

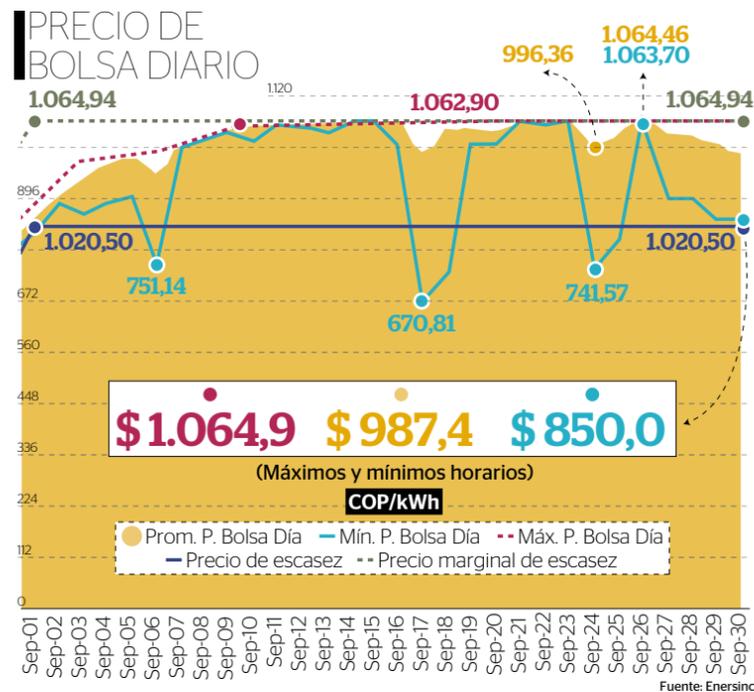
# Portafolio 3 AÑOS

**UN NUEVO PAPEL**  
CON EL MEDIOAMBIENTE

EL DIARIO LÍDER EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS

## Abecé de las medidas para conjurar una crisis eléctrica

Con dos resoluciones, el pago de subsidios y financiación, el Gobierno busca resolver el descuadre financiero de los comercializadores y ajustar el cálculo de la tarifa a usuarios. **Pág. 7**



### Editorial

#### Sin desarreglar la regla

Flexibilizar las normas con un espacio fiscal tan restringido es inconveniente y desvía la atención sobre la necesidad de mayor prudencia en el gasto público. **Pág. 22**



### Indicadores del día

<b>DÓLAR (TRM)</b>	\$ 4.053,76	-0,78%
<b>PETRÓLEO BRENT</b>	US\$ 95,31	-0,07%
<b>MSCI COLCAP</b>	1.121,6 uds.	0,35%
<b>DTF (E.A.)</b>		12,71%

### SOMOS ENERGÍA QUE TRANSFORMA A COLOMBIA

### ÍNDICE

<b>NEGOCIOS</b>	Págs. 3-5
<b>SECTORES</b>	Pág. 6
<b>ECONOMÍA</b>	Págs. 7-14
<b>ENTORNO</b>	Págs. 16-17
<b>INDICADORES</b>	Págs. 18-20
<b>360 GRADOS</b>	Pág. 21
<b>OPINIÓN</b>	Págs. 22-23



**Sectores Energía**  
Pág. 6

#### GOLPE A FINANZAS DE LA LÍNEA COLECTORA

Juan Ricardo Ortega, CEO del GEB, dice que retrasos afectaron la rentabilidad.

#### NEGOCIOS

#### Mallplaza NQS le 'sacará el jugo' a nuevas marcas

Pág. 5

#### Rechazo a 'ponerle color' a la regla fiscal

#### PROYECCIONES DE DÉFICIT FISCAL GNC



Tras la idea de Planeación, expertos dicen que las prioridades están en la inflación y la desaceleración. **Pág. 8**

#### ECONOMÍA

#### Una norma del ICA deja en jaque a los exportadores de ganado

De acuerdo con Juan Gonzalo Botero, presidente de Aexgan, un proyecto de resolución, que amplía el espacio de cada res en el barco, afectaría el 20% del volumen exportado y generaría un impacto en la competitividad del ganado colombiano en los mercados. **Pág. 9**

#### CONTRAPORTADA



#### 'Ayuda oficial debe ir por billetera digital'

Margarita Henao, CEO de Daviplata, dice que distribuir los subsidios a través de un solo actor no es viable. **Pág. 24**

## OPORTUNIDADES EN EL EXTERIOR 2.0

MIGRACIÓN - TRABAJO - EDUCACIÓN SUPERIOR - FINCA RAÍZ - INVERSIONES

Regresa la única feria comercial enfocada en ofrecer oportunidades en el exterior.

RESERVE SU CUPO COMO PATROCINADOR DEL EVENTO.

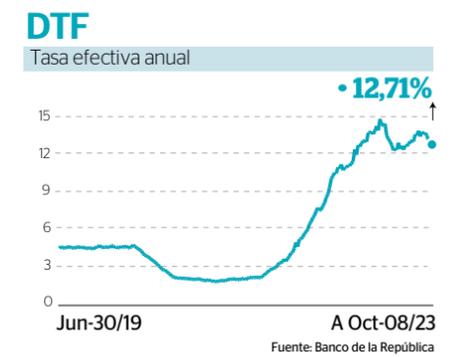
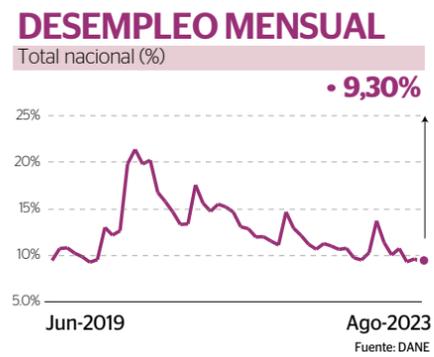
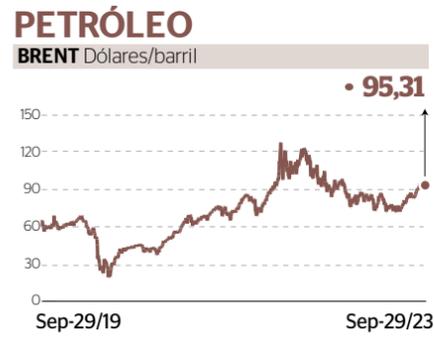
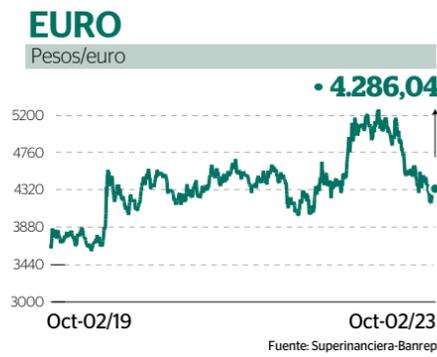
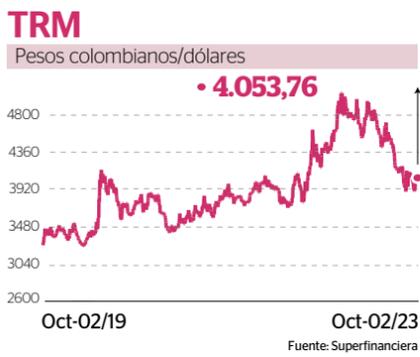
Y no pierda la oportunidad de impactar a su público objetivo.

✉ carnie@eltiempo.com - diaqui@eltiempo.com

16 DE NOVIEMBRE  
10:00 A. M. - 6:00 P. M.

EL TIEMPO CASA EDITORIAL  
DIAGONAL 44 #68B-65 PORTERÍA NORTE  
ENTRADA Y PARQUEADERO GRATIS

ORGANIZA **EL TIEMPO**



**El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, aseguró que no hay en marcha un proyecto para cambiar la regla fiscal, la cual resaltó que respetarán.**

Ricardo Bonilla, ministro de Hacienda.



**Debido al crecimiento en transacciones financieras en línea y la situación de seguridad en operaciones online, Ionix, decidió entrar al mercado colombiano.**

Mario Aranda, Country Manager de Ionix, Colombia.



**Del 18 al 20 de octubre se desarrollará el congreso anual de Camacol 'Construyendo MÁS+ Transformación, Equidad y Sostenibilidad' en Barranquilla.**

Guillermo Herrera, presidente de Camacol.



**El miércoles Davivienda y Davivienda Corredores, lanzarán 'El Libro 2024: Para dónde va Colombia', con la presencia de empresarios.**

Javier Suárez, presidente de Davivienda.

## PORTAL WEB

Portafolio.co

### La paradoja de los alimentos en Colombia

El país, que padece de hambre en varias de sus zonas, desperdicia más de 9,7 millones de toneladas de comida al año. ¿Qué está pasando y cómo evitarlo?

