Uso de cámaras con inteligencia artificial para detectar comportamientos peligrosos en los conductores.

-Gestión de Siniestros Viales y Costos de Operación: Registro y análisis de incidentes para reducir riesgos y costos.

-Gestión de la Velocidad Segura: Control y monitoreo de la velocidad para asegurar el cumplimiento de las normas.

-Generación Automática de Indicadores: Creación de KPIs para

medir el desempeño y tomar decisiones informadas.

El Valor de los Datos en la Toma de Decisiones

En la era digital, las empresas generan miles de datos diariamente. “brontobyte” no solo permite capturar y centralizar estos datos, sino que también proporciona herramientas para analizarlos de manera efectiva. Al liberar a los colaboradores de tareas manuales, les permite enfocar sus esfuerzos en el análisis de información crítica para la toma de decisiones estratégicas, lo que se traduce en un mejor aprovechamiento del tiempo y en la mejora continua de la operación.

Cumpla con la Normativa y Evite Sanciones

Es crucial recordar que las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes. Con “brontobyte”, las empresas pueden contar con una herramienta que les ayuda a cumplir con todas las exigencias legales, evitando sanciones y mejorando su reputación en el sector.



## Con éxito se realizó el Segundo Encuentro Nacional de Oficiales de Cumplimiento de Colfecar

► Se certificaron 25 nuevos Oficiales de Cumplimiento, quienes se suman a un total de 98 graduados.

El pasado 1 de agosto, se llevó a cabo el Segundo Encuentro Nacional de Oficiales de Cumplimiento de Colfecar en el Hotel Hilton Garden Inn de Bogotá.

Durante esta segunda edición, participaron más de 100 oficiales de cumplimiento de nuestras empresas afiliadas a Colfecar. El objetivo fue destacar la importancia del rol del oficial de cumplimiento en las organizaciones y su carácter preventivo frente a riesgos como el lavado de activos, la financiación del terrorismo y la proliferación de armas de destrucción masiva. El evento contó con la participación de autoridades como la UIAF, Supertransporte, la Fiscalía General de la Nación y BASC.

En el marco del Segundo Encuentro Nacional, se realizó la ceremonia de entrega de los certificados del Diplomado de Oficiales de Cumplimiento SIPLAFT, así como el certificado de Oficial de Cumplimiento Internacional, a 25 nuevos Oficiales de Cumplimiento. Agradecemos a la firma Consultora Quality Consulting Internacional (QCI), acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), que nos ha apoyado durante 3 años en este tipo de formaciones de carácter internacional para nuestros afiliados. “Nos enorgullece certificar a 25 nuevos Oficiales de Cumplimiento en nuestra tercera promoción, quienes se suman a un total de 98 graduados”, expresó Nidia Hernández Jiménez, presidenta de Colfecar.

Colfecar celebró la iniciativa liderada por la Dirección Jurídica de Colfecar, a cargo de la Dra. Claudia Marcela Linares, en el desarrollo del Segundo Encuentro Nacional de Oficiales de Cumplimiento, así como en la tercera edición de graduados del Diplomado Internacional a la medida, dirigido a los oficiales de cumplimiento de las empresas afiliadas.



# MAGMA Automotriz y DFAC | DONGFENG: La apuesta millonaria para transformar la industria automotriz colombiana

► En entrevista con El Container, Óscar Fandiño, gerente de Magna Motors, habla sobre la incursión del grupo empresarial en el mercado colombiano de vehículos comerciales.

Con una inversión que supera los 20 millones de dólares, este grupo dominicano, con más de 50 años de experiencia, está listo para revolucionar el mercado con vehículos comerciales de última generación. Desde modelos con motorizaciones diésel que cumplen con la normativa Euro 6, hasta vehículos 100% de gas natural vehicular y eléctricos, la oferta es amplia y variada. En esta entrevista, exploramos las estrategias y expectativas de este nuevo competidor, que promete ser un líder en la transición hacia una movilidad más sostenible en Colombia.

**¿Cuál es la inversión realizada por DFAC | DONGFENG para ingresar al mercado colombiano y qué impacto se espera que tenga en la industria automotriz del país?**

Somos un grupo dominicano con más de 50 años de experiencia en la industria automotriz. Representamos marcas tan importantes como BMW, Hyundai y Kawasaki. El año pasado comenzamos con la representación de la marca DONGFENG para más de 12 países en Latinoamérica, siendo México el mercado más influyente. El segundo más relevante de toda la región para nosotros es Colombia.

Por eso, desde el año pasado, hemos realizado una inversión muy fuerte, que actualmente supera los 20 millones de dólares, y la estamos destinando a la apertura de puntos de venta, el desarrollo de nuevos productos, capital de trabajo y muchas otras áreas.

**“El Grupo Magna es muy sólido y estable en todos los países donde opera, con un fuerte enfoque en el servicio y la construcción de marca. Por otro lado, DONGFENG es el principal fabricante de vehículos comerciales en China**

**¿Qué tecnologías y características distintivas incorporan los vehículos de DFAC | DONGFENG, y cómo cumplen con la normativa Euro 6?**

Vamos a tener un portafolio muy amplio, y esa será una de nuestras grandes fortalezas. Si sumamos modelos y versiones, para fin de año podríamos acercarnos a un portafolio con más de 30 opciones, enfocado principalmente en vehículos comerciales, como buses, camiones, vans y pickups. La gran mayoría de nuestro portafolio estará orientado a motorizaciones diésel, principalmente Isuzu y Cummins, cumpliendo con toda la normativa Euro 6 vigente en Colombia.

Lo notable es que casi todo nuestro portafolio diésel en Colombia estará replicado en tecnología 100% de gas natural vehicular. Estos son motores que vienen 100% de fábrica dedicados a gas natural; no hay reconversiones ni conversiones. Con esto, queremos apoyar fuertemente la transición energética en el segmento de vehículos comerciales en Colombia. Además, ofreceremos vehículos eléctricos, especialmente camiones.



