

Con la mirada puesta en el futuro



En época de plena reactivación económica, el gremio del transporte de carga por carretera necesita hoy más que nunca el concurso del gobierno, las entidades territoriales, los generadores de carga, las sociedades portuarias y la infraestructura, para que su modelo de negocio siga siendo viable y puedan continuar siendo dinamizadores y pieza clave de la economía nacional.



La logística, eje fundamental de la reactivación

La actividad logística como eje central del comercio en el mundo, determinada por múltiples actores que, aunando esfuerzos, competencias, recursos económicos y humanos, permiten que los productos y materias primas lleguen a sus destinos; esa es la razón de ser de FEDETRANSCARGA.

Henry Cárdenas Cruz, Presidente de FEDETRANSCARGA

En Colombia, el sector de transporte de carga por carretera juega un papel fundamental en el andamiaje de la logística; casi el 80% de los productos de exportación, importación y consumo interno, son transportados en camiones y por supuesto, las necesidades del sector en cuanto a renovación de parque automotor y construcción de infraestructura carretable se han venido dando con el Plan de Modernización del Gobierno, primero, acompañado de la exitosa figura del IVA Crei y segundo, con importantes obras de infraestructura, túneles y viaductos, que han sido puestos en funcionamiento, acortando distancias, reduciendo tiempos logísticos y determinando disminución en los costos operativos de los vehículos.

Bajo la crisis de la pandemia nuestro sector debió afrontar y superó las adversas condiciones que se derivaron en la operación de los camiones por efectos de las restricciones que se dieron para laborar; nuestros conductores nunca fueron inferiores al reto impuesto y el país en ningún momento sufrió de desabastecimiento. No obstante, en la dinámica del sector surgen coyunturas que determinan la necesidad de reacomodar las condiciones bajo las cuales desarrollamos nuestra actividad. De vieja data los generadores de carga han buscado maximizar sus dividendos bajo la premisa de obtener fletes más bajos y en contraposición, los pequeños propietarios, poseedores y tenedores de camiones, buscan que el valor a pagar sea mayor con el mismo propósito de obtener mayores utilidades.

Es ahí donde las empresas de transporte de carga han mediado entre estos dos actores, con el fin de tratar de equilibrar sus pretensiones, en el entendido que no influimos de manera determinante en la fijación de estas relaciones económicas.

Por su parte, el Gobierno Nacional, dentro del marco de la libertad vigilada propuesta desde el año 2011, ha intervenido el mercado para tratar de corregir las fallas del mismo y es por esta razón que hoy la herramienta, otrora de consulta, pero ahora de carácter obligatorio como piso de las negociaciones de fletes y valores a pagar, es el Sice Tac, que rige las relaciones económicas dentro del sector.

Este muestra un beneficio potencial y es el de determinar que los fletes no pueden ser negociados por debajo de los valores propuestos como costos de la operación, no obstante las variables en el ejercicio de la actividad de transporte en cuanto a estos, que presenta un universo de posibilidades que aún no están contempladas, razón por la cual la aplicación a raja tabla de la misma, acompañada de las sanciones por su incumplimiento, resulta quizá indebida, pues el Sice Tac aún

se encuentra en construcción y solo con la participación de todos los intervinientes se podrá implementar de la manera más adecuada, en aras y beneficio del sector.

El planteamiento de la reactivación económica, tan buscado y requerido por todos y cada uno de los colombianos, se venía dando con índices de crecimiento puntuales que mostraban una recuperación económica en franca alza, sin embargo, el llamado paro nacional que se presentó en abril y terminó en junio de este año, determinó enormes pérdidas en los sectores de la producción y por consiguiente para el nuestro.

Incluso cambió la logística de nuestro país, pues el puerto de Buenaventura abandonó su primordial posición de importancia para cederla al de Cartagena y esto, determinado entre otras por las desbordadas protestas y vías de hecho que azotaron durante las protestas el departamento del Valle del Cauca y el principal puerto sobre el Pacífico, determinó que algunas navieras tomaran la decisión de no volver a atracar en Buenaventura, desplazándose a la Costa Atlántica con la ya conocida condición de aumento de costos de transporte y condiciones de

aglomeración, para lo cual Cartagena debió acomodarse sin que hubiese podido con antelación vislumbrar tal situación.

Nuestras empresas y el sector continuaron acomodándose a la nueva realidad, sin dejar ni un día de transportar el desarrollo del país, no obstante que lenta e imperceptiblemente un nuevo fenómeno amenazaba la estabilidad de la economía nacional y por ende, del transporte de carga por carretera: la escasez de contenedores que a nivel global se está convirtiendo lenta y progresivamente en el mayor efecto negativo de la pandemia en cuanto a la recuperación económica se refiere.

Esta situación ha determinado un aumento desmesurado en el valor de los fletes marítimos hasta en un ochocientos por ciento, el consiguiente aumento del valor de los productos transportados y está determinando en Colombia la disminución de la productividad por la falta de materias primas, además de la aceleración de la inflación que a la fecha está en un 4,5% en contra del objetivo del Emisor, que la proyectó en el 3%.

FEDETRANSCARGA propone al Gobierno Nacional disminuir temporalmente el valor de los aranceles para los bienes, productos y materias primas que sean requeridos para la operación de nuestros camiones, con el fin de paliar el posible desabastecimiento que se pueda generar y el consecuente aumento de precios. Esta determinación puede ser una importante herramienta para la reactivación económica que Colombia necesita.

LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA siempre han mediado entre generadores y transportadores, para tratar de equilibrar sus pretensiones sin influir de manera determinante en sus relaciones económicas.



COLTANQUES
Logística y Transportes

**47 años posicionándonos
con honestidad y transparencia**



***en el transporte
y en la logística***

WWW.COLTANQUES.COM.CO

 Coltanques

 @coltanques_sas



SC2283-1



SA -CER224267



OS273-1



SV-CER809241



Presente y futuro del transporte de carga en Colombia



Ángela María Orozco Gómez,
Ministra de Transporte.

La Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, aborda los temas más relevantes de la agenda actual con los transportadores, considerados por el Gobierno como un sector de especial importancia para mantener el bienestar de todos los colombianos.

¿Cómo recibió el Gobierno la contribución de los transportadores durante la pandemia?

Aun cuando la mayoría de empresas y comercios estaban cerrados al público, el abastecimiento de farmacias, supermercados, carnicerías y otros establecimientos que proveen bienes esenciales de consumo diario logró mantenerse gracias a que el sector transporte de carga continuó operando durante todo el 2020.

Para facilitar esta labor, desde el Gobierno nacional se pusieron en marcha medidas enfocadas a garantizar la seguridad de los transportadores, como las caravanas seguras y los puestos de atención y desinfección en carretera y algunos incentivos económicos temporales, como el no pago de los peajes en las carreteras.

Actualmente, hemos alcanzado e incluso superado las cifras de movilización de carga del 2019, pasando de 88,3 millones de toneladas movilizadas entre enero y septiembre, a 89.0 millones en el mismo periodo de 2021. Este avance del 1,74% es significativo, teniendo en cuenta las condiciones actuales de los mercados mundiales.

¿Colombia posee una sincronía logística que trasciende al transporte?

El Gobierno nacional ha hecho grandes esfuerzos por continuar desarrollando la infraestructura del país, generando condiciones ideales para el correcto desarrollo de las actividades productivas. Sin embargo, la infraestructura no lo es

todo; ejecutar nuevas y mejores prácticas de operación, apostarles a proyectos que agregan valor desde la logística y el transporte, desarrollar nuevos servicios especializados en logística e implementar nuevas tecnologías para la gestión de la flota y el relacionamiento con clientes y proveedores, hacen parte del camino que debe llevar el sector privado para aportar a la sostenibilidad y el crecimiento.

Desde el Ministerio de Transporte se desarrollan capacidades técnicas con el apoyo de entidades multilaterales como en BID y trabajando en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación, para contar con un esquema institucional articulado que apoye los desarrollos locales y los integre en un eficiente sistema nacional logístico.

¿Cuál es el balance del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga?

Fue diseñado e implementado en 2019 y se ha complementado y fortalecido con los Decretos 221 del 14 de febrero de 2020 y 789 del 4 de junio de 2020, que contemplan el beneficio de la exención del IVA en la compra de los nuevos vehículos, que los pequeños transportadores que integran el programa y cumplen las condiciones señaladas en los mismos, adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.

Desde el comienzo del programa, reglamentado con la Resolución 5304

del 24 de octubre de 2019, hasta el 31 de octubre de 2021, se han desintegrado en total 2.509 vehículos de carga y a través del nuevo Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga y con corte al 31 de octubre de 2021, por concepto de reconocimiento económico, se han ejecutado \$89.377 millones, beneficiando a los propietarios de 1.660 vehículos. Ahora bien, en desarrollo programa de modernización, con corte a 31 de octubre de 2021, han ingresado 1.240 nuevos vehículos en reposición. Finalmente, gracias a la modernización generada por el programa, se han reducido más de 110.000 toneladas de CO2 desde el 2019.

¿Para facilitar la compra de vehículos nuevos, cuánto han dejado de percibir por IVA?

Considerando los datos registrados y las proyecciones realizadas, se establece que, en el año 2020, el impacto fiscal por el ingreso de vehículos nuevos de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) mayor a 10,5 ton, con el beneficio de IVA CREI, fue aproximadamente de \$18.380 millones y se estima que este año sea del orden de los \$50.000 millones de pesos.

¿Qué es lo mejor del Sice-Tac y si es susceptible de perfeccionar a futuro?

Es importante precisar que el sector transporte y la actividad transportadora está en constante desarrollo y evolución, por lo cual, el SICE-TAC también es una herramienta dinámica que responde a los cambios y el paso del tiempo, así

como a las necesidades del mercado. El Ministerio de Transporte, a través de la Oficina de Regulación Económica, realiza mesas de trabajo en conjunto con el Observatorio del Transporte de Carga por Carretera-OTCC, donde participan representantes de los generadores de carga, empresas de transporte y propietarios de vehículos, para actualizar la estructura de costos, buscando que cada vez esté más cercana a las realidades operativas sectoriales.

Además, es de señalar que mensualmente la herramienta SICE-TAC se actualiza en su componente de Costos Variables, para los insumos de llantas, lubricantes, filtros, mantenimiento y reparaciones y el costo de bioseguridad, teniendo en cuenta el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera-ICTC, publicado por el DANE. Así mismo, el precio de combustible-ACPM se actualiza mensualmente según la publicación del Ministerio de Minas y Energía.

¿Cuál es el legado ministerial y del Gobierno del Presidente Duque para el sector?

Nuestro trabajo con los transportadores es permanente. Desde el inicio de este Gobierno hemos realizado más de 300 mesas técnicas, siempre enfocadas en escuchar sus necesidades para que podamos llegar a acuerdos efectivos y oportunos. Trabajamos conjuntamente a través del "Programa de Modernización de Carga" para promover la eficiencia del transporte, activar el emprendimiento en los actores del sistema y mejorar la calidad del aire en el territorio nacional.

Es claro que el bien de los ciudadanos es un interés colectivo, y respetando este derecho, es necesario destacar el trabajo del Ministerio de Transporte en dos frentes principales durante la crisis sanitaria: el primero, la creación y puesta en operación del Centro de Logística y Transporte, que permite el encuentro de las diferentes autoridades administrativas, locales y todos los actores del sector para la toma de decisiones respecto de la garantía de la prestación del servicio de transporte en el territorio nacional, así como la de abastecimiento de bienes en todas las regiones del país, entre los que se encuentran insumos y artículos para la salud, acompañando el movimiento de miles de toneladas.

El segundo, la posibilidad de apoyar a los empresarios del sector bajo la línea "Transporte Responde", la cual y mediante un convenio con Bancóldex, ha dispuesto de \$810.000 millones para generar liquidez a los agentes del sector y apoyar el camino de la reactivación económica a la que hoy nos enfrentamos.

Estas acciones y las demás, que están enmarcadas para hacerle frente a la nueva normalidad, son y serán el resultado del pacto nacional alrededor de la equidad; por eso, desde el Ministerio de Transporte continuaremos facilitando el cierre de las brechas sociales y brindando a los colombianos la posibilidad de participar activamente.

Volkswagen Camiones y Buses sigue creciendo en Colombia



Camiones
Buses

Estamos cerca de doblar nuestra participación de mercado respecto al año pasado



Delivery

La línea más moderna de Volkswagen Camiones y Buses. Es robusta y versátil, con capacidad de carga de hasta 7 toneladas, largo carrozable máximo de 6.8 m y frenos 100% aire. Además, no requiere cupo.



Constellation

Confortable y robusta, esta exitosa línea, se consolida como líder en tractocamiones 4x2 en 2021. Ofrece camiones rígidos y tractocamiones con bajo consumo.



Volksbus

Su chasis desarrollado exclusivamente para el transporte de pasajeros ofrece capacidad de hasta 29 pasajeros sentados y viene equipado con frenos 100% aire. Es ideal para el segmento de busetas en Colombia.



Posventa

**16 Talleres
a nivel nacional**

Frecuencias de mantenimiento desde 20.000 hasta 40.000 km, dependiendo del tipo operación.



@vwcamionesybusescolumbia



Volkswagen Camiones y Buses Colombia



SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENSOS ECE R13



AIRBAGS (0) NO INCLUIDO



CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD NO INCLUIDO



ALERTA DE COLISIÓN FRONTAL NO INCLUIDO



El poder silencioso que impone su presencia entre los transportadores de carga

Arintia Group, con su marca de tractomulas FAW Trucks, está pisando muy fuerte en el segmento de carga pesada, adicionando el componente ambiental y alta eficiencia en el desempeño.