### Pasos para que recupere el gusto por su trabajo

¿Insatisfecho con su empleo y sus labores diarias? Conozca algunos de los 'tips' que dan expertos para que regrese el amor por lo que hace.



**193 VOTOS** obtuvo el intento moción de censura contra el Gobierno francés en la madrugada del sábado. Una nueva intentona ésta es la número 18, en apenas dieciséis meses de Gobierno. Los votos sin embargo, no fueron suficientes, ya que se requieren 289 para derribar al Ejecutivo.

## ASÍ LO DIJO...



**“La tecnología debe garantizarnos un mundo más sostenible, una tarea por la que debemos trabajar día tras día tanto desde el actuar individual, como desde el esfuerzo colectivo”.**

Marcela Perilla, PRESIDENTE DE LA REGIÓN NORTE DE AMÉRICA LATINA DE SAP.

# 'IA no tiene ética y es crucial el factor humano': Oracle

Germán Borrromei, presidente de Oracle para Colombia, dijo que la empresa viene trabajando de lleno con inteligencia artificial. En diciembre abrirán nuevo data center.

Johana Lorduy

**CADA VEZ** más la inteligencia artificial (IA) gana protagonismo entre las compañías colombianas, es por ello que empresas como Oracle buscan convertirse en un aliado estratégico en esa transformación.

Germán Borrromei, presidente de la firma tecnológica para Colombia y Ecuador, habló sobre el interés de las organizaciones por aprender sobre IA y del lanzamiento que tendrán en los próximos meses.

## ¿Cómo le ha ido a la compañía en estos últimos meses?

Nosotros terminamos el año fiscal en junio y la verdad es que fue un año muy bueno para la compañía. Oracle viene muy enfocado en el mercado de *cloud*, que hoy día representa el 80% de los ingresos del negocio. El mercado de la nube en general viene creciendo un 30% año contra año y nosotros crecimos en esa línea un 55%, algo que es bastante positivo. Hay que destacar que Colombia no quedó por fuera de ese crecimiento. Así que puedo decir que fue un buen año. Tenemos grandes expectativas con este nuevo año fiscal que ya va en curso.

De hecho, la compañía ha presentado dos grandes alianzas recientemente enfocadas en inteligencia artificial. Una de esas alianzas fue con la empresa Nvidia, fabricante de procesadores gráficos, y el otro acuerdo fue con la compañía Cohier, enfoca en trabajar con inteligencia artificial empresarial de forma segura. Estos anuncios también vienen acompañados de las inversiones que estamos realizando en Colombia con el lanzamiento de la región nube.

## ¿Cómo avanza el

## proyecto de región nube?

Lo que tenemos para contar es que vamos a salir ahora en diciembre con este proyecto. Ya están los equipamientos en el país con el fin de avanzar en la presentación de la región nube, que es un *data center* de alta generación, hiperescalable capaz de procesar altos volúmenes de información como por ejemplo la inteligencia artificial.

En la actualidad contamos con 45 regiones y esperamos cerrar este 2023 con 50 regiones, aquí incluimos el lanzamiento de Colombia. Para nosotros este proyecto es muy importante, Oracle está comprometido con el crecimiento económico del país al traer tecnología de punta para que las empresas, sin importar su tamaño, empiecen a dar ese salto hacia la transformación digital.

## ¿Cómo vienen trabajando con el sector público para impulsar esa transformación?

Esto, sin duda, ha sido muy importante y aunque no parezca sí hay sinergia, venimos trabajando muy bien. El Gobierno viene acompañando a Oracle.

## ¿Por qué eligieron al país para desarrollar una región nube?

Por varias razones. El primer punto es la estabilidad



Germán Borrromei, presidente de Oracle en Colombia. Cortesía

## ¿CUÁL ES LA VENTAJA QUE TRAERÁ EL 5G?

Colombia está muy cerca de realizar la subasta 5G y esto si duda es muy importante para seguir avanzando en el uso de las diferentes herramientas digitales. La tecnología 5G va muy de la mano con todo lo que tiene que ver con nube e

inteligencia artificial, ya que esto ayudará a que se transmitan los datos de una forma más rápida, lo que al final le permite a las organizaciones, por ejemplo, incrementar el internet de las cosas, que todos los dispositivos estén

conectados, pasando información; y como se requiere procesar un gran volumen de datos esto se puede hacer a través de la nube. Entonces esta es una de las ventajas que traería el 5G para las compañías en el país.

que está teniendo el país en comparación con otras naciones, Colombia cuenta con más de 12 cables submarinos que nos conectan con el mundo, tiene una ubicación estratégica, y, sobre todo, que de otros países van a poder contratar los servicios que se desarrollen en el territorio, lo que generará un impulso económico.

## ¿En qué otros frentes vienen trabajando en el país?

En el frente educativo. Nosotros tenemos dos programas muy fuertes en Colombia. El primero se centra en enseñar a programar a las personas, sabemos que existe una necesidad local por ese talento. El mundo de la inteligencia artificial va a demandar nuevos trabajos, se viene una etapa en donde se transformarán los puestos de trabajo entonces nuestro deber social es capacitar a los ciudadanos.

El otro programa se enfoca en capacitar a estudiantes de bajos recursos que no pueden acceder a educación superior. Sabemos que los salarios en el campo tecnológico son muy buenos y competitivos y una persona que aprende, por ejemplo, a programar puede aspirar a un mejor ingreso, lo que al final le termina cambiando la vida de una familia. Este programa tiene menos de dos años y ya hemos capacitado ha 10.000 personas. En diciembre esperamos abrir 5.000 nuevos cupos. Nuestro mayor reto ahora es conectar a esos aprendices con las oportunidades laborales que tienen muchas empresas, y para ello venimos trabajando con aliados.

## ¿Cómo ven a las empresas locales manejando el tema de la inteligencia artificial?

En Colombia vemos que

las empresas, sin importar su tamaño, cada vez más se están interesando por la inteligencia artificial. Hay una gran demanda por aprender y sobre todo vemos un interés por conocer sus campos de uso.

Hoy día vemos que la IA se puede emplear en diferentes sectores y eso ha generado mucha curiosidad por parte de las empresas. Parte de nuestro trabajo es ayudar a las compañías a entender cómo atravesar esos procesos.

## ¿Cuáles serían sus recomendaciones para aquellas empresas que quieren incluir IA en sus procesos?

Mi primera recomendación es buscar la mejor asesoría. Asimismo, se debe aprender tanto de las ventajas como de las desventajas, ya que de acuerdo con las necesidades de las empresas, así podrá cambiar su aplicación. Esta es una nueva revolución, y hay que pensar en que esta tecnología lo que busca generar mayores eficiencias en los procesos, al tiempo de que el talento humano pasa a tener un valor especial, porque para los temas éticos, por ejemplo, el valor humano es fundamental. La IA hoy día no tiene ética y se educa de acuerdo con algoritmos, por eso es crucial el factor humano.

## ¿Cómo esperan cerrar el este 2023?

Esperamos seguir creciendo por encima del promedio del mercado. Asimismo, esperamos que las compañías sigan apostando por las nuevas tecnologías. Pero sobre todo buscamos cerrar este 2023 con el lanzamiento de la región nube aquí en Colombia. ☺



**Nuestro mayor reto ahora es conectar a esos aprendices con las oportunidades laborales que tienen muchas empresas”.**

# 'Hay que cuantificar el costo de la electrificación': Scania

Andrés Leonard, presidente de Operaciones Comerciales de la Región América de la multinacional sueca, señaló que para el 2024 le apuntan a vender 500 camiones.

**Ómar G. Ahumada Rojas**  
Editor General de Portafolio

**RECIENTEMENTE** la multinacional sueca Scania presentó una nueva línea de camiones y buses que cumple la normativa de emisiones Euro VI, y con la que busca apoyar la reducción de la huella ambiental a partir de mayor eficiencia en el consumo de combustible.

En diálogo con Portafolio, Andrés Leonard, presidente de Operaciones Comerciales de la Región América de Scania Group, señaló que el plan apunta a subir la cuota de mercado al 15% y analizó los pasos que a su juicio se deben dar en la transición a la movilidad eléctrica plena.

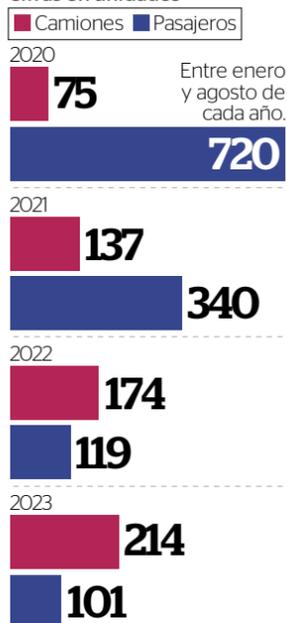
## ¿Qué objetivos tienen con la línea que lanzaron?