Oscar Fandiño, gerente general de Magna Automotive.

**¿Cuál es el enfoque estratégico de MAGMA Automotriz para establecer una base sólida y liderar la transición hacia vehículos comerciales más sostenibles en Colombia?**

Hemos definido tres pilares estratégicos como marca, basados en la reputación de clase mundial que tiene el grupo Magna en toda Latinoamérica. Estos son:

**1. El producto:** Nos hemos enfocado en el mercado colombiano y su geografía para ofrecer un portafolio amplio, desde vehículos de 1.5 toneladas de capacidad de carga, vehículos de última milla, hasta tractocamiones de primera milla con un peso bruto vehicular de 52 toneladas. Tam-

bién contamos con tecnologías de gas natural y una garantía de tres años o 200,000 kilómetros.

**2. La red de concesionarios:** Tenemos concesionarios en las principales ciudades, y para fin de año la cobertura será de más de 20 puntos de venta a lo largo de Colombia, en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Cúcuta, Pereira, Ibagué, Neiva y más.

**3. El servicio posventa:** Este es nuestro pilar más trascendental, ya que queremos asegurar una gran disponibilidad de repuestos y un excelente servicio para nuestros clientes.

**¿Cuáles son los beneficios económicos y tributarios que ofrecen los vehículos de DFAC | DONGFENG a los compradores colombianos?**

Todos nuestros vehículos se basan en la premisa de ofrecer una excelente relación entre equipamiento, precio y calidad. Por ello, tanto los camiones como las vans y otros modelos incluirán radio, pantalla táctil, aire acondicionado, vidrios eléctricos, sensor y cámara de reversa, controles en el volante, control de cruce y deflector de aire en el caso de los camiones.

Además, los vehículos 100% a gas natural tienen ventajas tributarias significativas en Colombia, como la devolución del impuesto sobre la renta y el IVA para los clientes que adquieran estos vehículos.

**¿Qué expectativas tiene MAGMA Automotriz en términos de ventas para el 2024 y cómo planea alcanzar su meta de comercializar 2,000 unidades?**

Comenzamos en el segundo semestre del año pasado y, hasta la fecha, hemos vendido un poco más de 300 unidades de un inventario que ya estaba en Colombia, obtenido de un importador anterior.

Nuestro plan estratégico para los primeros 12 meses de operaciones en Colombia es convertirnos en un referente y competir por posiciones de liderazgo en el segmento de vehículos comerciales.

**¿Cómo planea MAGMA Automotriz expandir y fortalecer su presencia en Colombia a través de su red de concesionarios y Flagship Stores?**

Hoy tenemos una operación muy sólida en las principales ciudades. Hace menos de un mes abrimos una vitrina flagship en Bogotá, en la calle 80 con avenida Boyacá. En agosto, inauguraremos otra vitrina en Medellín. También operamos con concesionarios en Bogotá, Medellín, Bucaramanga, Cúcuta, Cartagena y Barranquilla, y estamos contemplando nuevos centros de servicio en Ibagué y Neiva.

**¿Qué papel juega el Grupo Magna en la estrategia de expansión de MAGMA Automotriz y DFAC | DONGFENG en América Latina, y cómo ha consolidado su presencia en otros países de la región?**

El grupo Magna es muy sólido y estable en todos los países donde opera, con un fuerte enfoque en el servicio y la construcción de marca. Por otro lado, DONGFENG es el principal fabricante de vehículos comerciales en China.

La capacidad de Magna para construir marcas de clase mundial en Latinoamérica, sumada a la capacidad de producción e innovación de DFAC, nos permite alcanzar rápidamente posiciones de liderazgo y ofrecer al mercado colombiano productos de alta calidad y tecnología avanzada.



## Colfecar refuerza su compromiso con el sector en el II Encuentro de Transportadores en Parex



El pasado 14 y 15 de agosto, Colfecar participó activamente con dos conferencias en el II Encuentro de Transportadores, organizado por Parex Resources y GeoPark en la Cámara de Comercio de Casanare. El evento académico reunió a más de 150 asistentes, incluyendo representantes de

empresas de transporte de carga, transporte especial y proveedores del sector.

Durante las jornadas, se discutió la coyuntura económica, legal y fiscal de Colombia y su impacto en el transporte de mercancías, como también el análisis al régimen jurídico aplicable a las em-

presas. Este espacio permitió un diálogo informado sobre la situación actual de los empresarios del sector, fortaleciendo el compromiso que Colfecar ha mantenido en los últimos tres años: promover conversaciones que impulsen el desarrollo económico y la competitividad en el país.

## Colfecar recibió reconocimiento por la formación de Oficiales de Cumplimiento por parte del World Compliance Certification Council

Se resaltó la acreditación de los programas de Colfecar y CIPE International para ofrecer el curso de Oficial de Cumplimiento.

El World Compliance Certification Council WCCC ha publicado un artículo en la plataforma Compliance360 ([www.compliance360.online](http://www.compliance360.online)), destacando la certificación internacional a Oficiales de Cumplimiento por el International Security Certification Board (ISCB®), dentro del programa que Colfecar ha liderado durante más de 3 años y que es impartido por CIPE International.

En dicha publicación, se reconoció el esfuerzo y dedicación de Colfecar en la formación y desarrollo de profesionales altamente capacitados en el ámbito del cumplimiento.

Gracias a esta certificación, tanto los oficiales de cumplimiento como las empresas que representan recibirán los siguientes beneficios:

**Acceso a Cursos Sin Costo:** Los miembros de la WCCC y las empresas que representan tienen acceso a una amplia gama de cursos y programas de formación sin costo alguno.