Hace cuatro años, de la cabeza de Diego Valdivieso, visionario con mucha experiencia en empresas del sector transportador, se concretó una de esas ideas que todo el mundo mira con desconcierto porque piensa que es una locura, pero que como todas las grandes locuras de los pioneros que tienen la capacidad de ver más allá, se ha transformado en un exitoso modelo de negocio, con indicadores de crecimiento inimaginables a corto plazo.

El negocio empezó bajo la sombrilla del holding empresarial Arintia Group, la representación para Colombia de la marca asiática FAW Trucks, segundo productor de automóviles y camiones en el mundo, después de la multinacional Toyota y fabricante con mucha experiencia de unidades dedicadas para el transporte de carga pesada con tecnología a Gas Natural Vehicular original de fábrica.

“Arrancamos con la difícil misión de convencer a los transportadores, generadores y empresas, de que el futuro de estos vehículos está fundamentado en la implementación de tecnologías limpias como el GNV. Apalancados en un cliente y un comercializador de gas convencidos, importamos los dos primeros camiones en 2018, y mientras se comprobaban las ventajas que ofrecía la tecnología en las carreteras, iniciamos una decidida campaña de comercialización, marketing y acompañamiento para darnos a conocer masivamente”, recuerda Andrés Méndez, vicepresidente automotriz de Arintia Group / Faw Trucks Colombia, agregando que a la fecha y en menos



Actualmente, el número de vehículos dedicados a GNV que ruedan transportando carga pesada por las carreteras del país, supera los 600, de los cuales Arintia Automotriz ha colocado 243.



LOS VEHÍCULOS DE FAW TRUCKS reducen hasta en un 30% la huella de carbono comparados con los que usan combustibles fósiles y un 99% de material particulado fino expulsado al ambiente.

de cuatro años, 243 unidades han sido vendidas en el país.

La marca también participa en otros segmentos como minimulas, doble troques, camiones sencillos y furgones, pero para el caso de las tractomulas, su línea estrella, vienen configuradas para movilizar el mismo peso que mueven las marcas tradicionales a diesel.

Es ahí donde el cliente debe evaluar la conveniencia de transportar 800 kilos menos de carga, que es lo que pesan los cilindros, pero obtener ahorros de hasta el 30% en consumo de combustible, 33% en la compra del vehículo comparado con los de diesel, amplios beneficios tributarios y subsidios del gobierno (IVA Crei o chatarrización) y una invaluable contribución al medio ambiente del país.

MARCANDO LA DIFERENCIA

El entable de FAW Trucks ofrece presencia comercial en su sede principal ubicada en la zona industrial del municipio de Mosquera, circundante a Bogotá, así como en Medellín, Bucaramanga, Cali y Barranquilla, con una red de talleres propios, el más completo inventario de autopartes y repuestos en la capital del país, Barranquilla, Bucaramanga y Cali, así como talleres tercerizados en Cartagena y Medellín. Esto ha sido posible gracias a su estrategia de apalancamiento en el tema ambiental, dirigida inicialmente a las grandes empresas con flota propia, que lideran la implementación de tecnologías limpias en sus sistemas de transporte, además de un precio muy competitivo y evidentes beneficios tributarios; de esa forma lograron imponerse y colocar las primeras unidades que, más adelante y gracias a su alta calidad y prestaciones, también empezaron a abrirles nuevos espacios. Su experiencia les ha permitido perfilar tres tipos de cliente: quien toma la decisión de comprar, que puede ser una persona o una empresa, y es al que le interesa optimizar sus indicadores costo eficientes y contribuir con el medio ambiente; el segundo es el cliente de mantenimiento, que quiere siempre vehículos disponibles y servicio técnico 24/7 y el otro cliente fundamental es el conductor, que además de cuidar la inversión de su patrón y hacerla producir, es quien los recomienda con sus colegas en las carreteras.

Los vehículos originales de fábrica ofrecen la mejor tecnología a gas natural vehicular, con una súper estructura contra siniestros que contiene ocho tanques de aleación de 260 litros cada uno, ubicados en la parte trasera de la cabina motriz, que entregan autonomía entre 600 y 700 kilómetros, dependiendo de las condiciones de la topografía y de manejo por parte del conductor.

Ahora, uno de los retos principales de FAW Trucks Colombia, después de haber superado mitos sobre el origen de la marca y desempeño en la topografía colombiana de la tecnología GNV, es aumentar la velocidad de inversión en estaciones de servicio camioneras, con espacios adecuados y especialmente válvulas de llenado rápido, que disminuyan los tiempos de tanqueo actuales.

La marca trabaja de la mano con la cadena de producción, distribución y comercialización de GNV, con empresas como Ecopetrol, Promigas, EPM y Vanti, entre otros.



Carga pesada con conciencia ambiental

FAW Trucks se impone con su tecnología a gas natural, que supera todas las pruebas de desempeño en carretera, un inmejorable servicio posventa y un grupo de investigación y desarrollo para optimizar el desempeño de los vehículos.

Las proyecciones de crecimiento de FAW Trucks en Colombia son tan optimistas como el proceso mismo de cambio que está viviendo el sector transportador de carga, que cada día requiere vehículos más modernos para renovar sus flotas y operar con tecnologías limpias que contribuyan al cuidado del medio ambiente.

Eso es lo que los ha llevado a triplicar sus ventas en los últimos tres años, con una proyección que ya superó las 200 unidades facturadas este año, 400 presupuestadas para 2022 y cerca del 5% de participación en el segmento a nivel nacional a corto plazo, lo que se traduce en unos 4.000 vehículos rodando por la infraestructura vial del país de aquí a 2025.

Saben que es una meta ambiciosa y que para lograrla deben trabajar más allá de las ventas netas. “Lo más importante para nosotros, lo que más cuidamos y valoramos en la compañía es la posventa, la representación de la marca, que apoyada en un inventario suficiente y con excedentes para los 243 vehículos marca FAW Trucks ya vendidos y que pronto

circularán por las carreteras del país, son nuestra mejor carta de presentación para ampliar la cartera de clientes”, dice Andrés Méndez, vicepresidente automotriz de Arintia Group / Faw Trucks Colombia.

FAW Trucks Colombia firmó un convenio con CESVI Colombia, empresa altamente reconocida por la formación

FAW TRUCKS Colombia tiene como estrategia principal lograr que el mercado secundario de los equipos comercializados sea atractivo, cuando luego de 600.000 kilómetros de uso, mantengan un valor comercial conveniente para el primer comprador.

de conductores, para certificar a todos los que reciben equipos FAW Trucks, certificación que dura seis días a tiempo completo, profundizando temas técnicos y desarrollando prácticas reales en operación, porque en el momento que el propietario adquiere la máquina, el conductor se convierte en uno de sus activos más estratégicos; adicionalmente, desarrollan dos cursos de formación sin costo para cualquier conductor que acredite tener licencia de conducción para equipos de transporte de carga y quiera anticiparse y conocer de la tecnología.

Más alianzas estratégicas

En 2017, Diego Valdivieso, presidente de Arintia Group, aprovechó toda su experiencia en el sector transportador y fue invitado por los comercializadores de gas natural vehicular a evaluar la oportunidad de introducir en el mercado colombiano equipos para el transporte de carga con motor dedicado a GNV, representando la marca FAW Trucks en Colombia. Como resultado, la marca se

convirtió en pionera en este segmento en el país, creando un modelo de negocio desarrollado desde el principio como debía ser, en alianza con toda la cadena de producción, distribución y comercialización de GNV.

“El mercado ya ha comprobado que nuestros equipos trabajan a la perfección en las carreteras colombianas, sin importar su grado de exigencia, que ofrecemos una marca con todo el respaldo de una de las organizaciones automotrices más grandes del mundo, que nos destacamos por mucho en el servicio posventa y que la recompra de equipos que ya estamos teniendo es la demostración del alto valor que nos comprometimos a ofrecer desde el primer día”, comenta Méndez.

En evaluaciones sobre el uso de los vehículos por parte de sus clientes, desde los que requieren alta eficiencia y ruedan cerca de 20.000 km mensuales, hasta los que apenas completan unos 4.000, la compañía ha establecido que una Tractomula FAW recorre en promedio unos 7.000 kilómetros mensuales generando un consumo de 4.200 metros cúbicos de GNV, una cifra que es igual a 130 taxis reabasteciendo o unas 300 unidades habitacionales consumiendo el combustible, lo que a las claras indica un negocio de alto perfil para este sector de combustibles.

La marca está debidamente acreditada y certificada ante las empresas aseguradoras que avalan las pólizas de los camiones en Colombia, como resultado de un proceso de auditoría y seguimiento que éstas hicieron a la compañía para validar su presencia, permanencia y respaldo en nuestro país, así como han consolidado excelentes relaciones con los bancos que otorgan financiación para adquirirlos.

Por último, FAW Trucks dedica una gran cantidad de tiempo y recursos al acompañamiento por medio de Departamento de Productividad y Experiencia, donde trabaja un grupo de ingenieros dedicados al análisis de toda la Data diaria que proporcionan los vehículos, que previamente es autorizada por los clientes y se alberga en un computador a bordo con sistema de telemetría y GPS incluido, que en tiempo real muestra el comportamiento de la máquina, le proporciona al propietario informes de alto valor en factores como ahorros de combustible, recorridos, impacto ambiental y funcionamiento y le permite a la compañía individualizar cada unidad para ayudarla a optimizar su rendimiento, seguir sus patrones de mantenimiento y anticiparse a los fallos o averías.

Supertransporte, hacia una logística eficiente con legalidad

Nadie puede discutir la responsabilidad que tiene el transporte de carga para el mantenimiento, abastecimiento y conectividad del país.

El de carga en Colombia es uno de los sectores más importantes dentro del transporte y de ahí que sea justo que a todos los miembros y actores de este modo se les destaque y celebre permanentemente su importancia. Esta misma relevancia llevó a la Superintendencia de Transporte a tener entre sus banderas la prevención, la promoción y el acompañamiento a los empresarios del sector de carga terrestre en nuestro país. Hoy, cuando la Superintendencia cumple 30 años de labores como una entidad renovada y fortalecida, esas actividades, junto con la presencia institucional en puertos, se mantienen más vigentes.

Para lograr una mejor competitividad del país, el multimodalismo que está implementándose en las actividades portuarias, debe ser óptimo. En esto, la trazabilidad del cumplimiento y reporte de actividades en la materia ayudan a generar una logística eficiente y, por ende, con legalidad, transparencia y equidad, que son las políticas del Gobierno del Presidente, Iván Duque.

De acuerdo con el superintendente de Transporte, Wilmer Arley Salazar Arias, "es importante que las empresas de transporte de carga terrestre, al igual que todos los actores que les correspondan según la normatividad, cumplan a cabalidad con lo establecido en la Circular 20213040005875, expedida el 15 de febrero de 2021 por el Ministerio de Transporte, que reglamentó las condiciones, criterios técnicos y metodología para el reporte de información de entornamiento portuario en el sistema de reporte Inside. Siempre existirán retos que superar, sobre todo en un sector tan dinámico como el transporte; sin embargo, estamos convencidos de que la conciencia de legalidad y el autorreconocimiento como parte de un sistema, harán la diferencia".

El Superintendente Salazar también enfatizó en que se seguirá acompañando a los empresarios de carga, no solo socializando la normatividad vigente, sino realizando operativos y ejerciendo una supervisión comprensiva, tanto de los generadores de carga como de las sociedades portuarias. "Lo que se busca es acompañar a todos los actores del sector que están presentes en la cadena y, cuando corresponda, exigir la prevalencia de la ley", dice.

Superintendente de Transporte, Wilmer Arley Salazar Arias.



Delegado de Puertos, Andrés Palacios Lleras.

PARA LOGRAR UNA MEJOR COMPETITIVIDAD del país, el multimodalismo que está implementándose en las actividades portuarias, debe ser óptimo.

Por su parte, el delegado de Puertos, Andrés Palacios Lleras, reconoce la importancia de la labor de los transportadores de carga para el país: "por eso seguimos trabajando desde la Dirección de Promoción y Prevención, parte de esta delegatura, realizando mesas de trabajo para escuchar las inquietudes y solicitudes del sector".

Para la SuperTransporte es tan importante el acompañamiento a los empresarios, como el cumplimiento riguroso de la ley. Por eso, en los últimos

meses, en la entidad se han tomado decisiones importantes para que el transporte de carga y la logística en las actividades portuarias sea óptima y redunde indudablemente en la prestación de un servicio de calidad. Esto es muy importante porque hay que recordar que los puertos son la entrada del desarrollo, del crecimiento económico y de una reactivación acelerada del país, en especial luego de la coyuntura que vivimos. De ahí la necesidad de que el multimodalismo funcione de manera eficiente.

Las diferentes actuaciones administrativas de la entidad para fortalecer la eficiencia en puertos y su relación con el transporte de carga, demuestran que la Superintendencia de Transporte ha consolidado su madurez, comprometida a cumplir con su misión constitucional y legal al reprochar el incumplimiento de la normatividad, pero también lista para actuar como un catalizador para la socialización de la ley. Esta última actividad se adelanta con buenos esfuerzos, pues la construcción del país que todos queremos solo puede alcanzarse con un sector de transporte de carga unido y cumplidor de las normas.