Lanzamos una línea de camiones y buses bajo el paraguas Súper. El cambio tecnológico es brutal. Siguen siendo en su mayoría con motores a combustión, diésel básicamente, pero comparativamente con un tren motriz capaz de dar una diferencia en consumo muy importante. Si comparamos contra el anterior Euro VI, estamos hablando entre 8% y 9% de diferencia y si comparamos contra Euro IV, que es la tecnología que teníamos hasta diciembre del año pasado, podemos ir hasta 15% de diferencia.

Y a eso se suman, además, algunas cuestiones de seguridad tanto en los buses como en los camiones,

## EVOLUCIÓN DE VENTAS DE LA COMPAÑÍA

Cifras en unidades



con lo cual estamos ofreciendo productos y soluciones más seguras, más sustentables y más rentables para nuestros clientes.

## ¿Qué características principales tienen?

Cumplen la normativa Euro VI con creces y para entregar la misma potencia en caballos o kilovatios utilizamos menos cantidad de combustible, y eso significa menor costo para nuestros clientes, recordando que dentro del costo operativo de un transportista entre 35% o 40% se va en combustible. Ese menor consumo significa mayor rentabili-

dad y además una menor huella ambiental.

## ¿En kilómetros cómo se traduce eso?

Es muy variable porque depende de la topografía, de la carga que lleve y de la potencia del motor. Pero a misma carga, misma topografía y comparando con un vehículo Euro 6, mínimo estamos garantizando 8% en reducción de consumo de combustible y podríamos decir que el tren motriz en Colombia, comparando con cualquier otra marca que haya, va a ser el más económico.

## ¿Qué metas tienen de ventas en cada segmento en el país?

Este año vamos a estar vendiendo en Colombia cerca de 700 buses en total. Y hasta fin de año podremos poner 150 buses más en producción. En 2024 queremos estar arriba de 500 camiones. Nuestra ambición a largo plazo es tener una participación de mercado cerca del 15% en Colombia en camiones. Un camino que hemos hecho en todos los mercados, que yo le llamo del Pacífico, arrancando por Chile, donde hace 10 años las marcas americanas tenían en total un 75% del mercado y Scania tenía un 4% o 5%. Hoy Scania está entre un 15% y 20% de mercado en Chile y está llegando al 15% en Perú.

## ¿En 2024, cuántos serían autobuses y cuántos camiones?

Esos 500 son solo camiones. Autobuses depende mucho de renovaciones que se pueden ir dando en los distintos sistemas de transporte público y estamos apuntando a un piso también de 450 autobuses y podríamos ir, dependiendo, de 750 a 800, entre urbanos, interurbanos y larga distancia.



Andrés Leonard, presidente de Operaciones Comerciales de la Región América de Scania Group. Foto: Scania



Es romántico y sexy que un político diga que vamos a tener todo el transporte eléctrico. Eso no solo depende de tener listo el producto”.

## ¿Cuál es el valor agregado de cara a la transición a eléctricos?

Me voy a salir un poco de Colombia e ir al mundo Scania. Hace unos siete años decidimos ser actores principales dentro de un ecosistema en donde, bien o mal, el transporte representa un 14% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Decidimos ser parte activa de la solución, construyendo un sistema sustentable y en ese camino estamos. Es seguir poniéndole foco al

desarrollo de motores a combustión interna que consuman menos. Es eficiencia energética y para eso hemos invertido más de US\$2.000 millones para hacer un salto tecnológico que apunte a seguridad y bajo consumo. Cada país va a tener un camino hacia la electrificación diferente.

A la matriz energética en Latinoamérica todavía le falta muchísimo para ser 100% renovable. De nada sirve tener un parque automotor eléctrico y estar quemando carbón para generar la energía eléctrica.

## Y casi todos los países están en pañales...

Casi todos. Hoy todavía el costo de capital de un vehículo eléctrico frente a un vehículo de combustión interna está en un 45% más alto. Es muy romántico y sexy que un político diga que vamos a tener todo el transporte eléctrico, pero la verdad es que la electrificación no sólo depende de que una marca como Scania tenga disponible el producto.

Si en Bogotá podemos hacer funcionar el BRT (transporte masivo rápido) con desechos cloacales, que alcanzan y sobran, podríamos estar generando un ahorro en huella de carbono del 98%, que es brutal.

## ¿Cómo activar entonces una transición lo más rápida posible pero sin paralizar la economía?

A mí me parece que, pensando en la sustentabilidad, tendríamos que tratar en Colombia de fomentar el gas natural. Es un país con mucho gas natural y sería una picardía que esa transición se haga sin contar con un recurso natural que es barato, seguro y sostenible. Desde el punto de vista de huella de carbono entre el gas natural o el diésel Euro VI no hay una gran diferencia. Pero si se pone biogás en vez de gas, ahí sí ya se da el 98% del que yo hablaba.

Y en paralelo, empezar a pensar en qué pasaría con la electrificación en Colombia, qué necesitamos en el país en cuánto dinero para transicionar más rápido hacia la electrificación. Saquemos la parte de los vehículos que ya están llegando, pero ¿tenemos el dinero para hacer eso, para hacer inversión en transporte de energía y para poner carga de energía eléctrica? ☺

## JUDICIALES

### SOLICITUD Y REPOSICION DE CDT

Se está solicitando ante Bancolombia S.A la reposición del CDT # 5749814 por valor de \$30.000.000 por extravío. Dirección de notificación: carrera 4 # 6 - 03, Sucursal la Calera.

PUBLIQUE SU AVISO JUDICIAL TEL.: 4266000 OPC. 2

# ‘Vamos a tener un ‘mix’ mucho más potente’: Mallplaza NQS

El primer Ikea de Colombia y la llegada de empresas como H&M, Ktronix y Arturo Calle han motivado a sus directivas a fijarse la meta de ser el preferido de Bogotá.

Juan Martín Murillo Herrera

**EL CENTRO** comercial Mallplaza NQS, en Bogotá, se encuentra en boca de muchos, debido a la llegada del primer almacén de la empresa de retail sueca Ikea a Colombia.

Pero además de este nuevo espacio, que cuenta con 26.000 metros cuadrados, el centro comercial, ubicado en la avenida Carrera 30 con calle 19, ha recibido otras marcas importantes y de gran acogida en Colombia, sean nuevas o antiguas, como H&M, Ktronix y Arturo Calle.

Esto, según describe Andrea Toro, directora del centro comercial, es solo la punta de lanza de toda la oferta del complejo en el presente y para el futuro, apuntando a que la ciudadanía lo escoja como el mejor de la capital.

“Lo que buscamos es que este sea un centro urbano donde todos los visitantes que vengan encuentren una propuesta de valor en la cual puedan satisfacer todas sus necesidades y encuentren una gran variedad de productos en temas de moda y hogar con las marcas que han llegado”, sostuvo.

Y explicó cómo esta oferta puede ser un factor diferencial para el sector, no solo en Bogotá, sino en todo el país.

“El mercado gastronómico que tenemos es el primero en un centro comercial en Bogotá, porque también contamos con un mercado gastronómico en nuestro mall en Barranquilla, en Cartagena y, próximamente, en el centro comercial que estamos construyendo en Cali”, añadió.

## EL CRECIMIENTO

Mallplaza, como conglomerado, tiene presencia en Colombia desde el año 2013, enfocándose, principalmente, en ciudades in-



El fin de semana, este complejo recibe 65.000 visitantes diarios. Foto: Mallplaza NQS

termedias como Cartagena y Manizales. Gracias al éxito logrado, apostaron por llegar a ciudades más grandes, lo que llevó a la apertura del centro comercial Mallplaza NQS en 2020, luego de obtener la propiedad de lo que fue el centro comercial Calima.

A partir de ahí, el complejo ha tenido cifras positivas. Para 2023, se estima que el centro comercial recibe un promedio de 40.000 visitantes diarios en días hábiles y 65.000 diarios los fines de semana.

Andrea Toro agregó que “tenemos 162 marcas en el centro comercial, pero es



**Buscamos ser un centro urbano donde los visitantes puedan satisfacer sus necesidades”.**

relevante es que en el año pasado tuvimos 68 marcas, de las cuales 37 fueron nuevas y que llegaron acá, hicimos remodelación y reubicación de 31 marcas y en lo que llevamos del año ya llevamos 28 marcas nuevas que han ingresado”.

Según la directora de Mallplaza NQS, su ubicación ha servido para tener una alta afluencia de visitantes, así como la reorganización interna, enfocada en simplificar los recorridos y la ubicación de los locales según su modelo de negocio.

Así las cosas, se espera que el centro comercial siga mejorando sus números, aún más con las nuevas marcas que han llegado para hacer presencia.