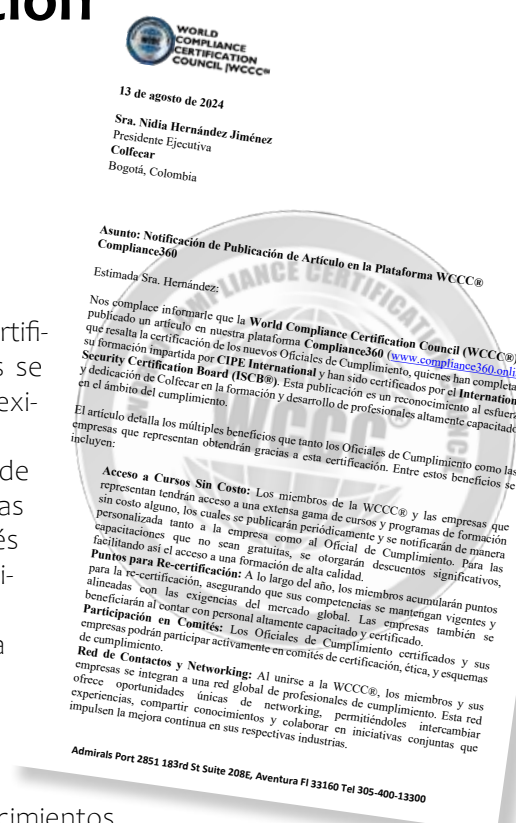
**Puntos para Recertificación:** A lo largo del año, los

miembros acumularán puntos para la recertificación, asegurando que sus competencias se mantengan vigentes y alineadas con las exigencias del mercado global.

**Participación en Comités:** Los Oficiales de Cumplimiento certificados y sus empresas podrán participar activamente en comités de certificación, ética y esquemas de cumplimiento.

**Red de Contactos y Networking:** Al unirse a la WCCC, los miembros y sus empresas se integran a una red global de profesionales de cumplimiento, lo que ofrece oportunidades únicas de networking. Esto les permite intercambiar experiencias, compartir conocimientos y colaborar en iniciativas conjuntas que impulsen la mejora continua en sus respectivas industrias.

Es importante destacar que la publicación también reconoce la acreditación de los programas de CIPE International, apoyados por Colfecar.



Tu socio **logístico** de confianza 🇺🇸 🇨🇴 🇪🇺

**Pacific Cargo**

Rapidez - Eficiencia - Compromiso  
**Tu carga desde Estados Unidos a Colombia en 5 días** 🇺🇸 🇨🇴

Somos una empresa dinámica y confiable. Ofrecemos soluciones personalizadas para satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

Embarcamos containers- Trailers - Yates - Maquinaria

[info@pacificcargo.us](mailto:info@pacificcargo.us) [Sales@pacificcargo.us](mailto:Sales@pacificcargo.us)

# Círculo Nacional de Abogados del Transporte CINAT: 5 Años de Apoyo Jurídico al Sector

► El Círculo Nacional de Abogados del Transporte nace en un contexto donde la necesidad de contar con profesionales especializados en el sector del transporte de carga por carretera se hace cada vez más evidente. Esta necesidad surge a medida que el sector se vuelve más complejo y desafiante, requiriendo un conocimiento profundo y una experiencia significativa en cuestiones legales específicas. Reconociendo esta realidad, Colfecar, con su visión de fortalecer el gremio y ofrecer un apoyo integral a sus miembros, toma la iniciativa de formar este grupo especializado.



Por: **Claudia Linares**  
Presidente del CINAT



El Círculo está conformado por abogados de empresas afiliadas al gremio, marcando una singularidad en el panorama del sector al ser una iniciativa única desarrollada exclusivamente en este ámbito. Surge como una respuesta estratégica para abordar los desafíos legales que enfrentan las empresas de transporte de carga por carretera. Desde su creación, el Círculo ha sido un faro de conocimiento y apoyo, proporcionando a las empresas una plataforma para compartir experiencias, resolver dudas jurídicas y enfrentar juntos los problemas cotidianos del sector.

A lo largo de estos cinco años, el Círculo Nacional de Abogados del Transporte ha demostrado ser fundamental para el fortalecimiento del gremio. La constancia y el compromiso de sus miembros han sido clave para su desarrollo y éxito continuo. Gracias a su dedicación y esfuerzo,

hemos consolidado una red de apoyo legal que no solo beneficia a las empresas de manera individual, sino que también refuerza la estructura del gremio en su conjunto.

En esta celebración del quinto aniversario del Círculo, es importante destacar los logros alcanzados y expresar nuestro sincero agradecimiento a todos los miembros que han formado parte de este importante grupo. Cada

**“El Círculo Nacional de Abogados del Transporte ha sido fundamental para fortalecer el gremio, proporcionando apoyo jurídico especializado que beneficia tanto a las empresas afiliadas como al sector en su conjunto”**

abogado ha contribuido de manera significativa al desarrollo y mejora continua del sector, enfrentando desafíos legales con profesionalismo y ofreciendo soluciones efectivas. Su participación, apoyo incondicional e interés genuino en fortalecer el gremio desde el ámbito legal han sido determinantes para alcanzar los objetivos propuestos y superar las adversidades.

El impacto de este grupo no se limita a los beneficios inmediatos para las empresas afiliadas, sino que tam-

bién se extiende a Colfecar y al gremio en general. La labor de los abogados del Círculo ha sido esencial para asegurar que el sector del transporte de carga por carretera cuente con el respaldo jurídico necesario para enfrentar los retos actuales y futuros. Su contribución ha sido clave para establecer un entorno más sólido, profesional y bien estructurado, lo que a su vez fortalece la posición del gremio a nivel nacional.