La primera pick up 100% eléctrica llega a Colombia

Auteco Mobility fortalece su portafolio de vehículos sostenibles con una nueva camioneta todoterreno.

La firma Auteco Mobility se posiciona en Colombia como líder en soluciones de movilidad sostenible, con una amplia oferta de vehículos eléctricos, entre los que se destacan motocarros, cuadríciclos, camiones, vans y pick ups.

En esta última categoría la empresa introduce este año su nueva camioneta eléctrica Pick up Rich 6EV, un vehículo que, como afirma Andrés Cortés Parra, director de Auteco Business, “tiene toda la versatilidad para ser usada en diferentes tipos de negocio, pero al mismo tiempo con diseño y tecnología para aquellas personas y familias que deseen tener un vehículo robusto para transportarse con el gran diferencial de ser eléctrico”.

Esta pick up marca Dongfeng, cuya única representación en el país está a cargo de Auteco Mobility, por ser eléctrica, no tiene restricción vehicular, un beneficio en especial para el sector transportador que tendrá 30% más de productividad gracias al ahorro que esto significa.

“Nos complace sorprender gratamente a todos los colombianos y anunciar esta nueva apuesta, alineada con nuestro compromiso con el desarrollo de la movilidad sostenible y en este sentido, nuestro portafolio debe robustecerse en eléctricos para tener una solución adecuada para cada necesidad. Estamos seguros de que es óptimo, no solo para las familias sino para las empresas que buscan un vehículo que lo tiene todo, con el gran plus de ser eléctrico y contribuir con el medio ambiente y el ahorro para sus bolsillos”, asegura Cortés Parra.

Lujo en diseño y condiciones técnicas

Entre las características técnicas que sobresalen en la Pick up Rich 6EV está su autonomía de hasta 400 km (dependiendo de las costumbres de manejo y condiciones del terreno) y su sistema de frenos regenerativo, que transforma parte de su energía cinética en energía eléctrica para recorrer más kilómetros.

Cuenta con capacidad para cinco ocupantes y motor eléctrico de 160 CV y 420 Nm de par, que le proporcionan una velocidad máxima de 110 km/h. Su

LA CAMIONETA ELÉCTRICA PICK UP Rich 6EV se encuentra disponible en todos los puntos de venta de Auteco Business del país, por un precio de \$174.990.000.

ESTA PICK UP MARCA DONGFENG, cuya única representación en el país está a cargo de Auteco Mobility, por ser eléctrica, no tiene restricción vehicular.

batería es de 68 kWh e integra además frenos de disco delante y trasero, alarma para peatones, ABS y Airbags.

“Gracias a los diferentes atributos de esta Pickup, sus ocupantes podrán vivir una verdadera experiencia de confort y conexión a bordo. En cuanto a tecnología, el vehículo cuenta con control electrónico de estabilidad (ESP), asistente de arranque en pendiente (HHC), sistema de distribución de frenado (EBD) y sistema de control de tracción (TSC)”, agrega el Director de Auteco Business.

La Pick up Rich 6EV está también equipada con pantalla táctil, una cámara 360° para una visión completa, sillotería en cuero, mandos en el timón, sistema keyless, bloqueo central, dirección electrohidráulica, caja automática y modos de manejo normal, Eco y Sport. Su diseño es aerodinámico, con accesorios de fábrica como las barras antivuelco, los estribos y el recubrimiento del cargo box para protección al momento de cargar mercancía.

“Es un vehículo que te conecta con una fuerza que todo lo puede, cuenta con una capacidad de carga total de 1,2 toneladas (incluye pasajeros) y un plató con un cubicaje de 1,51x1,56 metros para que puedas llevar todo lo que necesites”, añade el directivo.

Apuesta sostenible de largo aliento Desde 2019, cuando nació Auteco Mobility, esta organización se ha consolidado como la compañía líder en ofrecer soluciones de movilidad sostenible en nuestro país, con el respaldo y trayectoria de Auteco en Colombia.

“Auteco Mobility no solo está en la búsqueda de desarrollar más modelos de vehículos para el mercado colombiano, sino en la de desarrollar el ecosistema necesario para la masificación de la movilidad eléctrica en el país, en frentes como el desarrollo de carga, electrolinerías, financiación, entre otros, que contribuyen al impulso de la movilidad sostenible en Colombia”, concluye Andrés Cortés Parra, director de Auteco Business.

En 2020 la compañía lanzó más de 33 vehículos nuevos al mercado colombiano, 10 de ellos en movilidad eléctrica individual y vehículos utilitarios cero emisiones. Actualmente ofrece más de 12 opciones de eléctricos y en 2021 se han comercializado más de 20.000 vehículos de esta categoría, posicionándose como líder del mercado de vehículos cero emisiones en Colombia.



Gas natural vehicular es garantía de movilidad sostenible en el largo plazo

Vanti encamina sus esfuerzos a posicionar el uso de este combustible entre los transportadores de carga colombianos.



El gas natural vehicular ha demostrado ser uno de los combustibles más limpios y que mayores beneficios trae al transportador de carga colombiano, gracias a los ahorros que le proporciona en los costos de su operación y la mitigación de impactos negativos al medio ambiente, particularmente a la calidad del aire.

Según cifras de Vanti, en el país 519 vehículos de carga dedicados están consumiendo gas natural y 265 más están en proceso de introducción para este año. Así mismo, actualmente circulan 753 vehículos corporativos de carga y logística urbana activos en Bogotá y están en la adaptación de carga rápida en la red de estaciones de Vanti, para mejorar el servicio de flotas en la ciudad.

“El transporte de carga con gas natural vehicular presenta ya un crecimiento sostenido y creemos que este combusti-



John Jairo Contreras,
vicepresidente de Grandes Clientes de Vanti.

ble será protagonista en la canasta energética del transporte”, afirma John Jairo Contreras, vicepresidente de Grandes Clientes de Vanti.

Al ser el gas natural vehicular una de las fuentes energéticas de mayor crecimiento por su relación costo-eficiencia, su disponibilidad para el futuro está garantizada. Para el alto ejecutivo, “lo que necesitamos en este momento es el desarrollo del enorme potencial de reservas y la construcción de infraestructura para llevarla hacia la demanda final”.

Como lo proyecta el Plan Energético Nacional, el gas natural jugará un papel protagónico y aportará a la renovación

tecnológica en la movilidad, especialmente al transporte público de pasajeros, carga pesada y liviana, en las grandes ciudades.

“Colombia es un país de gas natural, con una prospectiva muy positiva de reservas tanto de recursos convencionales como no convencionales, que garantizan el abastecimiento seguro de la demanda por décadas. Como lo indicó recientemente la ACP y Ecopetrol, se desarrollan en la actualidad diversos proyectos de exploración y producción, con un desafío para el país en generar la infraestructura adecuada para su disponibilidad a la demanda”, añade.

Garantía energética para el futuro

El consumo de gas natural tiene una visión creciente al 2050, una tendencia de crecimiento generalizada en todo el mundo. Contreras comenta que “el gas natural se posicionará en el largo plazo, especialmente en transporte de prestaciones pesadas, en el 23% de flotas urbanas con 30.000 unidades y 37 % del transporte de carga con 120.000”.

Frente a la visión del crecimiento del consumo de gas en el transporte de carga, el Vicepresidente de Grandes Clientes de Vanti señala que, de acuerdo con la demanda de carga nacional esperada, habrá un incremento del 25 % entre el 2020 y el 2025, pasando de 343 tractocamiones activos a 3.540. Por su parte, la demanda de carga urbana esperada pasaría de 150 a 7.080 vehículos.

Lo anterior se explica por la política e incentivos a la renovación de flota de carga en Colombia como el Conpes 3963-19, que potencia la renovación del parque automotor de carga superior a 10,5 toneladas y define las bases de los programas de desintegración de vehículos antiguos, acceso a financiación, entrada de nuevas tecnologías y flexibilización de registro en empresas de transporte.

De otra parte, está la Ley 2128 del 4 de agosto de 2021 que promueve el uso del gas natural vehicular con el propósito de generar impactos positivos al medio ambiente, estableciendo cuotas mínimas

y obligatorias del 30 % para las nuevas compras de vehículos de pasajeros, carga, oficial y especial.

“El gas natural vehicular es la mejor opción para complementar la transición energética en el largo plazo, para contribuir a los compromisos que Colombia ha suscrito en la mitigación del cambio climático, brindando al país la oportunidad de incrementar sus indicadores de mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades, un objetivo que está contemplado en los planes de desarrollo de todos los territorios a nivel nacional”, agrega Contreras.

Vanti robustece su infraestructura de servicio

Con una demanda creciente en el transporte de carga, segmento donde el gas natural sigue derribando mitos sobre su desempeño y rendimiento presentando ahorros de alrededor del 30 %, e impactos ambientales positivos en la reducción de las emisiones de CO2 y valores muy cercanos al 100 % de material particulado, es consecuente que a la par se fortalezca la infraestructura para atender a los transportadores en las carreteras nacionales.

Es así que Vanti ha anunciado que destinará cerca de 10 millones de dólares en los próximos tres años para la consolidación de su infraestructura de servicio a lo largo y ancho de Colombia. Se trata de estaciones de servicio exclusivas para la operación de transporte de carga, que facilitarán la operación de los vehículos que transitan desde Bogotá hacia todas las regiones del país.

“Sentimos que el efecto de la toma de decisión del transportador ya se está dando de forma natural con los atributos que se han puesto sobre la mesa. A nosotros nos toca dotar de infraestructura y debemos estar a la altura de esa transformación para que los transportadores tengan la seguridad del abastecimiento. Ese es nuestro gran objetivo en el que estamos trabajando de cara al 2020-2025”, indica el Vicepresidente de Grandes Clientes de Vanti.



LEY 2128 DEL 2021 promueve el uso del gas natural vehicular con el propósito de generar impactos positivos al medio ambiente.

Cuando manejas con **Gas Natural Vehicular**,
contribuyes con la sostenibilidad del medio
ambiente y la economía de Colombia.



Cámbiate a Gas Natural Vehicular, contáctanos en:
Bogotá: 601 307 8121 opción 2
Bucaramanga: 607 685 4755 opción 2

vanti ✓[®]



@grupovanti

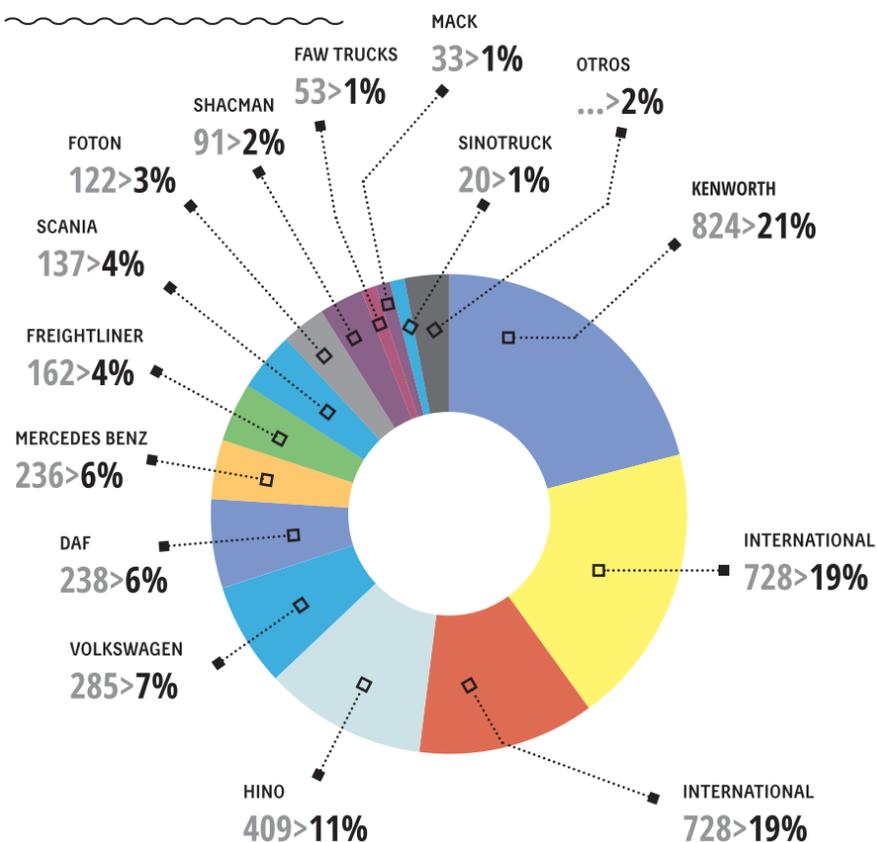
Vanti S.A. ESP. / Gas Natural del Oriente S.A ESP.

www.grupovanti.com

▶ REACTIVACIÓN Fenómenos económicos en pandemia

- ▶ Generadores disminuyeron fletes
- ▶ Cayeron las importaciones y exportaciones
- ▶ Supertransporte multa a transportadores y generadores
- ▶ Se desarrolla crisis de los contenedores
- ▶ Escasean materias primas para repuestos, autopartes y llantas
- ▶ Sobrecostos de hasta un 45%
- ▶ Descompensación de la carga

▶ PARQUE AUTOMOTOR Vehículos matriculados +10.5 toneladas



Estadísticas de movilidad, puertos y parque automotor FEDETRANSCARGA

▶ APOYO PARA DINAMIZAR EL SECTOR

- ▶ Interviene la SuperTransporte para que se aplique el Sice -Tac
- ▶ Se logran acuerdos con la UGPP
- ▶ Recuperación de la cartera superior a 45 días

▶ MOVILIDAD Y PUERTOS Transporte de carga no se detiene

Enero/Septiembre 2021:

733.100 viajes más que mismo periodo 2020
12,67% Variación porcentual positiva
6.518.381 de viajes en los primeros 9 meses
1.347.141 Cantidad de viajes con la que Bogotá lideró estadísticas. Le siguieron Barranquilla con **652.103** y Cartagena con **589.883** viajes

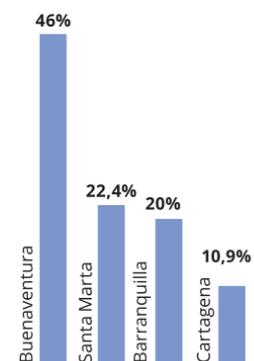
La Federación de Empresarios del Transporte de Carga ofrece la Data resumida sobre los indicadores más sensibles que reflejan la actual situación del sector transportador.