“La oferta que estamos montando es muy potente y esto nos va a posicionar mucho más el 2024, pues este año ya cerramos con todo este proceso de transformación y la llegada de las marcas nuevas. Vamos a tener un mix mucho más potente para todos, para que en el 2024 todos los clientes nos elijan como el favorito de la ciudad”, concluyó. ☺

## CIFRAS DE MALLPLAZA

Mallplaza NQS recibe en 2023 un estimado de

**45.000**  
visitantes diarios  
de lunes a viernes



Mallplaza cuenta con 4 malls en Colombia:

Cartagena, Manizales, Barranquilla y Bogotá y en el primer semestre del 2024 inaugurará su quinto mall en Cali.

Ventas por M2 promedio de socios comerciales

**+300%**

En 2022 ingresaron 37 marcas y durante el 2023 han llegado 28 nuevas marcas en el mall.

Fuente: Mallplaza

## Ecopetrol anunció que apoyará a ‘startups’

**CON EL** fin de apoyar a empresas de base tecnológica, Ecopetrol, en alianza con la Universidad Autónoma de Bucaramanga (Unab), lanzó la convocatoria Retos Econova- Hub SosTECNible con un fondo de \$700 millones.

“Desde la Red de Innovación Abierta del Grupo Ecopetrol, Econova y el liderazgo científico del Centro de Innovación y Tecnología (ICP) lanzamos esta convocatoria para fortalecer el tejido empresarial del país y potencializar la tecnología como habilitador de la sostenibilidad”, señaló Agostinho Almeida, gerente de Innovación de Ecopetrol.

La convocatoria tiene dos líneas. La primera consiste en resolver cuatro desafíos que buscan impulsar ideas disruptivas y sostenibles, mientras que la segunda línea incentiva a desarrollos tecnológicos de empresas que trabajen en temáticas como la descarbonización y la transición energética. La convocatoria va hasta el 29 de octubre.

terpel  
Energía

## Tarifas Septiembre 2023

Componentes del costo unitario de prestación del servicio (CU)

Tarifas reguladas Res. CREG 119/2007, CREG 97/2008, CREG 105/2009, CREG 156/2009, CREG 180/2014, CREG 189/2015, CREG 199/2016, CREG 012/2020, CREG 058/2020.

MERCADO	NT	Gm	Cvm	Dm	STN	Per G y T	R	CU 119
AIRE	I 0%	404,14	25,97	135,29	47,02	191,85	19,09	823,36
	I 50%	404,14	25,97	150,44	47,02	191,85	19,09	838,51
	I 100%	404,14	25,97	165,59	47,02	191,85	19,09	853,66
AFINIA	II	404,14	25,97	96,51	47,02	191,85	19,09	784,59
	I 0%	404,14	26,29	170,79	47,02	191,85	19,09	836,27
	I 50%	404,14	26,29	188,72	47,02	191,85	19,09	854,21
ENEL COLOMBIA	I 100%	404,14	26,29	206,66	47,02	191,85	19,09	872,15
	II	404,14	26,29	124,35	47,02	191,85	19,09	789,83
	II	408,07	25,82	154,87	47,02	191,85	19,09	675,44
EPM	I 0%	406,48	26,21	228,49	47,02	191,85	19,09	797,42
	I 50%	406,48	26,21	258,05	47,02	191,85	19,09	826,98
	I 100%	406,48	26,21	287,60	47,02	191,85	19,09	856,53
EMCALI	II	406,48	26,21	182,41	47,02	191,85	19,09	751,34
	I 0%	406,90	24,88	215,34	47,02	191,85	19,09	739,39
	I 50%	406,90	24,88	236,73	47,02	191,85	19,09	760,79
CELSIA COLOMBIA	I 100%	406,90	24,88	258,13	47,02	191,85	19,09	782,18
	II	406,90	24,88	159,05	47,02	191,85	19,09	683,10
	I 0%	401,73	24,76	186,86	47,02	191,85	19,09	745,39
ELECTROHUILA	I 50%	401,73	24,76	222,50	47,02	191,85	19,09	781,02
	I 100%	401,73	24,76	258,13	47,02	191,85	19,09	816,65
	II	401,73	24,76	159,05	47,02	191,85	19,09	717,57
	II	399,55	25,77	154,87	47,02	191,85	19,09	670,33

Nota: A los clientes sujetos al pago de contribución de solidaridad se le aplicará un porcentaje sobre la tarifa del CU: 20%: clientes comerciales e industriales con contribución; 0%: clientes exentos de contribución.

# 'Hemos perdido buena parte de la rentabilidad de Colectora': GEB

Juan Ricardo Ortega, presidente de Grupo Energía Bogotá, señaló que esperan cumplir con los tiempos y que la obra esté lista en 2024. El foco de la inversión está en Brasil.

Daniela Morales Soler

**GRUPO ENERGÍA** Bogotá (GEB) anunció que iniciaron las labores de construcción de la línea Colectora, que habilitará el ingreso de más de 1.000 megavatios que se generarán en La Guajira al Sistema Interconectado Nacional (SIN).

La obra ya suma varios meses de retraso, aunque la compañía espera que a mediados de 2024 esté lista. Así lo explicó Juan Ricardo Ortega, presidente de la compañía, quien no obstante manifestó que gran parte de la rentabilidad del proyecto se ha perdido.

**Iniciaron la construcción de Colectora hace un tiempo. ¿Van a lograr los tiempos de fecha de puesta en operación para abril de 2024?**

Sí. Son dos tramos que suman cerca de 460 kilómetros. Estamos trabajando en el de la Loma-Cuestecitas, y la relación con la comunidad es muy positiva. Yo creo que con seguridad estamos listos hacia mediados de 2024.

Un tema clave son las subestaciones, una es nuestra, que es la Loma, y eso ya va muy avanzado. La otra subestación, que es que es la de Cuestecitas, no es nuestra y ha vivido como unos retos, pero creo que todo eso se supera. La ruta crítica es que las subestaciones estén listas pero esas son ampliaciones.

**¿Tienen todo lo que necesitan para la construcción o hace falta material?**

Ya tenemos todo. No hay ningún trámite que falte.

**Los retrasos en esta obra, ¿qué impactos ha tenido a nivel financiero para ustedes?**

Ese es un punto muy importante. Toda la parte so-



Juan Ricardo Ortega, presidente de Grupo Energía Bogotá, explicó el plan de inversión. Cortesía

cial ha sido increíblemente generosa; hemos gastado ya casi \$90.000 millones.

Ahora, hemos perdido buena parte de la rentabilidad del proyecto. Es difícil sacar proyectos rentables adelante cuando hay tantas trabas y cuando la posición de mucha gente es trancar el desarrollo y no se visualiza que son proyectos estratégicos, y que es más grave que no se haga que se haga. Pero esa es la lucha que estamos dando, tratando de explicarle a la gente que mu-

“En Brasil vamos a seguir existiendo con un negocio importante para el próximo año, que requiere unos US\$1.000 millones”.

chas las cosas que se dicen, que son falsas.

**Presentaron su plan de inversiones a 5 años con más de US\$1.400 millones. ¿Cómo se va a destinar ese monto?**

Los tres lugares de énfasis son Brasil, Perú y Guatemala. En Brasil vamos a seguir existiendo con un negocio importante para el próximo año, que requiere más o menos de unos US\$1.000 millones.

En Perú vamos a seguir

invirtiendo tanto con ISA como por nuestro lado. Con ISA tenemos una línea muy importante en el norte del país en la que vamos a estar concursando.

También en Guatemala queremos apoyar todo ese proceso de *nearshoring* de los Estados Unidos. Hemos hecho una gran labor, garantizando energía en las partes más pobres y más complejas de Guatemala y eso son unos US\$100 millones.

Y en Colombia, el eje potencial es La Guajira, si el Gobierno llega a lograr el apoyo de la comunidad y se toma conciencia del riesgo de esa zona en temas de adaptación. Creemos que la línea que se está construyendo puede servir también para hacer la línea de corriente directa de alto voltaje que está en planes. Eso requeriría una subestaciones que son muy costosas y muy sofisticadas y que nunca se han hecho en Colombia, pero creemos que con ISA juntos las podemos hacer. Ahora, si eso se hace, vale más de US\$2.000 millones.

**¿Han hecho alguna obra similar en los países donde están?**

Nosotros no hemos hecho eso, pero tenemos gente formándose en el tema. ISA sí está haciendo una con los chinos en Chile.

**En Brasil y Perú nombraron *country managers*. ¿Eso va en línea con sus planes de inversión?**

Sí, claro. Es necesario tener personas que tengan interlocución con el alto gobierno. Cuando se hace infraestructura de esta, que implica una relación de unos 30 o 50 años, hay que ser un buen socio del país y tener alguien con mucho peso que sea capaz de dialogar continuamente.