Por todo ello, queremos reiterar nuestro profundo

**“Gracias al compromiso de sus miembros, el Círculo ha consolidado una red de apoyo legal que ha sido clave para enfrentar los desafíos y asegurar un entorno jurídico sólido en el transporte de carga por carretera”**

agradecimiento a cada uno de los abogados que forman parte de este significativo grupo. Su trabajo no solo enriquece a las empresas de manera individual, sino que también tiene un impacto positivo y duradero en Colfecar y en todo el gremio. Su dedicación, compromiso y profesionalismo continúan siendo una fuente de inspiración y un pilar esencial en el desarrollo y la prosperidad del sector del transporte de carga por carretera. Sin duda, el Círculo Nacional de Abogados del Transporte seguirá siendo un componente clave en el fortalecimiento y la evolución continua del gremio, gracias a la valiosa contribución de cada uno de sus miembros.

## El mejor aliado protegiendo tu mercancía.

En Previsora Seguros contamos con soluciones de Seguro para la **Cadena Logística a Nivel Mundial.**



### Previsora Seguros te protege con su amplio portafolio:



#### Previtrayectos:

Protege a los integrantes de la cadena logística y de abastecimiento, al dueño del vehículo, al conductor, a los terceros afectados.



#### Previfluvial:

Extiende cobertura al cumplimiento del decreto fluvial obligatorio 3112/97 y resolución 03666/98.



#### Automática de mercancías:

Protege las mercancías de la empresa ante daño o pérdida material durante su movilización a nivel nacional e internacional.



#### Específica de Mercancías:

Protege despachos de mercancías con características muy especiales. Asegura despachos en el territorio nacional e internacional.



#### Operador de Transporte Multimodal – OTMI:

Ampara la Responsabilidad Civil Contractual del Operador de Transporte Multimodal, adquirida al hacerse cargo de sus mercancías.



#### Automática de valores:

Protege los valores movilizados por la empresa contra los riesgos de pérdida o daño material durante su transporte.



#### Integral Logística – PIL:

Asegura la operación logística ante los riesgos de Automóviles, Responsabilidad Civil Extracontractual y Carga.



#### Previcontenedores:

Un seguro exclusivo para cubrir todo tipo de contenedores.



#### Previcarga:

Ampara la Responsabilidad Civil Contractual del TRANSPORTADOR frente al generador de carga, al hacerse cargo de la movilización de las mercancías.

**#345**

**CONTÁCTANOS**  
desde tu celular

Bogotá: (601) 348 75 55  
Línea Nacional fuera de Bogotá:  
01 8000 91 0554



[www.previsora.gov.co](http://www.previsora.gov.co)

# Transporte Terrestre Internacional de Carga entre Colombia y Venezuela

Las cifras muestran un aumento en el comercio binacional representado en la mayor cantidad de carga movilizada por carretera entre Colombia y Venezuela. Al comparar las toneladas transportadas por este medio en 2022 con las de 2023, y el primer semestre de 2023 con el mismo período de 2024, se confirma esta tendencia.

Por: **Guillermo Rafael Pupo Morante**,  
Presidente de  
Transportes Sánchez  
Polo S.A.



En 2023, el número total de toneladas movilizadas por carretera desde y hacia Colombia, aumentó un 12.5% respecto a 2022, y el comercio con Venezuela no fue la excepción.

En 2022, el comercio entre ambos países representó el 18% del total de toneladas movilizadas vía terrestre, y en 2023, el 25%. El incremento referido incluye el intercambio comercial de exportaciones e importaciones entre Colombia y Venezuela.

Conocer estas cifras es importante, especialmente considerando el descenso del PIB en Colombia en el segundo trimestre de este año en relación con el primero. Teniendo en cuenta lo anterior, aumentar las exportaciones es prioritario, y el comercio con Venezuela representa una gran oportunidad para la economía colombiana. La cercanía geográfica, la capacidad productiva nacional y las necesidades del mercado venezolano son factores que facilitan el comercio entre ambos países.

## Avances en Transporte Terrestre para Impulsar el Comercio Binacional

Para facilitar el comercio entre Colombia y Venezuela, se ha avanzado con la sanción de la Ley 2301 de 2023, que llena el vacío normativo creado desde que Venezuela salió de la CAN. Esta ley fue declarada constitucional mediante la sentencia C-276/24 de la Corte Constitucional el 11 de julio de 2024.

Esta norma regula el transporte terrestre de carga y pasajeros entre ambas naciones, proporcionando seguridad jurídica para el desarrollo de estas actividades. Solo queda esperar que entre en vigor tras cumplir los requisitos internos en cada país. Mientras tanto, las empresas de transporte terrestre internacional de carga deberán renovar anualmente su Certificado de Idoneidad y su Permiso de Prestación de Servicios.

## Oportunidades de Mejora para el Sector Transporte en Búsqueda de la Integración Económica

Para contribuir a la facilitación del comercio entre Colombia y Venezuela, se deben buscar soluciones frente a los siguientes puntos:

**1. Aumento en Costos Operativos:** Desde principios de 2023, los costos para el transporte terrestre internacional entre Colombia y Venezuela aumentaron entre un 25% y un 30% debido a nuevas condiciones operativas que obligan al cargue o trasbordo de

mercancías en puntos no más distantes a 20 km de la frontera. Esto implica la contratación de personal o maquinaria adicional, antes no requeridos, impactando directamente al usuario del servicio.

**2. Seguridad en los Pagos:** Es necesario diseñar medios de pago que garanticen al exportador y transportador colombianos recibir de manera oportuna y segura las divisas equivalentes a las mercancías exportadas o servicios prestados, según el caso, como herramienta generadora de confianza e impulsora del comercio.

**3. Mejora en la Infraestructura:** Es prioritario mejorar las vías de acceso a los puestos fronterizos y la infraes-

tructura en la Aduana de Maicao, la frontera más utilizada para el intercambio comercial con Venezuela. Aunque este puesto fronterizo presta sus servicios desde hace muchos años atendiendo en el pasado muchas más operaciones, podría hacerlo de manera más eficiente y segura.