▶ ZONAS PORTUARIAS DE MAYOR MOVILIDAD Primer semestre 2021

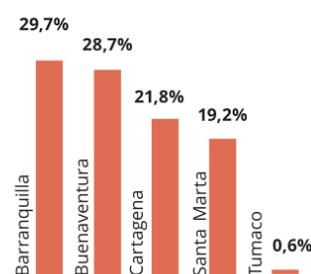
Toneladas movilizadas
Región Caribe 87,1% 57.444.426 toneladas
Región Pacífica 12,5% 8.222.864 toneladas

- ▶ Ciénaga es el más exportador del país 16.877.169 (39,8%)
- ▶ Buenaventura el más importador 6.462.986 (27,8%)
- ▶ 29,9 millones de toneladas de carbón salen por la Región Caribe (Ciénaga)
- ▶ Buenaventura y Barranquilla lideran el 62% de carga de granel sólido (no carbón)
- ▶ 8,5 millones de toneladas de otros graneles sólidos movilizadas en primer semestre 2021

Participación por importaciones



Participación por exportaciones





El ahorro de combustible con Shacman es de entre \$2.500.000 a \$3.000.000 mensuales.

Un año de éxitos para Shacman en Colombia

GEZPOMOTOR®
Camiones hechos para durar

Rentabilidad y alto rendimiento son los atributos que más atraen la atención de los pequeños y medianos transportadores de carga del país. Así lo evidencia el éxito en ventas que han tenido los vehículos de Shacman tras cumplir su primer año haciendo presencia en el sector automotor colombiano.

“Después de que hicimos la prueba de producto en el 2020 hemos tenido una respuesta increíble en el mercado. Hemos comercializado 337 unidades y nuestros clientes han manifestado tener ahorros de entre \$2.500.000 a \$3.000.000 mensuales en consumo de combustible”, asegura Juan Carlos González, gerente de Gezpomotor, representante de la marca para Colombia.

Los tractocamiones con motor Cummins ISZ13 (marca más vendida en el mundo) han demostrado ser los más eficientes en desempeño por su bajo consumo de combustible y su gran fuerza de 1.720 lb/ft y potencia de 460 hp.

Al ser Cummins la marca de motores con más unidades operando en el país, cuenta con una red de servicio de gran cobertura, brindando bajos costos en reparación y repuestos, en comparación con otras marcas que no son especializadas en la fabricación de motores exclusivamente. “El motor ISZ13 es el más adecuado para la operación de transporte de carga gracias a su tamaño, su torque robusto y, adicionalmente, sus bajas emisiones contaminantes al tener certificado Euro V”, comenta Alejandro Castrillón, gerente de ventas de Cummins.

Así mismo, Shacman le brinda al usuario ahorros en llantas y frenos, ya que, como explica González, las tractomulas traen retardador hidráulico, que es algo novedoso para Colombia, pero obligatorio en otros países. “Este retar-

Con más de 300 unidades vendidas, la marca prepara inventario modelo 2023 para satisfacer la demanda de sus clientes al cierre del 2021.



dador hace que cuando el vehículo va bajando cargado no tenga que oprimir su freno de pedal, por lo que las llantas no se calientan y la maniobra es mucho más segura”, dice.

De otra parte, está el confort del vehículo, el cual cuenta con camarote, climatizador de cabina, entre otros atributos que garantizan el buen descanso y la seguridad del operador de la unidad, brindando más rentabilidad. “Estas características superiores lo hacen un carro de gran aceptación en el sector a un precio inferior de la competencia, aproximadamente 120 millones menos. Usted obtiene mejor equipo por menor inversión”, asegura el Gerente de Gezpomotor.

SHACMAN es la única marca que tiene el 100 % de las autopartes disponibles en el mercado colombiano.

Y añade: “Hoy pueden visitar nuestros canales virtuales en redes sociales donde encontrarán múltiples testimonios de clientes que están siendo beneficiados por este equipo que les brinda mayor rentabilidad a menor costo”.

Vehículos para diversas aplicaciones

Además del camión en mención, la marca Shacman cuenta con tres aplicaciones más, como los camiones tipo 8x4

que se están utilizando en minería con motor Cummins ISM con 440 hp., que es el más popular en Colombia.

También está la minimula con motor ISM de Cummins con 385 hp., un vehículo que se está utilizando para trabajo en los puertos colombianos con un portacontenedores de tres ejes, y capacidad para mover contenedores de 29 y 30 toneladas, convirtiéndola en la minimula más robusta y potente disponible en el mercado nacional. Otra categoría es el vehículo chasis 6X4 con motor ISM de Cummins de 345 hp., el cual es utilizado como volqueta doble troque, una opción conveniente para las operaciones de construcción de vías.

Los productos Shacman son hoy la mejor opción para el transporte de carga, al usar componentes conocidos y el mejor motor, operando a bajos costos operativos y con el menor valor de inversión. “Hemos tenido mucho éxito porque el transportador ha tenido la oportunidad de vivir esa experiencia, el mercado lo está comprobando”, agrega.

Respaldo y garantía en Colombia

Shacman cuenta con una red de servicios muy amplia en el país, apoyada por Cummins, talleres propios y talleres aliados, especializados en vehículos de carga, con presencia en todas las regiones del territorio nacional.

“Algunas marcas reconocidas están vendiendo muchos vehículos, pero no tienen las partes disponibles. Así nos lo han manifestado algunos clientes quienes han tenido que esperar hasta siete meses por un repuesto mayor y varias semanas por una reparación menor. Gezpomotor se ha afianzado en el mercado por tener el 100 % de las autopartes disponibles para que el transportador no pierda tiempo cuando necesita cambiar un repuesto o requiere de un servicio”, advierte el Gerente de Gezpomotor.

La marca no para de crecer en Colombia y se espera que en los próximos días comiencen a llegar vehículos modelo 2023, que desde ya se pueden separar. Todas las unidades modelo 2022 se agotaron recientemente. Sin duda, Shacman ha tenido una acogida contundente.

Hay que trabajar unidos para que la economía llegue a buen puerto

En Colombia, cerca del 80% de la cadena logística del transporte de carga de importación, exportación y consumo interno, se mueve en camiones, desde y hacia las sociedades portuarias.

“**E**n cualquier parte del mundo los puertos son el actor fundamental en la labor de comercio exterior, sin embargo, en Colombia parecen haberse estancado en un cuello de botella porque las operaciones de cargue y descargue son tan lentas e inoperantes, que dejan a un lado toda la optimización y la eficiencia que logra el transportador y la convierten en demoras que, no solo destruyen los indicadores de cumplimiento, sino que disparan los costos de la operación.

La Federación de Empresarios del Transporte de Carga ha puesto sobre la mesa el problema en reiteradas ocasiones ante la Superintendencia y el Ministerio de Transporte, incluso ante las propias sociedades portuarias, pero aún no ha sido posible una intervención de fondo. Al problema se une el poder económico que ejercen las principales navieras del mundo, que se han aliado para decidir en qué puerto atracan o dejan de hacerlo, tal como sucedió en Buenaventura, que vio como parte de su operación se fue hasta nuevo aviso para Cartagena.

A ello se suma la ineficiencia portuaria en temas como la capacidad de almacenamiento para acomodar las importaciones que llegan mientras se entregan o para almacenar las exportaciones que deben salir del país y aunque Buenaventura trabaja las 24 horas, la ausencia de coordinación entre las entidades oficiales impide que las operaciones fluyan normalmente en casos como el papeleo para nacionalizar mercancía, que depende de la Dian, que solo atiende en horarios de oficina y de lunes a viernes.

Es lamentable que la base de esas ineficiencias en los puertos se consolide sobre la cultura del beneficio propio antes que la del servicio a los demás y de las multas que enriquecen personas o entidades, mellando la competitividad y productividad, no de los transportadores, sino de Colombia y todo su entable de comercio internacional.

Henry Cárdenas Cruz
Presidente de
FEDETRANSCARGA



LAS INEFICIENCIAS PORTUARIAS nunca se han cuantificado en pérdidas, porque son un problema que siempre se le ha atribuido 'al otro'. Es como si nadie quisiera entender lo que significa que una mercancía no llegue a tiempo, cuando el empresario la necesita, para no tener que parar su producción.

Henry Cárdenas Cruz
Presidente de
FEDETRANSCARGA

Por último, es clave que así como las empresas de transporte son objeto de sanciones por incumplimientos o garantías, las sociedades portuarias también lo sean, ya que las malas conductas, que son de conocimiento público, deben ser vigiladas y sancionadas por el Estado, que no puede permitirse convivir con esos comportamientos.

Desde FEDETRANSCARGA proponemos que el enturnamiento de los contenedores y la importación y exportación de las mercancías, esté a cargo de una entidad de carácter público, privado o mixto, que no tenga nada que ver con los puertos, sino que dedique todo sus recursos exclusivamente a esta labor. Dicha entidad debe ser neutral, capaz de manejar simultáneamente cargues y descargues de 300 o 400 tractomulas, regular la operación y controlar la entrada y salida de mercancías.

Sin embargo, si nosotros los transportadores, el Gobierno, sus entidades regionales y locales y los particulares que manejan las sociedades portuarias no trabajamos unidos, será casi imposible lograr que cualquier iniciativa llegue a buen puerto porque no pasaremos de vernos como un modelo exitoso de negocio en vez de engrandecernos como la ficha clave para dinamizar la economía colombiana”.

SCANIA



40%
REDUCCIÓN
COSTO OPERATIVO



GREEN EFFICIENCY



CAMIONES SCANIA GAS EURO 6

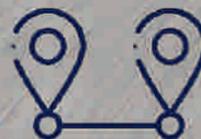
LA MEJOR
HERRAMIENTA
AL MENOR COSTO



ÓPTIMO FUNCIONAMIENTO
EN DISTINTOS CLIMAS Y
ALTURAS



REDUCE LAS EMISIONES
SONORAS EN UN 50%



EXCELENTE AUTONOMÍA
DE COMBUSTIBLE



POSIBILIDAD DE CARGA DE
COMBUSTIBLE EN
CUALQUIER ESTACIÓN GNV

La pandemia de los fenómenos económicos

La única vacuna conocida contra el aislamiento comercial y la contracción económica es la reactivación completa de las actividades comerciales respaldadas por el sector de transporte de carga.

“La emergencia sanitaria nos instaló en un escenario jamás imaginado, el miedo se apoderó de nuestro diario vivir, el aislamiento y el cierre del comercio determinaron una profunda fractura en la productividad y con ello, la sustancial disminución en nuestros ingresos y la consecuente merma de la actividad transportadora en detrimento de la generación de empleo y el otrora crecimiento sostenido que la economía venía presentando.

En nuestro entorno sectorial el transporte de carga por carretera, una de las pocas actividades productivas que, aún bajo las adversas circunstancias generadas por el virus nunca se ha detenido, presentó fenómenos económicos que en algunos casos resultaron inesperados. Qué decir del hecho de que el alivio otorgado al sector por el Gobierno Nacional de no cobrarles los peajes en todo el país fue aprovechado para beneficio propio de los generadores de carga, que respondieron disminuyendo el valor de los fletes argumentando que al quedar exentos de dicho cobro, ese dinero dejaba de ser un gasto para el transportador.

En los inicios de la pandemia la disminución en el volumen, tanto de exportaciones como de importaciones, afectó la economía del país en general y en particular la de los transportadores de carga por carretera, desencadenando una ostensible disminución de las mercaderías a transportar sin que mermara la oferta de parque automotor, lo que produjo nuevamente el fenómeno de contratar al mejor postor por el menor valor posible con la consecuente quiebra de muchos transportadores.

No obstante la crisis generada, el sector nunca determinó un cese de actividades y en cambio, redobló sus esfuerzos para abastecer de alimentos y productos de primera necesidad a Co-

LOS MEGAPROYECTOS en infraestructura, los proyectos mineros, energéticos y la producción de elementos básicos de la canasta familiar, son actividades que, aún durante la crisis, siempre han generado importantes utilidades para el país.

lombia, un país que mueve alrededor del 80% de sus mercaderías por la red vial nacional.

También hemos sabido aprovechar ostensiblemente los mecanismos planteados por el Gobierno Nacional y el Ministerio de Transporte, en cuanto a la renovación del parque automotor. De igual manera, la construcción de infraestructura carretable ha sido un gran aporte porque las obras civiles no solo contribuyen a mejorar la competitividad del país sino a generar empleo y dar la posibilidad a muchos de transportar productos para contribuir de manera decisiva a la anhelada recuperación económica nacional.