**¿Han pensado en otros países en los que se podrían expandir?**

Sí. En Chile. Siempre estamos mirando cosas allí y de resto no. No hay nada muy evidente.

**¿En qué otros proyectos a nivel local están participando?**

Acá hay una cantidad de proyectos y en todos vamos a estar. Viene ahorita una convocatoria a la Upme como en un mes y estamos participando. También en la junta aprobamos como 6 o 7 diferentes mejoras del sistema. Estos sistemas requieren mantenimiento en tiempo continuo.

**Había manifestado que las dificultades para hacer líneas en Colombia estaba afectando la inversión. ¿Ha cambiado esa decisión?**

Vamos a ver cómo nos va. Estamos metiéndole todo a las obras en las que participamos, porque es un compromiso con el país y cumplimos por encima de cualquier cosa. Pero vamos a ver cómo nos va con la ejecución de Colectora. Es lo que le demuestra la capacidad institucional y el apoyo de la comunidad para sacar esto adelante.

**Se han advertido dificultades en el Caribe por las deficiencias de red. ¿Están trabajando allá?**

Sí, claro, y hemos tenido unos problemas ridículos, pero no voy a entrar en los detalles. El problema es que las normas, como le digo, están hechas para trancar, no para que las cosas salgan.

Actualmente estamos en diálogo con el Ministerio porque para todo el mundo es esencial que se puedan hacer y entregar las obras eléctricas. ☺

“En Colombia, el eje potencial de la inversión es La Guajira si el Gobierno Nacional llega a lograr el apoyo de la comunidad”.

# El plan de alivio a usuarios de energía y a comercializadores

Con dos resoluciones, una firmada y una en comentarios, el Gobierno busca desactivar el riesgo de un 'apagón financiero' que pueda generar desabastecimiento del servicio.

Daniela Morales Soler

**EL PAÍS** se enfrenta a un fenómeno de El Niño al que las comercializadoras de energía llegan con líos de caja, por cuenta de situaciones como el retraso en el pago de subsidios del Gobierno y saldos acumulados de la opción tarifaria, mecanismo para diferir alzas abruptas de tarifas, y que han generado un abultado saldo por cobrar en las facturas, que ya suma \$5 billones.

En este contexto, la Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg) reveló las medidas para contrarrestar esta situación. Tal es el caso de la resolución 701 024, que aumentó el plazo de flexibilidad en las garantías de los comercializadores para hacer transacciones en la bolsa de energía, que irá hasta abril de 2024.

José Camilo Manzur, director de Asocodis, gremio de las comercializadoras, dijo que “observamos un esfuerzo del Gobierno y la Creg en las últimas semanas en temas que contribuyen a solucionar las dificultades de liquidez de las empresas, tales como los giros de pagos de subsidios, las resoluciones sobre flexibilización de garantías, avances con la línea de crédito de Findeter, y la expedición de la resolución para comentarios sobre la opción tarifaria”.

Para resolver este último punto, la Creg publicó el proyecto de resolución 701 023, que busca evitar un riesgo de interrupción del servicio por la posible incapacidad de los comercializadores ante la forma en que se viene acumulando este saldo y los impactos que deban asumir los usuarios en las tarifas una vez este se

## LAS VOCES SECTORIALES SOBRE LAS MEDIDAS DE LA CREG



**ANDRÉS CAMACHO**

Ministro de Minas y Energía

“Estamos preparando un paquete de medidas que nos permitan eficiencia y competencia en la fijación de precios en bolsa”.



**ALEJANDRO CASTAÑEDA**

Director de Andeg

“El tema de opción tarifaria es una buena medida y con eso creo que ese “apagón financiero” se modera y mitiga”.



**JOSÉ CAMILO MANZUR**

Director de Asocodis

“Lo importante de estas medidas es que eviten un riesgo sistémico para el sector y podamos continuar”.

deje de acumular. Concretamente la propuesta normativa modifica la fórmula para calcular el costo unitario de cada kilovatio hora, así como para establecer los costos de comercializa-

ción, al tiempo que adiciona un anexo en la norma sobre el costo asociado con la recuperación de los saldos de la opción tarifaria.

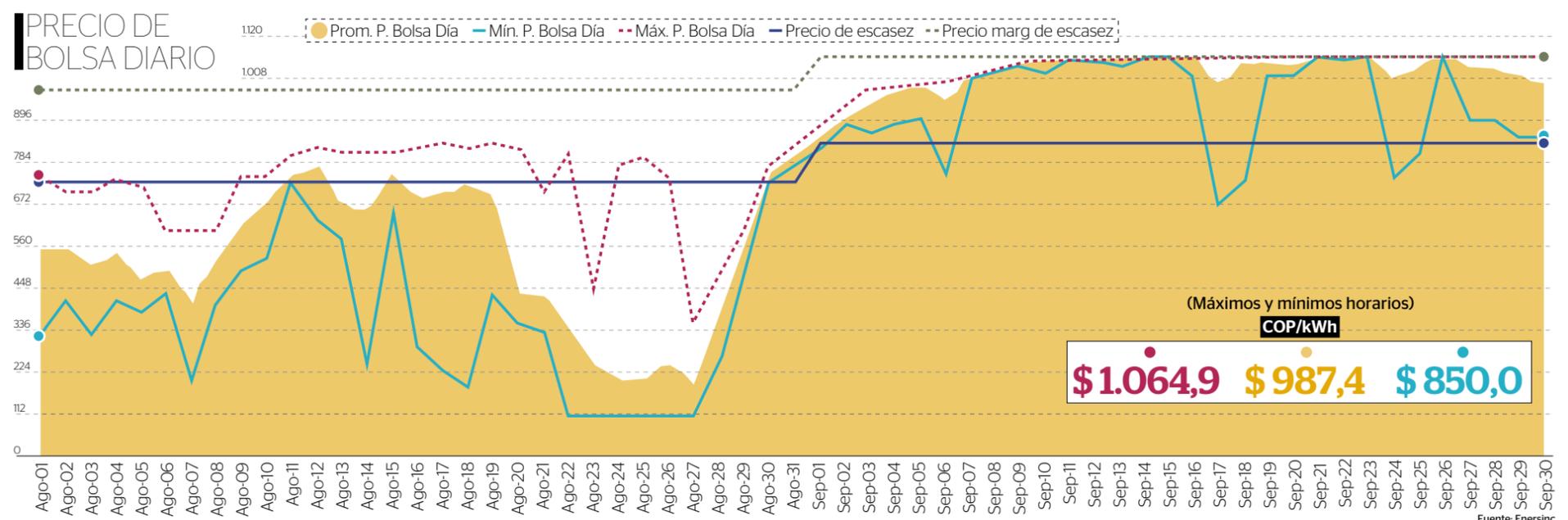
Según la Creg, el ajuste busca evitar el incremento

del saldo acumulado en los mercados de comercialización y minimizar altos valores (picos) en el costo unitario cuando se aplique la fórmula de recuperación de saldos de opción tarifaria

actual. Un punto clave es que se busca atajar una posible “competencia artificial” que genere “descreme del mercado”, y que se daría si un usuario cambia de comercializador para eventualmente no responder por el saldo pendiente.

Y se quiere evitar poner en riesgo el saldo acumulado. “Estamos analizándola resolución. Esperamos que esta resolución contribuya por una parte a parar el incremento de los saldos que hoy son cercanos a \$5 billones, y por otra parte, a recuperarlos”, dijo Manzur.