**4. Coordinación de Autoridades Aduaneras:** Lograr la colaboración armónica entre las autoridades aduaneras y entre estas y quienes conforman la cadena logística, permitirá mejorar los tiempos de ejecución de las operaciones de transporte. Estas medidas pueden mejorar significativamente el transporte terrestre internacional de carga entre Colombia y Venezuela, beneficiando a ambos países en términos de comercio y desarrollo económico.



## CENTRO EMPRESARIAL CENTRACAR COLFECAR

BUENAVENTURA

Primera plataforma logística integral que soluciona las necesidades del transporte de carga y el comercio exterior, ubicado en un lugar estratégico con parqueadero para 400 tractocamiones, báscula, restaurante y estación de servicio Terpel.

## OFICINAS ARRIENDO / VENTA

|                      |                      |                     |
|----------------------|----------------------|---------------------|
| 45-48 m <sup>2</sup> | 53-59 m <sup>2</sup> | 96.7 m <sup>2</sup> |
|----------------------|----------------------|---------------------|

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

## Para mayor información

Colfecar Av Calle 24# 95 A -80  
Etapa 1 - Oficina 406  
Edificio Colfecar Business  
Bogotá D.C

**Katherine Hurtado**  
Cel: 310 570 4653  
directorcomercial@colfecar.org.co

# Colfekar realizó su primer estudio de sostenibilidad en el transporte de carga por carretera

El primer estudio de sostenibilidad para el transporte de carga, realizado por Colfekar tiene como objetivo obtener un diagnóstico cualitativo del sector transporte de carga y diseñar estrategias efectivas dentro del programa Colfekar Verde que contribuirán al desarrollo de un transporte de carga más consciente y respetuoso con el medio ambiente en Colombia.

Este primer estudio ha proporcionado una visión integral sobre la situación actual de las empresas en términos de sostenibilidad. Los hallazgos subrayan la necesidad de que COLFEKAR asuma un papel de liderazgo en la promoción de prácticas más responsables y eficientes para el medio ambiente, fomentando un compromiso más profundo con la sostenibilidad en todo el sector.

A pesar de los avances en la adopción de prácticas sostenibles, aún existen áreas significativas para mejorar. Las recomendaciones proporcionadas pueden ayudar a las empresas a fortalecer las estrategias de las empresas y contribuir positivamente al medio ambiente.

A continuación, se presentan las conclusiones clave del estudio:

### Estrategia y cultura de sostenibilidad

- ✓ El 51% de las empresas cuentan con un Sistema Integrado de Gestión Ambiental.
- ✓ Sólo un 53% de las empresas tienen áreas especializadas en temas de sostenibilidad.
- ✓ La falta de programas de eco-conducción es un reto importante para la sostenibilidad del sector, ya que solo el 40% de las empresas emplean este tipo de programas.



La falta de programas de eco-conducción es un reto importante para la sostenibilidad del sector, ya que solo el 40% de las empresas emplean este tipo de programas

- ✓ Es crucial promover la capacitación continua y facilitar el acceso a buenas prácticas en eco-conducción.

### Composición de la flota y tipo de operación

- ✓ La renovación de la flota con vehículos más eficientes, como los de Estándar Euro VI, sigue siendo complicada debido a dificultades económicas del país y de las empresas de transporte.
- ✓ La mayoría de las empresas utilizan biodiesel superior a B10, pero la adopción de GNV y electricidad aún es limitada. Esto sugiere algunas limitaciones en materia de infraestructura, así como en la curva de adopción de estas nuevas tecnologías debido a los altos costos.

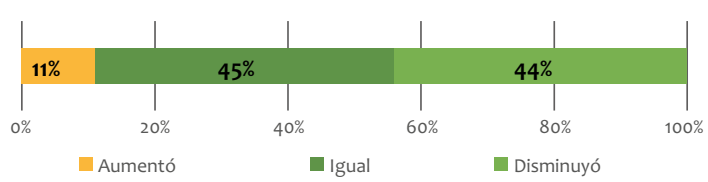
### Gestión de Residuos y Eficiencia en el Uso de Recursos

- ✓ La mayoría de las empresas implementan políticas efectivas para la disposición de residuos y aceites.
- ✓ El reencauche de llantas y la medición del consumo de agua y energía son prácticas comunes en algunas empresas del sector.
- ✓ Se observa una mejora en la eficiencia en el uso de recursos, lo que aporta de manera positiva a ser un sector más sostenible.

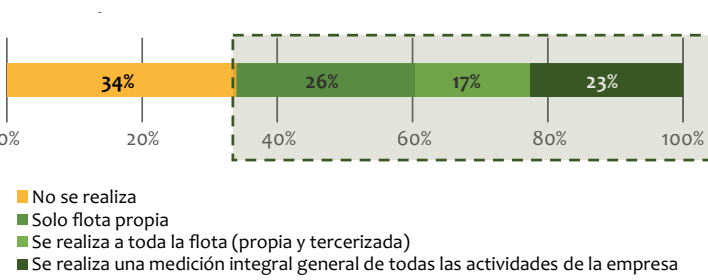
### Compensación de Huella de Carbono

- ✓ Un porcentaje significativo de empresas aún no mide su huella de carbono, lo que limita su capacidad para reducir emisiones. Es crucial que las

Basado en su experiencia, se puede decir que en el último año la huella de carbono frente al año inmediatamente anterior



El proceso de medición de huella de carbono se realiza a:



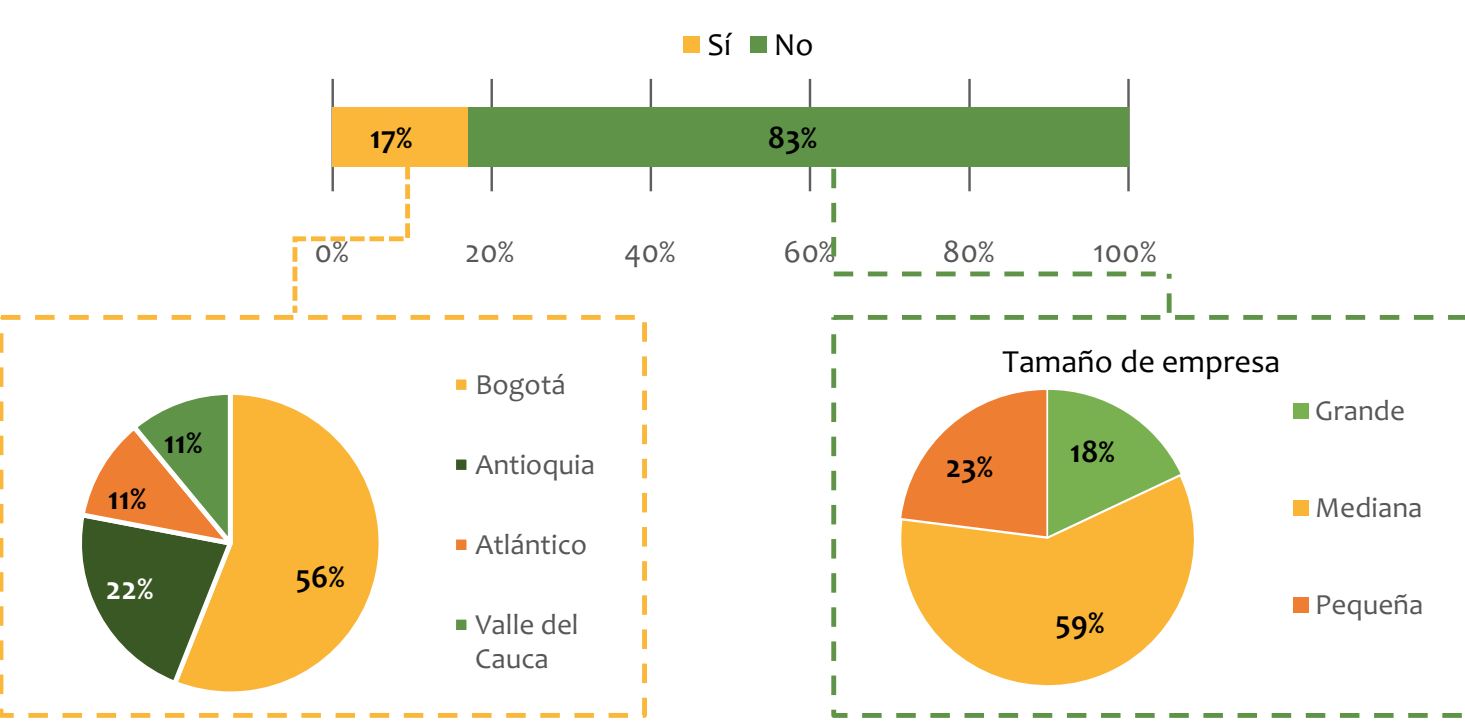
empresas comiencen a medir su huella de carbono para avanzar hacia la sostenibilidad.

- ✓ Entre las empresas que miden su huella, un 44% ha logrado reducir sus emisiones, demostrando

la efectividad de las medidas implementadas.

- ✓ La compra de bonos de carbono sigue siendo poco común, pero ofrece oportunidades económicas y ambientales para las empresas de transporte.
- ✓ Solo el 53% de las empresas realizan una medición detallada del consumo de agua, lo que indica una falta de control en este aspecto crucial para la sostenibilidad.
- ✓ La educación y sensibilización sobre el uso eficiente del agua son aspectos claves que necesitan ser fortalecidas dentro del sector.

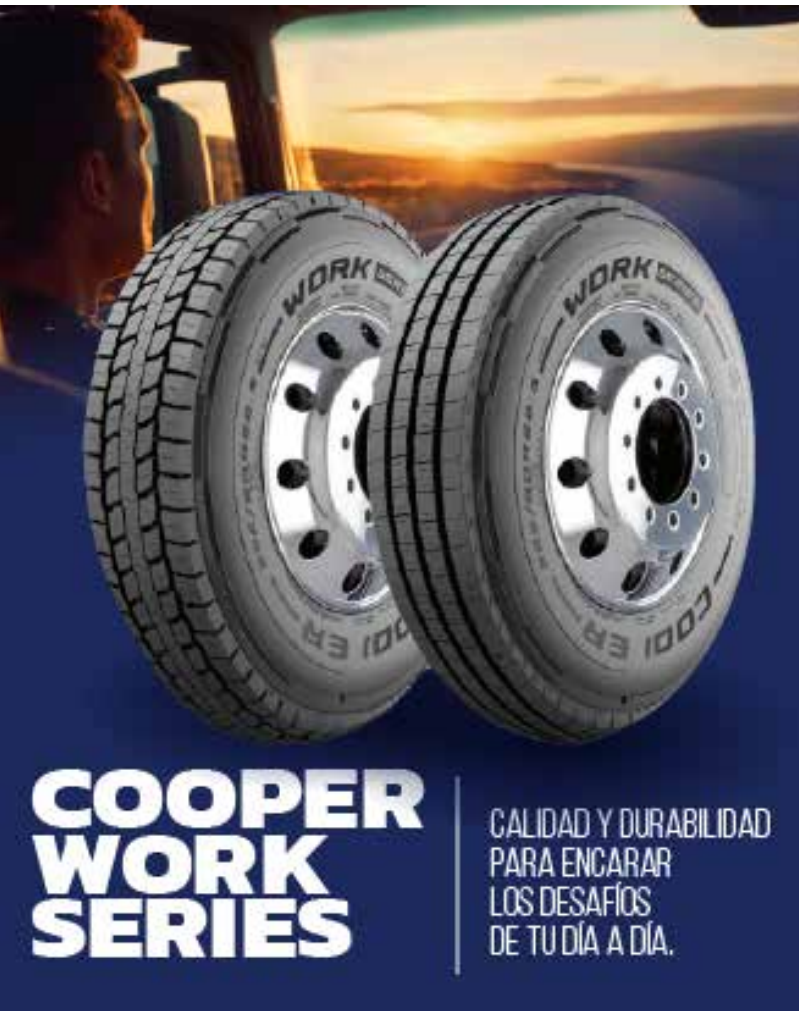
En su empresa, ¿Compan bonos de carbono?