Vimos una Superintendencia de Transporte abriendo investigaciones a las empresas transportadoras debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio, e incluso a algunos generadores de carga, una medida nunca vista y que aplaudimos desde la Federación porque éstos, si bien son el eslabón más grande de la cadena logística, también optan en algunas ocasiones por incumplir el Sice Tac, la única herramienta disponible para regular el piso en la negociación de fletes y tarifas entre los actores de la cadena



Arnulfo Cuervo
Vicepresidente de
FEDETRANSCARGA

logística que, sin embargo y por su naturaleza, no establece el valor de la utilidad del negocio para las empresas de transporte.

En ese tema, los pequeños transportadores ya están solicitando al Gobierno Nacional que se establezca dicha rentabilidad mediante resolución o decreto.

Corresponde entonces al Ministerio de Transporte intervenir el mercado solo ante la presencia de fallas del mismo, que por su existencia amenacen su estabilidad. FEDETRANSCARGA, entre las múltiples propuestas elevadas al Gobierno Nacional para zanjar la posición del generador de carga, determinada por querer pagar menores fletes y la del tercero poseedor o tenedor de un camión, que busca recibir un mayor

valor, sugiere estabilidad bajo la figura de regulación del parque automotor y el incentivo a las empresas para hacerlas participes del comercio mundial y dinamizadoras de las exportaciones.

Es necesario recordar que cualquier intervención directa en los precios de los fletes puede ocasionar tal distorsión del mercado como lo haría el aumento por decreto de los precios de los productos de la canasta familiar. Por ello, la solución a los problemas que nos planteó la pandemia es, sin lugar a duda, la más pronta y oportuna reactivación de las actividades económicas y productivas, que son la única vía expedita para combatir el aislamiento, la reducción del consumo, aumentar la productividad y frenar la quiebra de empresarios y comerciantes".

Una Federación que habla por sus ejecutorias

Hacer algo diferente y mejor, beneficiar realmente a los transportadores como gremio, lograr una representación verdadera, no simbólica, ante el Estado, fueron algunos de los anhelos que luego se convirtieron en realidades bajo el estandarte de FEDETRANSCARGA.

Cinco años no es mucho tiempo para lograr grandes cosas en la vida, pero en el caso de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga ha sido suficiente para estampar una impronta única e inconfundible cuando se habla de una interlocución de alto perfil, seria, respetuosa y contundente, a la hora de representar los intereses de las empresas del transporte de carga en el país.

Desde su creación, la Federación ha cambiado todos los paradigmas que existían en el sector y ha construido de la proposición argumentada, el aporte colectivo, los mecanismos de entendimiento y las soluciones concretas y puntuales, un idioma que pueden entender y respetan los gobiernos a la hora de encontrar soluciones a la problemática que de vieja data avasalla a



Nidia Buitrago,
Directora Ejecutiva
FEDETRANSCARGA

nuestros transportadores, pero que luego se han materializado bajo la figura de leyes, decretos y resoluciones.

Desde mi experiencia de una vida dedicada al sector de transporte de carga, puedo afirmar que FEDETRANSCARGA

es la organización que en el país lidera la vanguardia gremial del sector que representamos con orgullo. Considero mi deber y obligación invitar al sector empresarial de transporte de carga a que participen activamente y sean parte de las conquistas que día a día logramos en beneficio de nuestros federados y de todo el sector transportador colombiano.

Celebramos con todos ustedes nuestro primer lustro de unión, de propuestas, de defensa y de negociación propositiva, que ha hecho de nuestra Federación un organismo cada vez más sólido, más fuerte y mejor representado.

Siguen otros cinco años de trabajo incansable para consolidar la posición que hemos logrado, para que cada vez seamos más fuertes y nos sigan considerando un interlocutor del más alto perfil, que comprende lo que propone, porque no solo está preparado ética y profesionalmente, sino porque sabe que un sector robustecido y consolidado, trabaja mejor para engrandecer al país transportando y dinamizando su economía.

IMPORTADORA LAS TRACTOMULAS S.A.S.

Agradece a Fedetranscarga
el apoyo e impulso que le ha dado
al transporte de carga y a sus confederados



Horarios: Lunes a viernes de 8 A. M. a 12 M. y de 2 P. M. a 5 P. M. ▪ Sábados de 8 A. M. a 1 P. M.
AV: CLL 24 N° 95-12 ▪ BODEGA 33 ▪ TEL: (1) 4247000 ▪ BOGOTÁ



\$100.000

LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, confirma que ha previsto este año un rubro cercano a los \$100.000 millones para conjurar temas de modificaciones contractuales.

tal de la banca y la imposibilidad de recuperarla a corto plazo, están obligando a los transportadores a tomar corredores alternos por las vías Bogotá - Villavicencio, la transversal del Sisga o la que va de Paz de Ariporo - La Cabuya - Sácamá - Socha - Belén, para salir al norte de Boyacá, con demoras de hasta 18 horas, restricciones en el tonelaje de carga e incrementos de hasta un 60% en el valor de los fletes para los generadores.

Ante esa y otras situaciones, las directivas de FEDETRANSCARGA se pronuncian sobre esta importante red de corredores viales. Arnulfo Cuervo, vicepresidente de la Federación, afirma enfático que "más allá de atender las contingencias, es necesario que sea revisada la forma en que se siguen contratando las APP y las concesiones para la construcción de infraestructura. Solamente a partir del momento en que se establezcan reglas diferentes de contratación, los problemas derivados de las condiciones topográficas, los desastres naturales o los imprevistos, podrán atenderse oportunamente o incluso ser prevenidos, sin esperar que sucedan los hechos para ver qué se puede hacer, con cargo al patrimonio público", dice.

El comentario recibió el respaldo de Henry Cárdenas Cruz, presidente de la agremiación, quien reitera que "el hecho de haber firmado contratos inmodificables a 30 años con las concesiones, que se prorrogan por periodos similares, imposibilita el accionar del Estado para reaccionar y genera continuos sobrecostos para el país, además de encarecer enormemente la logística y destruir los indicadores de eficiencia de la cadena de suministro".

¿Cuál es el futuro de la vía al Llano?

El Gobierno tiene puestos todos sus sentidos en el trazado que comunica a los Llanos Orientales con el centro del país y está comprometido con su reactivación total.

Para la Agencia Nacional de Infraestructura el tema de la vía que conecta el centro del país con los Llanos Orientales, es fundamental. Es un proyecto que, una vez concluidas las obras del Tercer Tercio harán que el problema de taponamientos desaparezca completamente gracias al proyecto Chirajara-Parque Fundadores, un tramo estratégico, que será entregado en el primer semestre de 2022.

Manuel Felipe Gutiérrez Torres, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, confirma que la entidad ha previsto este año un rubro cercano a los \$100.000 millones para conjurar temas de modificaciones contractuales y en 2022 dispondrá de otros \$100.000 millones para dejar todo completamente resuelto. "Esto permitirá conjurar definitivamente las emergencias recurrentes presentadas en los llamados puntos críticos porque podrá entregarse entre otros, un segundo túnel en el sector de Bellavista y la mega obra del Puente Malcito, a finales de este año".

La Concesión Villavicencio-Bogotá consta de 86,8 kilómetros y tres tercios de vías, acometidos de acuerdo con las necesidades más apremiantes para el país. De ahí que se iniciara con el Segundo Tercio, en el punto denominado

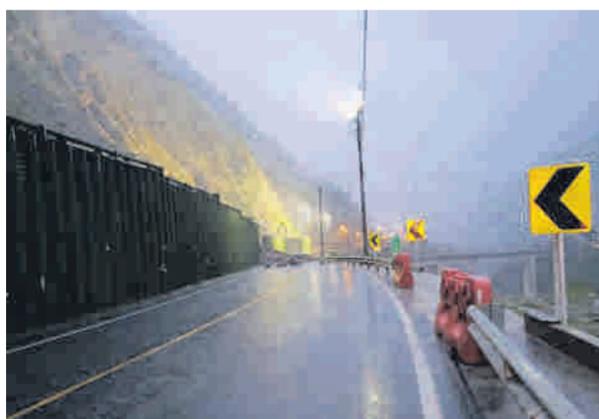
El Tablón hasta Chirajara y el puente del mismo nombre, seguido de las obras del Tercer Tercio, que van desde Chirajara al Parque Fundadores y se debe culminar con el Primer Tercio, que podría ejecutarse vía obras por impuestos y está incluido en la reciente reforma tributaria para garantizar al futuro el tramo que va desde El Tablón hasta Boquerón.

"Respecto al puente Chirajara, éste pertenece a las obras del Segundo Tercio, pero no a las que ejecuta actualmente el concesionario Coviandina, que está a cargo del tramo Chirajara- Fundadores, sino al proyecto anterior que tenía la firma Coviandes, que a la fecha sigue

siendo la responsable de su ejecución y entrega al país", culmina diciendo el Presidente de la ANI.

Expectativa por la situación

No obstante, los problemas del kilómetro 58 y otros como el derrumbe y pérdida de calzada en la vía Yopal - Sogamoso, que quedó taponada completamente y sin posibilidad de solución a corto plazo para ser rehabilitada y puesta nuevamente en servicio, debido al hundimiento total de la vía (más de 30 metros) a lo largo de un trayecto de unos 150 metros de longitud, con pérdida to-



EL KILÓMETRO 58 Y LOS PEAJES

Un nuevo viaducto de 750 metros, ancho de 15,8 metros y calzada a tres carriles con franja peatonal, deberá ser entregado a mediados de 2022 por el Consorcio Vial de Oriente para conjurar los problemas derivados de los constantes derrumbes en el kilómetro 58 de la vía al Llano y garantizar la seguridad de los viajeros y el transporte de carga y pasajeros. Así mismo, la Gobernación del Meta, la ANI y la concesionaria Coviandina, lograron un acuerdo para suavizar las tarifas de los peajes, definiendo que por ahora se suspenderá el incremento y en unos meses se hará un alza del 3% más el IPC, sustancialmente menor a la del 7,6% más IPC proyectada inicialmente.

Trabajo articulado, la clave para superar la coyuntura económica

El MinComercio responde las inquietudes más frecuentes sobre la situación actual del comercio exterior colombiano.

¿La escasez de contenedores ya impactó a Colombia?

Las operaciones de comercio exterior del país, tanto de importaciones como de exportaciones, están fluyendo de manera normal. Si bien hay una coyuntura logística en el mundo, el comercio sigue fluyendo hacia Colombia. Lo anterior soportado en unas operaciones portuarias y en una movilidad por carreteras que funcionan sin inconvenientes

Algunas navieras decidieron dejar Buenaventura ¿Cómo nos afecta eso?

Primero, es importante dejar claro que la situación del paro de mayo fue superada, que en acciones articuladas entre los sectores público y privado se

conjuró esa coyuntura y hoy las operaciones de comercio exterior del país avanzan normalmente.

Ahora bien, la coyuntura global de escasez de contenedores y disminución del número de barcos, entre otros, llevaron a que se generaran desequilibrios importantes en la cadena de suministro, incluyendo la sobreoferta y, en otros casos, el faltante de contenedores en diferentes nodos de la cadena logística.

¿Cómo promueve la Mesa de Facilitación la competitividad portuaria?

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo desarrolla la política de comercio exterior, en la que una

de las estrategias es la facilitación del comercio, que tiene como meta reducir los tiempos de despacho de mercancías a través de los puertos de entrada y salida de carga y así aportar a la competitividad del país. Se trabaja por operaciones eficientes y ágiles.

A través de las mesas de facilitación del comercio, instancia público privada en la que participan 14 entidades de los dos sectores, se identifican oportunidades de mejora, se adelantan gestiones para superar obstáculos y lograr el despacho rápido de contenedores. Hasta el momento se han realizado, desde agosto de 2018, 46 mesas de facilitación (24 virtuales y tres híbridas), identificado 398 acciones de mejora y ejecutado un 89% de las acciones.

LA ARTICULACIÓN

Entre los avances del trabajo entre las entidades público privadas se destacan:

- ▶ Eliminación de la reprogramación de inspecciones por parte de las autoridades, que demoraba en promedio, dos días. Gracias a la articulación intersectorial, las inspecciones se deben realizar el día programado, sin reprogramaciones. Lo anterior, reduce 12 horas los tiempos de la operación.
- ▶ Se articuló la actuación de las autoridades en las inspecciones físicas en las terminales portuarias, para iniciar operaciones a las 7:00 a.m., disminuyendo tres horas en los procesos. Anteriormente, usuarios y autoridades se demoraban para llegar a la zona y atender las inspecciones, generando retrasos en el resto de las operaciones.
- ▶ Emisión de actas y certificados por parte de las autoridades el mismo día de inspección de la carga. Antes, la operación demoraba hasta tres días.
- ▶ Escaneo de la carga de exportación al ingreso a los puertos. Se redujo en más de 12 horas el proceso y no hay cobro a los usuarios.
- ▶ Eliminación de doble inspección a la carga por parte de la POLFA a lo largo de la vía y eliminación de reiteradas inspecciones a la mercancía en importación.