En paralelo, el ministro de Minas y Energía, Andrés Camacho, precisó que también en el último mes se ha girado \$1 billón para la cobertura de subsidios y darles caja a las compañías, a lo que se suma la financiación por intermedio de Findeter para que las empresas puedan diferir por más tiempo los saldos de opción tarifaria. De esta forma se podría evitar el “apagón financiero”, que genera riesgo de que las comercializadoras no puedan pagar toda la energía que sus usuarios demandan. Sin embargo, Alejandro Castañeda, director de Andeg, apuntó que es una buena medida de alivio, aunque resaltó que faltan más recursos, puesto que se destinó \$1 billón y estima que se requieren por lo menos \$2 billones adicionales. ☐



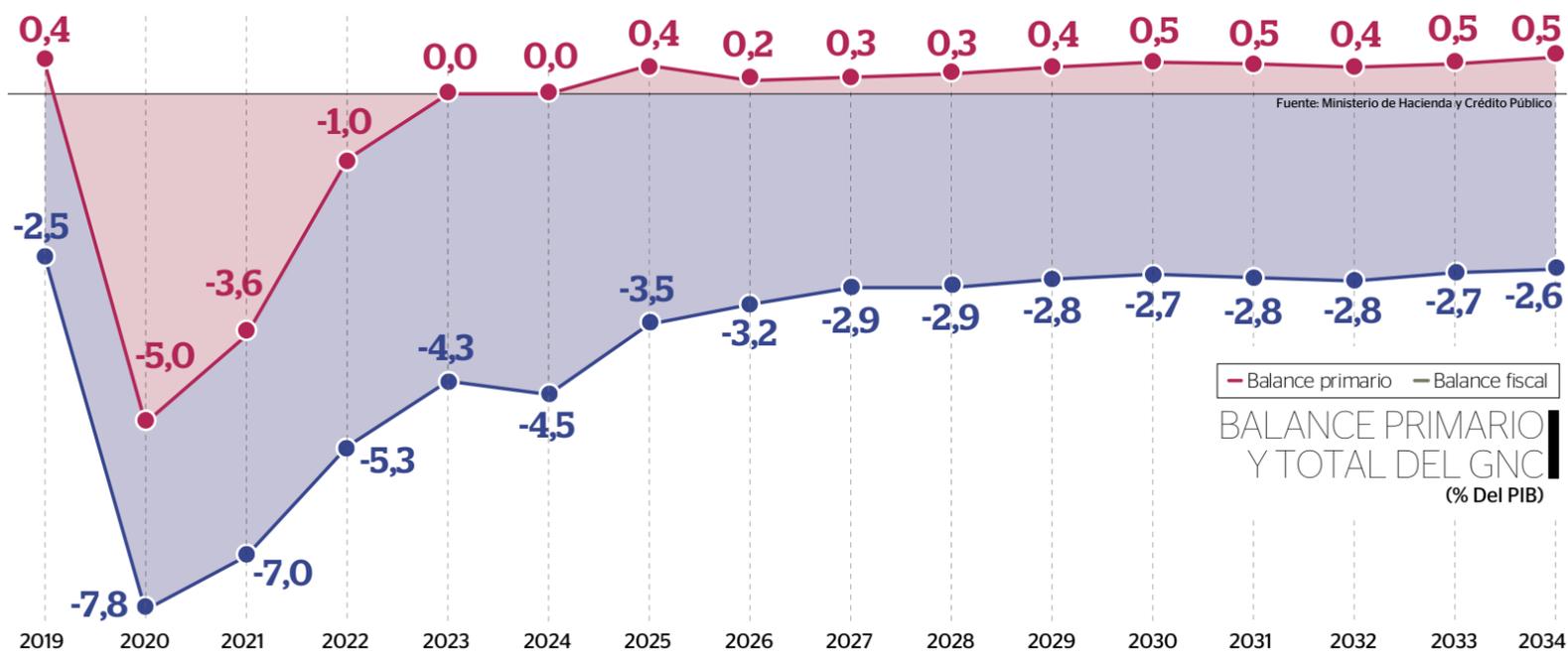
## El 'decreto' para cambiar la fórmula de las tarifas

El presidente Gustavo Petro, durante el evento 'Gobierno con el Pueblo', desarrollado en la localidad de Engativá, en Bogotá, volvió a hablar acerca de la situación energética del país.

El primer mandatario aseguró que es necesario avanzar con la transición energética, haciendo una relación con la situación del país. Y señaló que “ya está listo el

decreto del cambio en la fórmula eléctrica”, aunque no especificó si hacía referencia al proyecto de resolución de la Creg que cambia aspectos de la definición de la tarifa. Destacó

que “vamos a reducir las tarifas cambiando la fórmula en partes cambiabiles que están generando una transferencia de riqueza masiva de los bolsillos a seis generadoras”.



# Analistas ven inoportuno e inconveniente hacer cambios en regla fiscal

El Director de DNP descartó la idea el mismo viernes en el congreso de minería. Expertos advierten que es riesgoso dar giros en la regla.

**LA SEMANA** pasada, el país se vio sorprendido por la propuesta del Director del Departamento Nacional de Planeación, Jorge Iván González, al Gobierno y al Ministerio de Hacienda, para la creación de una regla fiscal más flexible que integre los recursos dedicados a la transición energética que se tiene planteada.

Si bien el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, salió a advertir que no hay un proyecto y que solo se trata de una “discusión filosófica”, que por ahora no se plasmará en una iniciativa que lleven ante el Congreso de la República, queda en el ambiente la inquietud sobre la necesidad o no de cambiar la regla fiscal y las consecuencias que esto traería a futuro.

“Cualquier modificación a la regla fiscal es un proyecto de ley, que tiene que discutir y aprobar el Congreso de la República. Por lo tanto, no hemos ni pensado ni construido ni diseñado un proyecto de ley para radicar en el Congreso”, asegu-

ró Bonilla. Bajo la propuesta de González, los recursos destinados en este aspecto no se contabilizarían dentro de los destinados a inversión o a administración, ya que, según él, con esto no se tendría un impacto sobre el balance fiscal del país. Aunque académico, el debate generó diversas reacciones y alertas entre los analistas y expertos.

Uno de ellos es el exministro de Hacienda, José Manuel Restrepo, quien empezó recordando que “la regla fiscal ha sido un instrumento supremamente valioso en la historia de nuestro país, ha trascendido varios gobiernos y ha sido un instrumento a través del cual el Estado se compromete con obtener un ideal en el resultado del déficit fiscal y también en el nivel de deuda pública ahora respecto del PIB, por lo menos en la última modificación”.

“La propuesta no es conveniente y no lo es por cuanto significaría sacar del resultado del déficit fis-

cal y del nivel de deuda pública algunos gastos que se realizan o inversiones en proyectos verdes o limpios... esto genera impactos en aumento en tasa de cambio, aumento en el costo de financiamiento, genera impactos en un mal mensaje para las calificadoras de riesgo y también para los inversionistas nacionales e internacionales con riesgos derivados de lo anterior”.

“Por ahora la prioridad debe ser la inflación, superar la desaceleración y evitar un posible repunte del desempleo en los próximos meses”.

Entre tanto, para Jorge Restrepo, profesor de economía de la Universidad Javeriana, es una opinión correcta pero inoportuna. Esto en el sentido de que hay que debatir si cierto tipo de inversiones deben excluirse de la regla fiscal, como inversiones en infraestructura, en la generación de energías limpias, o recursos del Estado, por ejemplo, para invertir en la generación de energías limpias y transmisión.

“El problema es que esa propuesta llegó en un momento inconveniente para la economía colombiana porque venimos de una decisión de tasas de interés del Banco de la República con mucha presión por parte del Gobierno Nacional y de los sectores de la producción”, explicó.

Cabe resaltar que hace un mes, el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) hizo un llamado a la prudencia en el gasto para cumplir con la Regla Fiscal. Según los expertos, a pesar de la aprobación de dos re-

formas tributarias en los últimos dos años, que aumentaron de forma importante los ingresos de la Nación (en cerca de 4% del PIB, a 2024), es clave limitar el gasto para cumplir los objetivos del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

“El incremento de 1,2% del PIB en el gasto primario que se programa entre 2023 y 2024, impone una mayor presión sobre las cuentas de la Nación y revierte los logros en ajuste primario alcanzados después de la pandemia, en 2022, y los que se esperaban para 2023 en el escenario previo. Los balances primarios de 0% del PIB que se obtendrían en 2023 y 2024 son inferiores a los programados en el Plan Financiero de comienzos del año, y a los necesarios para estabilizar la deuda del Gobierno”, señala el documento.

Esta preocupación también la comparte el presidente de la Andi, Bruce Mac Máster, quien sostiene que el Gobierno debe ser muy cauteloso en su aproximación a eventuales cambios en la regla fiscal, porque de lo contrario se golpearía directamente la confianza que brinda el país a los inversionistas.

“Para esto debe tener en cuenta cuáles son los actuales niveles de riesgo percibido por parte de los mercados, al igual que los niveles de deuda que tenemos hoy día, con el fin de evitar reacciones inesperadas de los mercados que pudieran incrementar significativamente el costo del servicio de la deuda de Colombia, lo que no convendría al Go-

bierno ni a nadie, y se restringiría el acceso del país a los mercados”, dijo.

Frente a las consecuencias que podrían llegar para el país si no se tiene cuidado con el manejo de la regla fiscal, el profesor de la Universidad de los Andes, Carlos Sepúlveda, recuerda que esta impone unas restricciones que llevan a los gobiernos a ser responsables fiscalmente, ya que esto le da tranquilidad a los mercados e inversionistas.

“Romper irresponsablemente una regla fiscal trae consecuencias importantes en la legitimidad del país en los mercados internacionales. Si bien creo que la propuesta no va en ese sentido, el país tiene que pensar y discutir de nuevo en el marco de esa institucionalidad cómo se puede lograr que agendas como la de transformación productiva hacia la carbono neutralidad que el mundo se está moviendo”, dijo el académico.