## Conoce los nuevos neumáticos Cooper Work Series de Goodyear, diseñados para mover a Colombia

Los neumáticos Cooper Work Series están diseñados para maximizar la durabilidad y eficiencia en el transporte pesado. Estos neumáticos, fueron creados para quienes enfrentan los retos diarios del servicio regional, especialmente en ejes de tracción. Con su calidad, durabilidad y garantía de cinco años, se avala un mayor rendimiento y menos recambios. Una de las principales ventajas de estos neumáticos es su banda de rodadura ancha, que permite una distribución de carga con mayor uniformidad, lo que contribuye a preservar la carcasa y prolongar la vida útil del neumático. Además, los avanzados protectores de surcos minimizan la retención de piedras, protegiendo la carcasa de posibles daños y mejorando la capacidad de recapado.

El diseño Cooper Smart Traction, con bloques y ranuras entrelazados, maximiza la tracción y asegura un desgaste uniforme del neumático, lo que se traduce en una alta durabilidad. Sumado a esto, la capa protectora en el costado ofrece una defensa adicional contra impactos con bordes u objetos en la vía, incrementando la seguridad en cada trayecto. Equipados con la tecnología DuraLife, presente en los neumáticos Goodyear y Cooper, los Cooper Work Series ofrecen una mayor uniformidad y durabilidad, gracias a rigurosos controles de calidad y procesos de producción avanzados. Estos neumáticos están diseñados para mantener a Colombia en movimiento, enfrentando cualquier desafío con seguridad y confianza.



## Promigas y COLFECAR: Innovación y Sostenibilidad en el Primer Laboratorio de Hidrógeno Verde de Colombia

► La visita al Laboratorio de Producción de Hidrógeno Verde no solo refuerza el compromiso de COLFECAR y Promigas con la sostenibilidad, sino que también representa un paso decisivo hacia un futuro donde el transporte de carga estará impulsado por combustibles limpios y soluciones tecnológicas de vanguardia ¡Juntos seguimos generando progreso hacia un futuro más verde y eficiente!

En el marco de la celebración de los 50 años de Promigas, la junta directiva de COLFECAR tuvo la oportunidad de visitar el primer Laboratorio de Producción de Hidrógeno Verde de Promigas en la ciudad de Cartagena. Este espacio innovador representa una iniciativa pionera en Colombia y abre nuevas puertas hacia un futuro más verde y eficiente en el sector del transporte de carga.

Durante la visita, se compartieron valiosos conocimientos y experiencias, en un esfuerzo por entender las expectativas del sector de transporte de carga respecto a la adopción de combustibles de cero y bajas emisiones para sus flotas. La conversación destacó el potencial del hidrógeno como combustible clave para el futuro de la movilidad sostenible, con especial énfasis en su capacidad para reducir las emisiones de carbono y mejorar la eficiencia operativa.

La adopción de hidrógeno en el transporte de carga no solo contribuye a la transición energética del país, sino que también establece una base sólida para que el sector transporte participe activamente en la lucha contra el cambio climático. Este avance marca un hito importante en el camino hacia una transformación revolucionaria, donde la sostenibilidad y la innovación juegan un papel esencial.

Promigas, en colaboración con los empresarios y líderes de COLFECAR, sigue avanzando hacia el desarrollo de soluciones energéticas sostenibles que posicionen al país en la vanguardia de la movilidad verde. La capacidad de innovación demostrada por este laboratorio permitirá explorar y desarrollar nuevas tecnologías que fortalezcan tanto la infraestructura energética como la eficiencia del sector transporte.

“ La visita de la junta directiva de COLFECAR al Laboratorio de Hidrógeno Verde de Promigas reafirma el compromiso del gremio con la innovación y la búsqueda de soluciones sostenibles para el futuro del transporte de carga en Colombia



## Scania Colombia con el propósito de liderar una nueva era del Transporte Sustentable

Scania es líder mundial en soluciones de transporte, camiones, buses y motores combinados con una oferta de servicios especializados para cada operación, de origen sueco, presente en más de 100 países en el mundo y en Colombia desde 2010. Actualmente, bajo la dirección de su nuevo CEO, Mauricio De Alba, la compañía está liderando la transformación del sector automotor hacia un sistema de transporte sustentable a lo largo del territorio nacional.

En línea con ese propósito de la compañía por movilizar personas y bienes, contribuyendo al desarrollo económico y social, sin poner en peligro la salud, la seguridad o el medioambiente, Mauricio, con 15 años al interior de la compañía donde se desempeñó en diferentes cargos como fue Director de Camiones, Director de Retail, Director de Desarrollo Comercial y de Concesionarios y Especialista en Apoyo Comercial, llega para aportar su conocimiento en la industria del transporte pesado en la región y contribuir al crecimiento estratégico de la red de concesionarios y servicio postventa característico de la organización.