Transporte con Cultura, Amabilidad y Seguridad

Suramericana de Transportes comprometida con los principales sectores económicos del país: **Agroindustrial • Químico • De Tecnología • Grandes Superficies • Operadores Logísticos • Comercio Exterior.**

Especialistas en Movilizar:

- ▶ Carga Contenerizada
- ▶ Cargas Sueltas Consolidadas
- ▶ Cargas Refrigeradas
- ▶ Sustancias Químicas
- ▶ Tecnología

Pregunte por nuestro servicio:
“SURAMERICANA EXPRESS”



Servicios:

- ▶ Más de 20.000 operaciones logísticas anuales de importación, exportación y distribución nacional.
- ▶ Certificado de Sistema de Gestión y Control en Seguridad BASC.
- ▶ Estrictos controles de seguridad para prevenir la contaminación de la carga con narcóticos, contrabando, armamento y demás elementos de naturaleza ilícita.
- ▶ Seguimiento permanente para la prevención de actividades delictivas de lavado de activos, corrupción y soborno.
- ▶ Tecnología de vanguardia, con reportes permanentes y en tiempo real del estatus del trayecto de las mercancías.
- ▶ Velamos por el bienestar de nuestro personal y promovemos e incentivamos el deporte.

Oficina Principal Bogotá: Cll. 17 # 42A-15 • Tel.: 601 + 605 9080 • Cel.: 314 359 6176 • comercial@suratrans.com

Otras ciudades: Buenaventura • Cali • Popayán • Pasto • Neiva • Ibagué • Pereira • Medellín • Cartagena



TODOS ESTOS APOYOS E INSTRUMENTOS de alivio para los transportadores de carga, en buena medida, se diseñaron y estructuraron gracias al decidido empeño de gremios como FEDETRANSCARGA.

2155 de 2021, fijó diferentes beneficios tributarios que otorgan descuentos de hasta 80% en el pago de sanciones actualizadas por el no pago de aportes y descuentos de hasta 80% en intereses de mora de todos los subsistemas, excepto el de pensiones, en los valores determinados en el último acto administrativo que se les haya notificado, previo el cumplimiento de requisitos específicos.

De lo anterior no solo se destacan los montos de las reducciones, sino la posibilidad de establecer acuerdos de pago que permitan normalizar los pagos atrasados y detener el crecimiento de intereses de mora.

Estos instrumentos de alivio para los transportadores de carga se diseñaron y estructuraron en un trabajo conjunto con diferentes instancias, entre ellas gremios como FEDETRANSCARGA que, reuniendo a más de 300 empresarios del sector, se comprometió a trazar una ruta de consensos, en donde desde el análisis, tanto de casos puntuales de sus asociados como de las problemáticas más generalizadas, permitieron avanzar en nuevas y mejores formas de contribuir, en el entendido de que ser formal, paga.

El conocimiento de instrumentos con los que contaba el sector transportador, como el SICE-TAC para el registro de sus costos fueron, entre otros, muchos de los temas de especial trascendencia que expuso FEDETRANSCARGA al Gobierno Nacional, como alternativas para integrarlos a una solución de fondo para oficializar los costos asociados a su operación.

El liderazgo de su presidente, Henry Cárdenas y la línea estratégica que FEDETRANSCARGA maneja, en la que se promueven proyectos orientados al fortalecimiento y modernización del sector transportador en el país, han sido pilares fundamentales para que el Gobierno haya abierto relevantes espacios de diálogo, conocimiento y consensos que hoy en día permanecen y se extienden a todas las actividades económicas de las cotizaciones independientes del Sistema de Protección Social.

Sistema de la Protección Social para Transportadores

El Gobierno Nacional respalda con esquema de costos y beneficios tributarios a empresarios del sector, comprometidos con ponerse al día en sus aportes a seguridad social y formalizar a todos sus trabajadores.

En desarrollo de una estrategia conjunta que permita abordar las dificultades planteadas en diferentes escenarios por los transportadores de carga por carretera, el sector transportador y el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales UGPP, han venido desplegando planes de acción en diferentes frentes, que les permita a los transportadores avanzar en su formalización laboral y en ponerse al día con los aportes al Sistema de la Protección Social para que ellos y sus familias puedan contar con acceso a servicios de salud, cubrimiento en caso de accidente en desarrollo de su actividad transportadora y el reconocimiento de una pensión de

vejez, invalidez o muerte, para ellos o sus beneficiarios, frente a alguna eventualidad que pudieran presentar.

Con la expedición de la Ley 1955 de 2019, la Resolución 1400 de 2019 y el Decreto 1377 de 2020, se diseñó e implementó un Esquema de Presunción de Costos aplicable al sector, lo que otorga una solución a los transportadores de carga por carretera que, ante los procesos de cobro iniciados por la UGPP por el no pago de aportes al sistema de la protección social, no podían demostrar los costos asociados a su actividad como el pago de hoteles en carretera, ayudantes de cargue o alimentación, entre otros.

Este mecanismo, vigente y ampliado a otras actividades económicas de tra-



Ana María Cadena Ruíz
Directora General (e) Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales UGPP

bajadores independientes en Colombia, permite deducir de los ingresos totales un porcentaje asociado con la actividad económica, sin necesidad de presentar documentos o soportes, lo que constituye un instrumento para que cada sector, según sus características, pueda descontar los gastos comunes para la liquidación del pago de los aportes a la Seguridad Social.

Sumado a lo anterior, y dado el impacto de la pandemia del COVID-19 sobre los aportantes, el Gobierno Nacional, a través de la Ley de Inversión Social

Diez años del Plan Nacional de Seguridad Vial

En el 2016 se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la fecha, se destaca por su compromiso con la integridad y la vida de todos los actores viales.

PUNTOS SEGUROS

Este programa con 14 puntos en las vías nacionales, ha permitido sensibilizar y beneficiar a 290.136 conductores con actividades pedagógicas, revisión rápida de los vehículos, información sobre novedades por las que incumplen la norma o posible causa de siniestralidad y acciones de bienestar como punto de hidratación, descanso, refrigerio saludable, baño, pausas activas y detección y prevención de factores de fatiga.

La importancia de la seguridad vial es reiterada por el gobierno nacional, quien, ante las cifras de siniestralidad identificadas hasta el 2017, define como objetivo del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

“A la fecha, luego de 10 años de implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011/2021, podemos decir que percibimos un mejoramiento en las capacidades del sector de transporte de carga a través de los planes de trabajo acordados con la ANSV y su oferta institucional, que incluye intercambio de información de siniestralidad, capacitaciones y asistencias técnicas



LA LABOR DIARIA DE LOS CONDUCTORES de carga pesada es muy importante y para la ANSV su bienestar es una de sus principales prioridades.

en gestión de la velocidad, de la fatiga, evaluación dinámica del riesgo y ruta de atención integral a víctimas, entre otros, así como la articulación de acciones de sensibilización en la vía con diferentes actores viales”, asegura su director, Luis Felipe Lotta.

La ANSV viene desarrollando capacitaciones en el sector del transporte de carga con líderes y conductores, mejorando sus competencias y profesionalizando el sector, ya que los primeros mejoran sus conocimientos en el abordaje de los riesgos para generar viajes seguros y los conductores adquieren conocimientos en las variables de riesgo de la conducción con formaciones sobre la evaluación dinámica de riesgos, fatiga y velocidad.

“Desde la Agencia creemos que los espacios de articulación entre las diferentes agremiaciones y asociaciones del transporte de carga y su relación con los demás actores viales, contribuyen a que la seguridad vial, como política de Estado, logre prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de la identificación e implementación de programas y acciones que permitan salvar vidas en todo el territorio nacional, teniendo en cuenta el nuevo enfoque de Sistema Seguro, en el que entre todos debemos apuntar a tener cero fatalidades por siniestros viales”, confirma Luis Felipe Lotta, director de la ANSV.

TU **KENWORTH** COMO QUIERES, NO COMO TE TOCA



Los camiones personalizados son la revolución del transporte de carga, Casa Inglesa, es pionera con una oferta de vehículos a la medida de las necesidades de cada cliente.



Además cuenta con técnicos y asesores comerciales capacitados por Kenworth, equipos de diagnóstico de última tecnología y un amplio inventario de repuestos originales de las marcas Paccar y TRP.

- CAMIONES Y TRACTOCAMIONES
- REPUESTOS ORIGINALES
- SERVICIO TÉCNICO ESPECIALIZADO

¡Tenemos cobertura Nacional!

- Bogotá
- Siberia
- Barranquilla
- Bucaramanga
- Duitama
- Medellín
- Ibagué
- Yopal
- Cali



CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS

¿La crisis de los contenedores navega hacia Colombia?

El reflejo más evidente de la situación es que traer una unidad de 20 pies desde China al país valía unos 2.000 dólares y hoy ronda los 20.000.

En la actualidad, China con el 23,8%, ocupa la segunda casilla en la lista de países de los que Colombia importa más mercancías, solo superada levemente por Estados Unidos que es nuestro principal socio comercial con el 24% de las operaciones. A ello hay que sumarle el desproporcionado aumento del 530% desde 2019, revelado por el Índice SFCI, en el valor de los fletes marítimos de las rutas del país asiático.

Todas esas cifras y otras como que los fletes promedio de las unidades de 20 pies desde China a América Latina hoy son casi cinco veces superiores a la media de los últimos 12 años, o que según un informe divulgado por la Unidad, “el nivel actual de los costos de flete equivale a valores entre el 0,35% del precio minorista para ropa de alta gama y el 63,55% para muebles de bajo costo y gran tamaño”, empiezan a demostrar que la llamada ‘crisis de contenedores’, no es un hecho aislado y tampoco es ajeno a nuestro país.

De entrada, en el Puerto de Buenaventura ya no hay suficientes TEUs y eso no solo ha llevado a que muchos empresarios hayan tenido que llevarlos desde el interior pagando el sobrecosto, o que las grandes empresas estén contratando flotas completas de transporte de carga dedicadas exclusivamente a su negocio para evitar sorpresas, sino que lamentablemente, una importante cuota de la operación del Pacífico haya migrado hacia el Caribe colombiano (cerca del 55%), sobre todo productos como el café, que tradicionalmente salía por Buenaventura y ahora debe hacerlo por Cartagena, con el consecuente encarecimiento de más del 50% por envío, según cálculos de la Asociación Nacional de Comercio Exterior – Analdex.

Qué pasa en Colombia

Esa escasez, a la que también se le enrostra la acelerada reactivación de la economía global y su interminable lista de pedidos para abastecer todo tipo de productos, insumos y materias primas, sería la causa del aumento en los índices mundiales de inflación y para el presidente de FEDETRANSCARGA, Henry Cárdenas Cruz, “se está convirtiendo en un problema que ralentiza el mundo co-



EL TRANSPORTE MARÍTIMO es cerca del 80 % del comercio mundial, pasó de 8.000 millones de toneladas en 1968 a 32.000 millones en 2008 y proyecta 300.000 millones de toneladas para 2050.

mercial y afecta todas las economías, no obstante que el sector de la logística al que pertenecemos, no haya parado un minuto durante toda la pandemia porque se nos entregó la responsabilidad de garantizar el abastecimiento vital”.

Agrega que a ello se suma el desbordado crecimiento de la infraestructura China, que está consumiendo alrededor del 30% de la producción mundial de hierro para edificar ciudades e industrias y eso implica, no solo la destinación de miles de contenedores y barcos para

transportarlo, sino el encarecimiento global de insumos y materias primas por escasez.

“En el caso colombiano, la disminución en la oferta de contenedores se suma a los ya demorados turnos para hacer carga y descarga en los puertos y al nuevo argumento de los generadores de carga, que anteponen todos estos elevados costos para justificar el menor pago en la tarifa de los fletes”, complementa Arnulfo Cárdenas, vicepresidente de FEDETRANSCARGA.

Dice además que urge determinar competencias y normas para intervenir el actuar de las navieras y sus agentes en el país, en el entendido de que la cadena logística compuesta por múltiples eslabones se hace débil cuando cualquiera de los actores no cumple con su tarea o lo hace de manera ineficiente.

Sin embargo, ambos directivos coinciden que en general, en los demás puertos excepto Buenaventura, los contenedores están disponibles y que no existe ningún tipo de afán para recibirlos o despacharlos, pero sí para cobrar las multas a los transportadores por las demoras en que incurran, con o sin justificación.

Se escribe en obras el legado de la infraestructura vial

A pocos meses de culminar el Gobierno del presidente Iván Duque, la administración continúa cumpliendo con su mandato de concluir, concluir y concluir.

El Ministerio de Transporte informa que “a corte del primer semestre de este año se hizo una inversión histórica en vías a nivel nacional, que ha permitido construir más de 266 puentes y viaductos (35,57 km en total), 190,87 km de dobles calzadas, 108,16 km de calzadas sencillas y se mejoraron y rehabilitaron 1.531,19 kilómetros en el territorio nacional a través de la ANI. Asimismo, el INVÍAS ha construido 101 puentes y cuatro pontones, 228 Km de dobles calzadas y se mejoraron y rehabilitaron 2.214 ki-

lómetros para seguir conectando las vidas de los colombianos”.

La administración Duque está comprometida a terminar las obras que estaban paralizadas y sin recursos, que les pertenecen a los colombianos y deben estar al servicio de todos y por eso, antes de que termine el Gobierno habrá un país más conectado gracias a las inversiones en vías terciarias, al paquete de las Concesiones 4G y a todo lo que se está ejecutando en obra pública.

Este gobierno concluyó y puso al servicio de todos los colombianos el imponente Puente Pumarejo y el Túnel de la Línea.



Así mismo, el Ministerio tiene una de las tareas más importantes para avanzar como país y es la posibilidad de conectar regiones apartadas con el centro, facilitar la movilidad de los colombianos y aportar al desarrollo sostenible de la sociedad, como parte del compromiso del Presidente Iván Duque con las regiones para apoyar la consolidación de sistemas de transporte público sostenibles, que brinden beneficios de movilidad urbana a los usuarios.