Así las cosas, estos expertos dejan claro que el manejo de este tema no es algo que se pueda tomar a la ligera y aunque se mostraron de acuerdo, en algunos casos, con la implementación de medidas de protección ambiental, resaltan que esto todavía merece un amplio debate y análisis.

Por tanto, agregaron, se deberían esperar un par de años en los que primero se debe controlar el gasto público y superar los retos que se vienen a futuro en materia de desaceleración económica, lucha contra la inflación, recuperación de la confianza inversionista y un posible repunte del desempleo en el mediano y largo plazo. ☞

“A los analistas y empresarios les preocupa que un cambio a la regla fiscal golpee la confianza inversionista en tiempos de desaceleración”.

# Exportadores de ganado, en vilo por proyecto del ICA

Juan G. Botero, presidente de Aexgan, dijo que 20% de ventas en pie estarían en riesgo por resolución.

Diana K. Rodríguez T.

**UNO DE LOS SECTORES** económicos más fuertes en la agricultura es la ganadería. En ese sentido, el los últimos días el Instituto Agropecuario de Colombia (ICA) presentó un proyecto de resolución ante la Organización Mundial de Comercio (OMC) que busca unas modificaciones en la exportación de ganado en pie. Juan Gonzalo Botero, presidente de la Asociación de Exportadores de Ganado (Aexgan), habló con Portafolio sobre las afectaciones de la resolución y sobre los temas generales del sector.

## ¿Cómo ven el tema de la resolución del ICA?

Este es un proyecto de resolución que presentó el ICA ante la OMC. Ellos insisten en que es un proceso normal de consulta. Estamos muy preocupados, en primer lugar, porque este proyecto aumenta el espacio que debe tener un animal en el barco. Hoy en día está en 1,25 y 1,4 metros y ellos lo incrementan a 1,7 metros. En términos prácticos significa que un barco que lleva 10.000 animales, con la nueva reglamentación solo podría llevar 8.000. La rentabilidad económica de la actividad se cae totalmente y hace inviable la exportación de ganado en pie.

Y el segundo punto de preocupación es que hoy en día los embarques manejan en un ganado un promedio de 350 kilos, es decir que el barco pueden ir animales de 400 kilos pero también otros de 300 kilos. Lo importante es que el promedio general del embarque es de 350 kilos.

En la nueva reglamenta-

## EXPORTACIÓN DE GANADO



ción piden un peso mínimo de 350 kilos, es decir se podrían embarcar novillos a partir de este peso y ahí si tendríamos problemas con el inventario nacional, porque el inventario de machos mayores de 350 kilos no daría para surtir las necesidades de la exportación, más el consumo nacional y más las ventas internacionales de carne.

Reiteramos que este proyecto sería inviable desde el punto de vista económico y logístico para la exportación de ganado en pie.

## ¿Cuánto podrían reducirse estas exportaciones?

Yo represento a las cua-

tro empresas que en este momento realizan ventas internacionales en el país y ellos afirman que si eso se diera a ellos les tocaría parar por completo las exportaciones de ganado en pie.

En el 2022 el comercio exterior fue de US\$367 millones en divisas para el país, se beneficiaron más de 300.000 familias campesinas, se generaron más de 4.000 empleos directos y suspendiendo las exportaciones todo esto se vería afectado.

## ¿Cuáles son los países destino?

Para exportación de ganado en pie tenemos cinco mercados principales, siendo el primero Egipto, seguido del Líbano, Irak, Jordania y Arabia Saudita.

Fundamentalmente la demanda está dada por una cuestión religiosa. Los árabes para poder consumir la carne deben sacrificar el ganado en el terreno, no pueden comer carne congelada y la sangre del animal debe estar caliente.

## ¿La exportación en canal es más viable?

Para que se pueda exportar la carne en canal, esta debería tener la certificación Halal, que ellos dan y en este momento no hay proceso de certificación con ninguno de esos países.

Colombia perdería esos



Juan Gonzalo Botero, presidente de la Asociación de Exportadores de Ganado (Aexgan). Cortesía

mercados y le daría más espacio a países como Brasil que son los que mayoritariamente exportan a esos mercados.

## ¿Es más costoso exportar en canal o en pie?

Sinceramente, los costos para ambos tipos de exportación son muy similares.

## Las exportaciones van en caída, ¿qué está pasando?

En materia de carne están bajando porque nuestro principal comprador era Rusia y por el conflicto con Ucrania ha tenido dificultades para comprar.

Pero en materia de ganado en pie, también se ha habido una reducción porque el ganado en Brasil, que es el precio de referencia, ha reducido el kilogramo en pie.



**Fundamentalmente la demanda de exportación de ganado en pie al países del medio oriente está dada por una cuestión religiosa”.**

Actualmente está en US\$1,7, pero en Colombia estamos en US\$2,1. Al estar el ganado más barato, los importadores prefieren comprarle a este país y nos han dejado de comprar ganado a nosotros.

## ¿Cómo ven el tema de la revaluación?

Colombia tuvo una revaluación del 18%, fue el país que más se revaluó en la región y los negocios son en dólares y al tener esta situación recibimos menos pesos por cada dólar, lo que ha hecho que los negocios pierdan rentabilidad.

## Ahora que entró China a la exportación, ¿van a potenciar otro mercado?

Nosotros le hemos sugerido al ICA diferentes cosas, porque hay protocolos muy adelantados con Emiratos Árabes Unidos y aspiramos al mercado de Turquía que es otro muy fuerte en temas de ganado en pie. Mientras que en carne, Indonesia puede ser un país bien importante para la llegada de nuestra carne. ☺



cooperativo.com.co

Informa que para el mes de **octubre 2023** las tasas de interés para las operaciones y transacciones con las tarjetas de crédito, **Visa Clásica, Oro, Platino y Signature** serán: Compras **23.00% EA** – Avances **27.00% EA** - Sustitución de Pasivos **23.00% EA** - Mora **39.00% EA**. **Empresarial:** Compras **22.00% EA** - Sustitución de Pasivos **22.00% EA**.

# Presupuesto dará \$7,1 billones a concesiones viales en 2024

Del total de \$16,7 billones, \$10,6 billones son para el programa de concesiones viales y mantenimiento de vías públicas. Solo \$134.000 millones son para proyectos férreos.

Paula Galeano Balaguera

**EL GOBIERNO**, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, radicó ante el Congreso de la República el proyecto de ley del Presupuesto General de la Nación (PGN) 2024, el cual asciende a \$502,5 billones. A nivel sectorial, el 91,9% del presupuesto de inversión se encuentra destinado a los sectores de transporte (13,9%), inclusión social y reconciliación (13%), entre otros.

Haciendo énfasis en el sector transporte, al cual se propone destinar un total de \$16,73 billones, \$1,58 billones se destinarán a funcionamiento, \$1,5 billones a servicio de la deuda. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Aeronáutica Civil (Aerocivil) contarían con un presupuesto total de \$13,6 billones para llevar a cabo inversiones en los diferentes proyectos de estas tres entidades, señala un informe de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI).

Del total, \$7,1 billones se destinarán al programa de

## PRESUPUESTO SECTOR TRANSPORTE 2024

En millones

Proyecto de Ley 057 de julio de 2023

Entidad	Funcionamiento	Servicio de deuda	Inversión	Total
Mintransporte	\$323.798	\$5.072	\$194.842	\$523.712
ANI	\$129.839	\$1.539.512	\$7.473.864	\$9.143.215
Invías	\$223.776		\$3.974.465	\$4.198.241
Aerocivil	\$805.690		\$1.752.182	\$2.557.872
Upit	\$17.097		\$17.612	\$34.709
Crit	\$1.330			\$1.330
Supertransporte	\$57.558		\$21.457	\$79.015
Ansv	\$26.774		\$168.269	\$195.043

Fuente: CCI con información de PGN

concesiones viales y al programa de mejoramiento de vía pública se destinan \$1,9 billones. También se incluyen recursos para los proyectos Caminos para la Paz, Red terciaria y fluvial, servi-

cios aeroportuarios y navegación aérea a nivel regional, entre otros, los cuales suman en total de \$1,68 billones.

Entre la inversión concreta por el Gobierno al pro-

grama de concesiones viales, mantenimiento de vía pública y otros proyectos se suman un total de \$10,68 billones. Los \$2,52 billones de pesos restantes que se destinarán a las entidades ejecu-

toras de la infraestructura en el país se destinarán al transporte férreo, marítimo, fluvial, fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte.

“Es claro que el Gobierno entiende la importancia de los programas de concesiones viales, sin embargo, deja rezagados los otros medios de transporte como el férreo al cual solo busca invertir \$134.000 millones”, menciona el análisis.

### MEJORAS

Desde la CCI, presentaron un plan de mejoras para lograr impulsar la economía a través de este sector.