### Scania, líder mundial en soluciones de transporte

Scania, con presencia en Colombia desde hace 14 años, cuenta actualmente con más de 330 colaboradores y 10 sucursales en Bogotá, Medellín, Neiva, Bucaramanga, Sogamoso, Barranquilla, Cartagena, Montelíbano, Ubaté y Cali. La empresa es líder del mercado de buses intermu-

nicipales en el país y, desde 2014, ha incorporado la línea de camiones al mercado colombiano.

Los camiones de Scania tienen un impacto significativo en las principales operaciones de transporte de carga, como: larga distancia, minería/construcción, urbanos y especiales. Además, cuenta con un sistema modular, ofreciendo así hasta 36 aplicaciones diferentes que proporcionan soluciones personalizadas. Haciendo un zoom a Colombia, cuenta con una red de servicios 100% propia, 10 sedes a nivel nacional, mantenimiento calificado, un portafolio amplio para garantizar la operación y disponibilidad de sus clientes, junto a la opción de financiar las unidades de manera directa a través de Scania Finance Colombia.

Además, pensando en ofrecer a las empresas una mayor flexibilidad para adaptarse a las fluctuaciones en la demanda, al portafolio de productos se suma el modelo Rental de Scania. Los transportadores colombianos podrán disfrutar de los beneficios de operar vehículos a la vanguardia sin incurrir en los costos asociados a la compra, como el pago inicial, el mantenimiento y los gastos de depreciación.



Mauricio De Alba, CEO de Scania

### El cambio hacia un sistema de transporte sustentable

Scania cuenta con una gama de combustibles alternativos que se adapta a la operación de sus clientes, el gas natural seguirá desempeñando un papel importante en el sistema de transporte sustentable para el país y por ende tiene un portafolio robusto que funciona con esta tecnología y garantiza la eficiencia operativa.

Como parte de su compromiso y la promoción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Scania y PepsiCo se unieron para marcar un hito en la historia del transporte en Colombia. El fabricante

de origen sueco hizo la entrega del primer tractocamión eléctrico en Colombia, su primer paso hacia la electrificación en el transporte de carga en el país. Este cuenta con una autonomía de hasta 250 kilómetros, una caja de cambios integrada de 2 velocidades, sistema de seguridad ADAS y 9 paquetes de baterías.

### Scania SUPER, un lanzamiento que marca la diferencia

En agosto de 2023, Scania

presentó SUPER, un portafolio innovador para hacerle frente a los nuevos desafíos para el transporte en Colombia. Los transportadores colombianos pueden llevar a cabo operaciones eficientes, rentables y seguras en todo el país, por medio de una nueva actualización de su tren motriz que permite una mayor disponibilidad mecánica, carga útil, y un sistema de seguridad más avanzado. Además, el 100% del portafolio cumple con la normativa Euro 6, la más exigente a nivel internacional, sin descuidar la rentabilidad comprobada en la operación.

Scania cree que, junto con sus socios y clientes, es posible desarrollar soluciones de transporte que logren resultados significativos en la reducción de la huella de carbono, al mismo tiempo que se satisfacen las crecientes demandas de mercado, asegurando la rentabilidad y sustentabilidad del proceso. La colaboración y la innovación son claves para alcanzar estos objetivos.



Si sigues **monitoreando tu flota** en diferentes plataformas de GPS es porque no conoces...

# MONITOR

Un producto de MAYASOFT



Consolida tus rutas en una sola plataforma sin importar el proveedor de GPS



Monitorea tu carga sin perderla de vista



Reduce costos



Envía notificaciones automáticas y al instante



Mantiene informados a tus clientes



Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV

**+ 300**

Gps integrados

**+ 2.000.000**

Despachos  
monitoreados

**+ 100.000**

Vehículos  
monitoreados

**500%**

Más productivo

[monitor@monitorpro.ai](mailto:monitor@monitorpro.ai)

[www.monitorpro.ai](http://www.monitorpro.ai)

## CAJA DE CAMBIOS OPTIMIZADA



### OPTICRUISE Y RETARDER

#### Opticruise:

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

#### Retarder:

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

**SCANIA**

# RED DE CONCESIONARIOS SCANIA

## BOGOTÁ

Calle 17 #68-24

## NEIVA

Calle 2 Sur #7-30  
Zona Industrial

## SOGAMOSO

AU Nobsa Kilómetro 17 Vía Duitama  
Belencito

## CALI

Calle 15 #25a 177 Arroyo Hondo  
Yumbo

## BARRANQUILLA

Cra. 14#54-155 Soledad  
Centro Empresarial La Sultana del Caribe

## BUCARAMANGA

Calle 70 #7W-70 Kilómetro 3  
Vía Girón

## MEDELLÍN

Cra. 56 #62-84  
Barrio El Chagualo

## CARTAGENA

Urb. Anita, diagonal 35 #71-77  
Patio Portal de Transcaribe

## MONTELÍBANO

Kilometro 3 Vía a Cerro Matoso, Montelíbano, Córdoba.

## UBATÉ

Kilómetro 1 Vía Cucunubá - Ubaté, Cundinamarca.



[comercial.colombia@scania.com](mailto:comercial.colombia@scania.com)

Síguenos en



YouTube



## SCANIA ASSISTANCE

COLOMBIA 01 8000 184548

ARGENTINA 0 800 999 722642 (SCANIA)

BRASIL 0800 019 4224

CHILE 1 88 800 722642 (SCANIA)

PERÚ 0800 51 727

URUGUAY 0800 8351

MÉXICO 01 800 4722642

Scania tiene una política de mejora y desarrollo continuo de sus productos. Por lo tanto, se reserva el derecho de hacer modificaciones en sus productos sin previo aviso. Las características y especificaciones de los productos de la marca pueden variar de un mercado a otro. Para mayor información sobre esos aspectos, entre en contacto con su concesionario o visite [www.scania.com/co/es/home.html](http://www.scania.com/co/es/home.html)