Han sido \$835.387 millones desembolsados desde agosto de 2018 a junio de 2021, para la ejecución e implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y la Primera Línea del Metro de Bogotá, proyecto que en el 2020 firmó su acta de inicio de ejecución y que junto con las troncales alimentadoras de la avenida Ciudad de Cali y Avenida 68, son cofinanciadas por la Nación con una inversión por más de \$20 billones, que permitirá que en el 2030 se movilicen 870.000 pasajeros diariamente.

“Por estas razones y teniendo en cuenta que en esta administración se le ha dado una importancia estratégica a la generación de información en logística, el monitoreo constante de los flujos de carga en todos los modos del país, el acompañamiento a las capacidades regionales que se lleva a cabo con las gerencias de corredor logístico y las alianzas logísticas regionales, se representa un legado de colaboración y participación activa con todos los involucrados en el transporte de carga, por lo tanto, podemos afirmar que si contamos con un transporte de carga más organizado y eficiente”, asegura la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco.

PETROMIL

Somos la energía que brinda crecimiento y prosperidad

Tanquea en nuestras estaciones a nivel nacional



Más de 410 puntos de servicio

www.petromil.com

in @GrupoPetromil



COMPRA LO NUESTRO
www.compralonuestro.co





Avanzan las grandes concesiones viales del desarrollo

La Agencia Nacional de Infraestructura realiza un acercamiento a las principales obras que entregará el Gobierno del Presidente Iván Duque, que integran el mayor desarrollo vial en la historia del país.



El gobierno del Presidente de la República, Iván Duque, entregará alrededor de 20 de las 29 concesiones que integran la totalidad de las de Cuarta Generación, dejando nueve contratadas y en manos de la siguiente administración para su culminación.

Entre estas últimas, terminar las Troncales del Magdalena a un costo cercano a los \$3,7 billones, ejecutar la Concesión Cali-Palmira, La Ruta Caribe II para conectar Cartagena y Barranquilla con una doble calzada, la vía Buga-Buenaventura que ya fue aprobada por el DNP y queda ad portas de proceso licitatorio y los proyectos fluviales de la Concesión de la APP del Río Magdalena y la del Canal del Dique, que va desde Calamar hasta la Bahía de Cartagena.

"Sin embargo, es muy satisfactorio anunciarle al país que la Ruta del Sol III, el corredor más importante del norte colombiano, con casi 470 kilómetros, fue viabilizado este año y el Gobierno tiene previsto entregar cerca de 100 km de doble calzada y otros 100km en 2022, para completar el trayecto completo entre Valledupar- Bosconia-San Roque. Así mismo, avanza la doble calzada hacia Santa Marta, desde Bosconia y hacia el Carmen de Bolívar", confirma el presidente de la ANI, Manuel Felipe Gutiérrez Torres.

En general, las concesiones 4G tienen un avance promedio del 70% en los contratos, destacando la culminación exitosa de la Concesión Pacífico II, la entrega en los próximos días con la presencia del Presidente de la República, del proyecto Vías del Nus y la Transversal del Sisga, así como la Concesión Cartagena-Barranquilla, la variante de Puerto Berrío de la Concesión Magdalena II y la pavimentación de cerca de 170 km en la Concesión Villavicencio-Yopal antes de finalizar el año.

La ANI también anuncia la entrega completa en 2022 de las Concesiones Chirajara

- Fundadores, Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, el Proyecto Pacífico III en el primer semestre del próximo año y a inicios de diciembre próximo el Túnel de la Tesalia, que transformará la movilidad en el Eje Cafetero. También están previstas para el primer semestre 2021 las obras contratadas de la Concesión Pacífico I y en Bogotá y sus alrededores, iniciará la construcción de la segunda calzada de la Carrera Séptima entre las calles 245 y La Caro.

Más proyectos

En la Concesión Bogotá-Girardot las obras fueron reanudadas y se entregará culminada a mediados de 2022 la Concesión Cambao-Manizales, que será el corredor más importante del norte del Tolima para conectar a Ibagué con Honda y a Cambao con Armero Guayabal, terminando en Manizales luego de cruzar el Parque Los Nevados.

También fue entregada la doble calzada completa del Valle de Cocora, incluido el puente Coello-Cocora, como parte de la vía que conecta a Bogotá con Ibagué y la Concesión Pamplona-Cúcuta será entregada este año, así como la Concesión Rumichaca-Pasto en marzo de 2022. Por último, la Concesión Mar I será puesta al servicio en los primeros meses del próximo año, la Mar II antes que inicie el segundo semestre de la siguiente vigencia, así como el Túnel del Toyo que las complementa en su recorrido y las concesiones Neiva-Espinal-Girardot, que será operativa en el primer trimestre y Neiva-Mocoa-Santa Ana, cuya transitabilidad fue recuperada totalmente.

En cuanto a la reducción de tiempos, por ejemplo, en las Concesiones Pacífico I, II y III el recorrido entre Pereira y Medellín se reduce

PARA EL PRESIDENTE DE LA ANI, Manuel Felipe Gutiérrez Torres, la infraestructura vial debe ser siempre una política de Estado que trascienda a los gobiernos.

de seis a tres horas; en las de Mares, la conexión entre la capital antioqueña y el Urabá baja de 12 a cuatro horas; el desplazamiento entre Pasto y la frontera con Ecuador no será superior a una hora y con las Vías del Nus

el recorrido entre Medellín y Puerto Berrío disminuirá en una hora. Todas son obras que le están cambiando la cara a Colombia en sus cuatro puntos cardinales y en un periodo de apenas siete años en los que se ha avanzado más que en los dos siglos de historia republicana del país.

"En cuanto a los proyectos de transporte multimodal, el gobierno del Presidente Duque dejará adjudicada la APP del Río Magdalena y el Canal del Dique, que con unos \$8,5 billones de inversión hacen parte de las concesiones de quinta generación (5G), a las que se suman obras en aeropuertos como el de Cali por casi un billón de pesos, mejoras en el de Neiva por unos \$100.000 millones, el de San Andrés por otros \$400.000 millones y la ampliación del terminal aéreo de Cartagena con unos \$500.000 millones", culmina diciendo el Presidente de la ANI.

Colsaisa contribuye al mantenimiento continuo del transporte pesado en Colombia

La empresa dedicada a las ventas al por mayor de baterías, lubricantes y autopartes con productos líderes del mercado colombiano (ACDelco).

Atender al sector del transporte pesado colombiano ha significado para Colsaisa la oportunidad de crecer en la comercialización principalmente de sus baterías especializadas para vehículos de carga, entre otras categorías.

Como afirma José Alberto Torres, gerente nacional de ventas, "es una unidad de negocio a la que desde hace algunos años hemos puesto particular atención, empezando con flotas pequeñas hasta ir construyendo relaciones con clientes más grandes".

En 2020, la compañía decidió reestructurar el negocio cerrando sus sucursales para unificar la operación en Bogotá, pero sin perder presencia en las

regiones a través de agencias comerciales y una oficina de subdistribución.

"Esto nos condujo a tener una cercanía mayor con nuestros clientes fuera de Bogotá y a establecer alianzas para mejorar la gestión de inventarios y a fortalecer nuestra presencia digital", agrega Torres.

ACDelco



En los momentos más difíciles del 2020, durante la pandemia, Colsaisa cumplió con todas sus obligaciones laborales, contractuales y compromisos bancarios, además de mantener un nivel de suministro importante en Colombia.

Balance positivo

Yeni Paola Rodríguez, gerente financiera de Colsaisa, señala que "la disponibilidad y suficiencia de inventario nos permitió seguir trabajando a pesar de los cierres obligatorios; igualmente, supimos mitigar acertadamente el impacto que nos dejó como importadores el alza del dólar".

A pesar de esta circunstancia, que ha aumentado los costos, la empresa no

incrementó el precio de sus productos, asumiendo el impacto sin trasladarlo a sus clientes; así mismo, la oferta de servicio no se vio afectada y el compromiso logístico continuó.

Para el próximo año, Colsaisa espera seguir creciendo bajo este nuevo modelo de negocio y alcanzar una expansión nacional del 97 %, incrementando en 10 puntos la cobertura actual. De igual forma, es su deseo mejorar la venta personalizada, complementar el portafolio y crecer la marca propia Velko, con la consolidación de 13 líneas de productos en diferentes categorías. Respecto al crecimiento sobre las ventas, esperan que la proyección se incremente en 40 % en 2022.



CHEVROLET USA Y RECOMIENDA BATERÍAS Y LUBRICANTES ACDelco



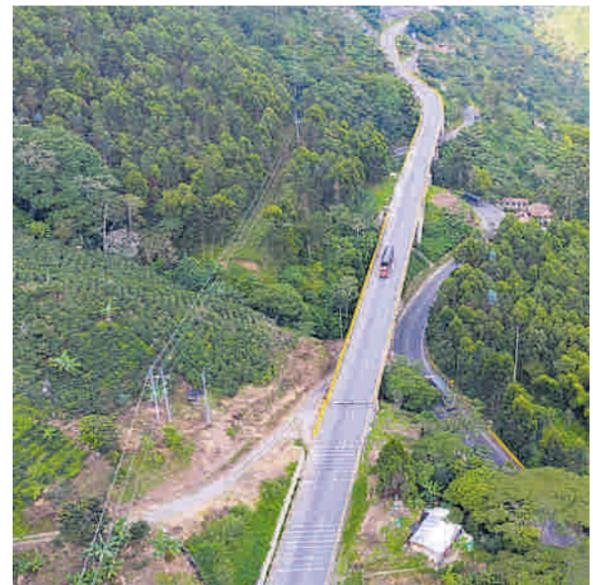
Colsaisa Distribuidor Nacional autorizado
Carrera 124 N°17-80 Fontibón, Bogotá
Tel.: 318 877 9908 • info@colsaisa.com
www.colsaisa.com





Transportadores, los más beneficiados con la megaobra Cruce de la Cordillera Central

El Gobierno del Presidente Duque, estableció desde el principio de su mandato, hablar con hechos en lugar de palabras, pues solo estos mejoran las condiciones de vida de los colombianos.



"En línea con la directriz Presidencial, este año entregamos el Cruce de la Cordillera Central, un complejo de 60 obras que, solo a través del empeño de este Gobierno –entre otros aspectos, con nuevas inversiones y una gerencia especializada a cargo– hemos podido finalizar", dice Jua Esteban Gil, director del INVÍAS.

La puesta en servicio del cruce beneficiará en particular a los transportadores, un gremio que conoce mejor que la mayoría de los colombianos, los retos que implicaban cruzar la cordillera Central por este corredor vial y lo que significaba contar con solo un carril en cada dirección, haciendo que la velocidad de operación dependiera del vehículo que estuviera adelante, además de los cierres viales por diferentes causas.

Estas condiciones eran inauditas, especialmente si se tiene en cuenta la importancia de este corredor vial para impulsar la economía y competitividad del país. "Recordemos que, si bien une directamente a los departamentos de Quindío y Tolima, es la conexión clave entre todo el suroccidente colombiano –que incluye al puerto de Buenaventura, el principal sobre el Pacífico colombiano y por donde se movilizó 41% del comercio exterior de Colombia en 2020– y Bogotá, Boyacá, Meta y los principales centros de producción", asegura el funcionario.

Con la entrega de este megaproyecto, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), bajo el liderazgo del Ministerio de Trans-

porte, cambia este panorama y nos acerca al país competitivo que deseamos. Ahora el gremio de los transportadores cuenta con un sistema de par vial de dos carriles por sentido, entre la vía existente y la nueva vía construida, para movilizarse entre Calarcá (Quindío) y Cajamarca (Tolima). Quienes se movilizan entre Calarcá y Cajamarca cruzan por el túnel de La Línea (2450 m s. n. m.) a través de dos carriles unidireccionales y quienes lo hagan entre Cajamarca y Calarcá, lo hacen por la vía existente por el alto de La Línea (3300 m s. n. m.), también con dos carriles unidireccionales.

Contar con dos carriles por sentido tiene implicaciones operativas concretas que impactan al gremio de los transportadores. Lo primero: al pasar por el complejo de obras evitan un recorrido de 12 kilómetros, con lo cual el tiempo de recorrido de los transportadores de carga pesada entre Calarcá y Cajamarca se reduce en cerca de 50 minutos –para quienes se movilizan en vehículos particulares y en buses de transporte de pasajeros, se reduce unos 30 minutos.

En el antiguo corredor se presentaban, en promedio, dos horas y media al día de cierres por accidentes, derrumbes, siniestros, el antiguo peaje y

mantenimientos viales. Con la entrada en operación del proyecto, al tener dos carriles por sentido siempre habrá disponibilidad para el manejo de tráfico cuando se presenten incidentes en la vía. Además, es importante resaltar que se llevó a cabo la estabilización de taludes y la construcción de muros, con lo cual se reducirán considerablemente los deslizamientos. Proyectamos que los colombianos contarán con un ahorro de 850 horas al año en tiempos de cierre de vía y todos estos ahorros de tiempo redundan en eficiencias en costos de operación y transporte.

Finalmente está la disminución de los índices de accidentabilidad. Esto es de especial importancia para el gremio, si se tiene en cuenta las complejas condiciones climáticas y topográficas que caracterizan a esta vía. Durante un año se presentaban en promedio 198 accidentes en la vía, pero con la puesta en servicio del proyecto, se prevé que esta cifra se reducirá.

"Para resumir: con la entrada en servicio del Cruce se reducen los tiempos de recorrido, lo cual impacta en los costos operativos y se mejoran las condiciones de seguridad vial. Además, está acorde con uno de los objetivos que se trazó este Gobierno: mejorar las condiciones de vida de los colombianos, entre los cuales los transportadores cumplen un papel vital, a través de la conclusión de obras que generen equidad a lo largo y ancho del país", dice el Director de INVÍAS



Juan Esteban Gil Chavarría,
Director General
del INVÍAS

EL GOBIERNO DEL PRESIDENTE, IVÁN DUQUE, apoyado en el Ministerio de Transporte y el Invías, entregó el Cruce de la Cordillera Central, un megacomplejo de 60 obras que conecta al suroccidente colombiano con los principales centros de producción nacional.



• NUEVO FC9J CAMIÓN •

EL ALIADO DE LOS TRANSPORTADORES COLOMBIANOS.
POTENTE, EFICIENTE Y RENTABLE.



- Frenos 100% aire.
- Nueva cabina cómoda y segura.
- Potencia: 207 HP y torque: 65 Kgm.
- Asistencia de arranque *en pendiente ES Start*.

PREGUNTE A SU ASESOR POR LA HERRAMIENTA QUE OPTIMIZARÁ SU OPERACIÓN Y LE BRINDARÁ MAYOR PRODUCTIVIDAD: **HINO CONNECT.**



INGRESE A: www.hino.com.co Síguenos en: [@hinocolombia](https://www.facebook.com/hinocolombia) [@hinocolombia](https://twitter.com/hinocolombia) [@hino.colombia](https://www.instagram.com/hino.colombia) [Hino Colombia](https://www.youtube.com/HinoColombia)



RED HINO A NIVEL NACIONAL: BARRANQUILLA: Autonorte: Tel.: 3670100, BOGOTÁ: Praco Didacol Américas: Tel.: 3808910 – Praco Didacol Calle 80: Tel.: 8773939 – Yokomotor Fontibón: Tel.: 4184393, BUCARAMANGA: Praco Didacol: Tel.: 6910200, CALI: Praco Didacol: Tel.: 6906666, CHÍA: Novamotors: Tel.: 8796262, IBAGUÉ: Motorsur: Tel.: 3152594594, ITAGÚÍ: Praco Didacol: Tel.: 2040210, MANIZALES: Vehicaldas: Tel.: 8846666, MEDELLÍN: Autoamérica: Tel.: 4441121, PASTO: Motor Hino de Nariño: Tel.: 7317497, NEIVA: Motorsur: Tel.: 8701708, PEREIRA: Praco Didacol: Tel.: 3470200, TUNJA: Carrazos Ltda: Tel.: 7405060, VALLEDUPAR: Megacomercial: Tel.: 3205498558, VILLAVICENCIO: STK Power: Tel.: 315 3651743.



Abrieron el evento presencial Henry Cárdenas Cruz y Arnulfo Cuervo, presidente y vicepresidente de la Federación respectivamente, quienes estuvieron acompañados por el precandidato Presidencial Oscar Iván Zuluaga.



Asistieron la Viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama (actual ministra de las TIC); el Superintendente de Transporte, Camilo Pabón (actual viceministro de Transporte) y -der.) y el empresario Luis H. Corso, vicepresidente de Broom Group Latam Zona 3 (Izq).



Trabajando en el presente para construir el futuro del sector

FEDETRANSCARGA convocó nuevamente a todos sus federados en torno al V Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga, para celebrar su primer lustro representando los verdaderos intereses del sector considerado como uno de los mayores dinamizadores de la economía nacional.



Participaron activamente en el evento Francisco Miranda, director del diario Portafolio, con una Prospectiva Económica del Sector; Juan Camilo Ostos, asesor vicepresidencial, con su charla económica "Cómo Mover a Colombia" y el Profesor de los Andes Carlos Eduardo Hernández, con una orientación sobre el tema de SICE-TAC.

FEDETRANSCARGA entregó un Reconocimiento a la Seguridad, en su orden, al Dr. Álvaro José Chávez, director de seguridad pública e infraestructura; Mayor General Carlos Ernesto Rodríguez, director de Seguridad Ciudadana y Mayor General Juan Alberto Libreros, director de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.



Realizado en el Hotel Grand Hyatt de la ciudad de Bogotá, el evento tuvo un rotundo éxito al contar con la participación de las marcas más reconocidas del sector automotriz y del transporte de carga en Colombia.





Tradicionalmente, el Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga es la vitrina más codiciada donde los representantes, ensambladores y fabricantes del sector automotriz, se dan cita para ofrecer sus novedades anuales.

Con todas las medidas de bioseguridad y distanciamiento social, los asistentes al evento se informaron sobre la actualidad del sector, uno de los más dinámicos del país



Las directivas de FEDETRASCARGA siempre acompañan a todos los promotores de su encuentro anual, agradeciendo su presencia y respaldo a esta convocatoria que reúne a los empresarios del sector.

Funcionarios del Alto Gobierno y las entidades que regulan la actividad de los transportadores en Colombia, se reunieron en torno al V Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga, organizado por FEDETRASCARGA.



Masiva participación de marcas y empresarios del transporte de carga por carretera, confirmaron una vez más el éxito del evento que los congrega anualmente y que luego de dos años, se volvió a realizar de manera presencial.

Carta solicitud disminución arancelaria

La crisis mundial derivada de la pandemia por el Covid 19 ha determinado, más allá de los millones de pérdidas humanas, consecuencias económicas que hoy frenan el arranque de la productividad que se vislumbraba en nuestro país de manera optimista, mediante índices de tasas de crecimiento que venían recuperando la desaceleración económica, no obstante la interrupción de la logística mundial derivada del cierre de puertos y fábricas, determinando que a nivel global miles de unidades de contenedores hayan quedado varadas.

Esto está produciendo en la actualidad una disminución sustancial en las importaciones de materia prima y productos terminados provenientes de Asia y particularmente de China y desemboca inicialmente en un aumento de fletes marítimos en montos que ya alcanzan el mil por ciento (1000 %) en comparación de los que se tenían hace un año; por tanto, resulta de ello una consecuencia lógica y es el aumento de los precios a los consumidores finales de esos bienes y servicios.

Es relevante indicar que hoy nuestro país tiene como mayor proveedor extranjero, ya no a los Estados Unidos sino a la China, los pedidos hoy reportan atrasos de más de tres meses y lo que se está comercializando corresponde a inventarios que, de tiempo atrás, ya estaban en el país.

En razón de lo expuesto, FEDETRANSCARGA solicita establecer un arancel de cero por ciento (0%) temporalmente a los productos que resultan esenciales para la operación del sector, que a título enumerativo y no taxativo indicamos como: repuestos automotores para camiones, partes electrónicas, llantas, lubricantes, etc.

La baja en los aranceles tiene como principal objetivo aumentar la competitividad y generar mayores empleos, distribuir más los beneficios y determinar, entre tanto se normaliza el comercio internacional, que el sector de transporte de carga, tantas veces exaltado durante la pandemia, no solo por el Gobierno Nacional sino por el país en general por su compromiso y ardua labor, no se vea aún más afectado en sus finanzas por cuenta del fenómeno expuesto.

Ya mediante el Plan de Impulso a la Productividad y el Empleo - PIPE se contempló la reducción arancelaria para la importación de materias primas y bienes de capital que no registraban producción nacional; en tal sentido, se determinaron normas como el Decreto 272 de 2018 y demás concordante. La ley establece que cualquier sector productivo



Henry Cárdenas Cruz
Presidente de
FEDETRANSCARGA



Arnulfo Cuervo
Vicepresidente de
FEDETRANSCARGA

puede solicitar este tipo de medidas como la que hoy propone FEDETRANSCARGA.

Ya en su momento, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (Minambiente) redujo del 15% al 5% el arancel para la importación de vehículos con tecnología limpia y logró la importación sin arancel de un contingente de 161 de estos vehículos ambientales. El Ministerio también logró la aprobación por parte del Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) de la reducción del arancel para vehículos híbridos (eléctricos y combustible fósil), eléctricos y los que funcionan exclusivamente con gas natural.

Estas medidas hacen parte de la política de prevención y control de la contaminación del aire en Colombia, que lidera el Minambiente, la cual busca promover la entrada de tecnologías vehiculares más limpias y eficientes en el uso del combustible.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo tiene la posibilidad de modificar el arancel de aduanas para la importación de productos necesarios para afrontar la emergencia sanitaria y sus consecuencias económicas negativas provocadas por el coronavirus COVID-19.

También debemos hacer relevante el hecho de que de los principales países de donde importamos, Estados Unidos y China, mientras que con el primero existe un TLC vigente, con el segundo sí hay un pago de aranceles.

Menores aranceles disminuyen costos a los empresarios, posibilitan la reactivación de la economía, incentivando la inversión y apoyando la generación de empleo, promoviendo un arma de lucha frontal contra la inflación y todo, en beneficio del país. Por eso, FEDETRANSCARGA comprometida con la reactivación continuará proponiendo las mejores soluciones que determinen un país mejor y beneficios para todos los colombianos.

Soluciones integrales Swissslub



SOLUCIONES
INTEGRALES
SWISSLUB



SOLUCIONES INTEGRALES SWISSLUB S.A.S. hace parte de un grupo empresarial Suizo-Ecuatoriano, con más de 150 años de presencia comercial en Latinoamérica (Perú, Ecuador, Panamá y Colombia). Actualmente SOLUCIONES INTEGRALES SWISSLUB S.A.S opera en 27 departamentos de Colombia y cuenta con un equipo de más de 110 personas al servicio de sus clientes.

Con un amplio portafolio de 20 marcas líderes a nivel mundial en los segmentos automotriz e industrial, la empresa ofrece un excelente servicio, asistencia técnica, monitoreo de envíos y soluciones ajustadas a la necesidad de sus clientes: en flotas y clientes industriales, acompañamiento para maximizar los tiempos de operación y la vida de sus equipos y en clientes de canal promociones y

planes de mercadeo que ayudan a rotar sus inventarios.

SOLUCIONES INTEGRALES SWISSLUB S.A.S cuenta también con múltiples sistemas de pago, alternativas de crédito y monitoreo de entregas. Además, se asegura de capacitar y certificar a sus aliados para fortalecer su conocimiento técnico, enfocándose en la productividad y confiabilidad que la operación requiera.

Neumáticos, lubricantes, filtros, baterías, bujías, equipos de lubricación, montacargas, son parte de los productos que un lubricentro, taller de vehículos livianos o pesados, centro de servicio automotriz, almacén de repuestos, estación de servicio o industria pueden requerir, y es por eso que SWISSLUB SOLUCIONES INTEGRALES S. A. es su mejor aliado

EXPO SWISSLUB 2021

¡ESTAMOS DE CELEBRACIÓN! Primera edición EXPO SWISSLUB 2021

Durante el mes de noviembre, celebrar la reapertura económica postpandemia. Swisslub está presentando en 4 ciudades principales del país, su portafolio a sus aliados y clientes potenciales. SOLUCIONES INTEGRALES SWISSLUB S.A.S busca expandir su red de aliados y

El evento se realizó en: Bogotá 05 noviembre 2021, Medellín 11 noviembre 2021 y próximamente se llevará a cabo en Barranquilla el 25 noviembre 2021 y en Villavicencio el 10 diciembre 2021.

Descubra por qué somos el mejor aliado de su negocio.



TRABAJAMOS EN EL PRESENTE
CONSTRUYENDO EL FUTURO DEL SECTOR

AGRADECEMOS A LOS
PATROCINADORES
QUE HICIERON POSIBLE EL

5^{to.} ENCUENTRO
DE EMPRESARIOS DEL
TRANSPORTE
DE CARGA

FEDETRANSCARGA
FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA

DAF
DE LA MONTAÑA



SCANIA



SHACMAN

GEZPOMOTOR
Camiones hechos para durar



Navitrans



FOTON



NAVITRANS INTERNATIONAL



Camiones Buses

Colwagen



BROOMLOGISTICS



DAVIVIENDA



auteco mobility



PETROMIL
Con energía todo se puede



navisaf



GEOTAB



logitracs



CASA INGLESA
LA CASA DE LAS MEJORES MARCAS



GNV Gas Natural Vehicular



TRAILER MONTAGUT



MI COCHE



PIRELLI



vanti



facilpass



ALCOA WHEELS



SEM



BRIDGESTONE



COMDISLLANTAS
terceras nuevas experiencias



WideTech
your guidestar



COPILOTO



Compañía de Lubricantes



ecopetrol



GNV Gas Natural Vehicular



PROMIGAS



TGI
Grupo Energía Bogotá



UNAELECCIÓN NATURAL



Chevron



TEXACO



FAW



seguros mundial
tu compañía siempre



IMPORTADORA LAS TRACTOMULAS S.A.S.
REPUESTOS GENUINOS



Cummins



KUALIT



ANDISEG



ZEUSS



Continental



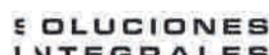
MERQUELLANTAS



TotalEnergies



PROMETEON



SOLUCIONES INTEGRALES



SWISSLUB



Lubesol



Minimizer



inteco
CENTRO DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR



VIDA



Portafolio



CARGA PESADA

WWW.FEDETRANSCARGA.ORG

Síguenos en redes sociales

directiva@fedetranscarga.org | Teléfono +57 (1) 4212382 | Av. Centenario # 112 A - 51 Oficina 201