En el primer punto señalan que el Gobierno debe hacer un esfuerzo para solventar la problemática de los proyectos contratados de 4G, que no han logrado su cierre financiero o la ejecución de obras.

“Así mismo, es elemental garantizar el cumplimiento de los cronogramas de las obras contractuales de proyectos de quinta generación (5G) adjudicados”, dicen.

También reconocen que actualmente, la ANI cuenta con un catálogo de proyectos en etapas avanzadas de estructuración, por lo que su adjudicación, puede ser el impulso que necesita la economía colombiana para la reactivación económica.

El segundo punto consiste en que el Gobierno lleve a cabo medidas extraordinarias para adjudicar lo más pronto posible estos proyectos.

Finalmente, la CCI menciona que con el objetivo de garantizar unos mayores niveles de conectividad, se requiere de una coordinación entre el Gobierno nacional y local con el fin de apalancar proyectos estratégicos en los cuales converjan las fuentes de recursos como el Sistema General de Participaciones, entre otros, del cual “cabe resaltar que para julio de 2023 según el Ministerio de Hacienda, el sector transporte solo había pagado el 28,5% (\$4,2 billones) de su apropiación vigente (\$14,8 billones)”. ☑

\$2,52

**BILLONES** del Presupuesto General de la Nación (PNG) se destinarán a las entidades ejecutoras de la infraestructura en el país se darán al transporte férreo, marítimo, fluvial, fortalecimiento de la gestión y dirección del sector transporte.

## La reforma laboral subiría 17% los costos a empresas mineras



La laboral debe incluir la realidad de la ruralidad. AFP

El impacto que la reforma laboral podría representar para los actores que integran la dinámica económica, y los gastos derivados de su implementación, es un tema que los expertos continúan analizando.

Para abordar esa conversación en la industria minera, durante una intervención en el Congreso Nacional de Minería, el director general de la Unidad de Conocimiento Laboral (UCL),

Juan Pablo López, explicó que un primer nivel de impacto se relaciona con el crecimiento de los costos directos laborales.

Lo anterior se asocia a aspectos como los recargos nocturnos, las horas extra, los cambios en la jornada laboral, entre otros.

En ese sentido, el experto señala que, tanto para el sector productivo grande como para el de las pequeñas, medianas y microempresas, “hay un diferencial en la capacidad de poder atender esas nuevas cargas laborales y de costo”.

“La forma como está diseñada la reforma, que aplica la misma regla de juego



**Hay un diferencial en la capacidad de las empresas para poder atender esas nuevas cargas laborales”.**

para todo el mundo, puede eventualmente ser nociva para quienes más necesitan de un empleo formal o quienes más necesitan de una garantía laboral, que se se-

guramente las personas que trabajan en pequeñas y medianas empresas”, destacó.

En el caso del sector minero, López señala que la estructura del costo podría tener un incremento promedio del 17%. Esto depende de la actividad o el tamaño de la empresa.

Ahora bien, en cuanto a informalidad y generación de empleo, menciona la importancia de concentrar esos esfuerzos no solo en las grandes compañías, sino también en otros espacios como el rural en el que se pueden encontrar actividades como, por ejemplo, la minería artesanal.

# Bajo empleo para población en condición de discapacidad

Según cifras del Dane, la mayoría de los ocupados trabaja por cuenta propia en labores de comercio y agricultura o se dedica al emprendimiento para subsistir.

**SIBIEN** una de las mayores apuestas del Gobierno Nacional es promover la inclusión laboral en todos los sectores de la sociedad, al parecer todavía existen muchos retos en esta materia para la población en condición de discapacidad, ya que un gran porcentaje de esta sigue por fuera de la fuerza laboral en el país.

De acuerdo con los reportes del mercado laboral para población en condición de discapacidad, entregados por el Dane, para el trimestre mayo-julio de este año, la Tasa General de Participación de población con discapacidad es de 24,6%, lo que quiere decir que más de siete de cada 10 personas con limitaciones físicas o cognitivas, no tiene trabajo.

“En cuanto a la tasa de ocupación, se evidencia que hay una diferencia negativa de 38,4 puntos porcentuales entre la población con discapacidad y sin discapacidad, pues para la primera, esta tasa fue de 21,7% y para la segunda de 60,0%”, informó el Dane al respecto.

En este informe se aprecia que, entre los miembros de esta población que actualmente tienen un trabajo, la mayoría están en labores de Comercio y reparación de vehículos (23,4%) y Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca (19,6%). En contraste, la menor participación se da en la construcción (4,5%) y transporte y almacenamiento (5,1%).

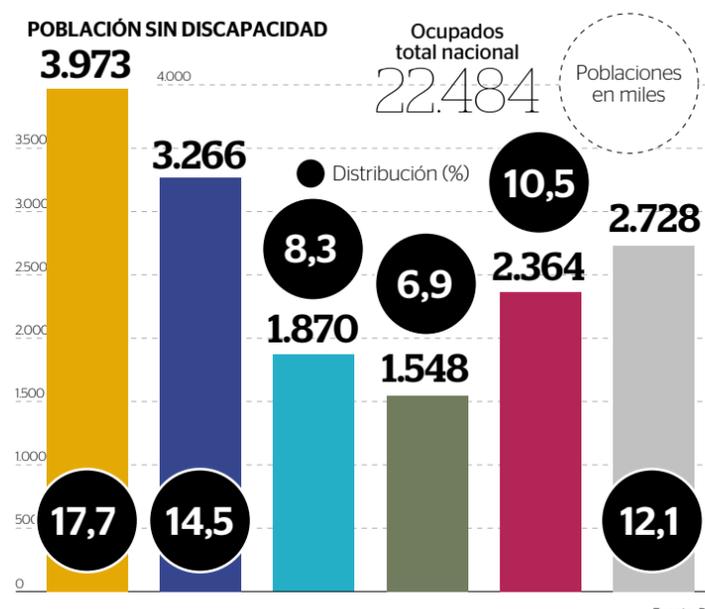
Otro dato que llama la atención tiene que ver con que el 52% de las personas en condición de discapacidad que tienen trabajo, están ocupados por cuenta propia, dejando claro que una de sus principales alternativas para subsistir es el emprendimiento.

Entre tanto, un 28,9% es obrero o empleado particular.

Durante el trimestre móvil de

## PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN OCUPADA CON Y SIN DISCAPACIDAD

Según ramas de actividad Trimestre móvil mayo - julio 2023



mayo a junio, según cuentas del Dane, se reportaron 22 millones de personas trabajando, de las cuales 450 tienen algún tipo de discapacidad, representando el 2% de la población total que fue reportada en esta oportunidad.

Entre aquellos que tienen una discapacidad y buscan un empleo, pero no lo encuentran, se habla que son 12 de cada 100.

### ¿POR QUÉ PASA ESTO?

Portafolio entrevistó a Saida Quintero, directora del área de Derecho Laboral de la Universidad de Rosario, quien explicó que gran parte de esta situación se presenta por la “protección, si se pudiera decir exagerada, que le ha dado la ley, no solo a las personas con discapacidad, sino a los trabajadores con cualquier tipo de afección en salud. Esa protección termina volviéndose un factor en contra de ellos, ya que asusta a las empresas y prefieren no optar por esta alternativa.

Esta experta agregó que también se debe dar celeridad a la forma en la que el Ministerio del Trabajo atiende los requerimientos cuando surgen diferencias entre empresas y empleados.



**Es necesario revisar la legislación en este tema, para que las mismas leyes que protegen a ésta población, al final no terminen afectándolas”.**



En noviembre se habilitará la nueva vía en Rosas (Cauca). El Tiempo

## Obras en el sector de Rosas van en un 70%

**EL INSTITUTO** Nacional de Vías (Invías) está finalizando obras en la nueva vía definitiva de 2,2 kilómetros con la que se superará la emergencia presentada en el km 75+300 y km 75+600 de la vía 2503 Mojarras-Popayán, sector de Rosas, Cauca, en la conexión de la Vía Panamericana.

Según informó la entidad, dos de las obras claves son los puentes de 125 metros y de 30 metros, que hacen parte de la nueva vía. En el primero las nueve pilas, que son el soporte de la estructura, ya están terminadas y están al nivel de la viga cabezal; mientras que en el segundo también están listas las pilas como soporte y se continúa con la instalación de formaletas.

“Estamos satisfechos por los significativos avances presentados en esta nueva vía, que será definitiva y que servirá para mejorar las condiciones de transitabilidad y de seguridad vial para los usuarios que van de Cauca hacia Nariño. Actualmente las actividades tienen un avance del 70% y seguimos trabajando desde el Invías para que en el próximo mes de noviembre podamos habilitar los 2,2 km de esta nueva vía”, dijo Mauricio Céspedes, director Técnico y de Estructuración.

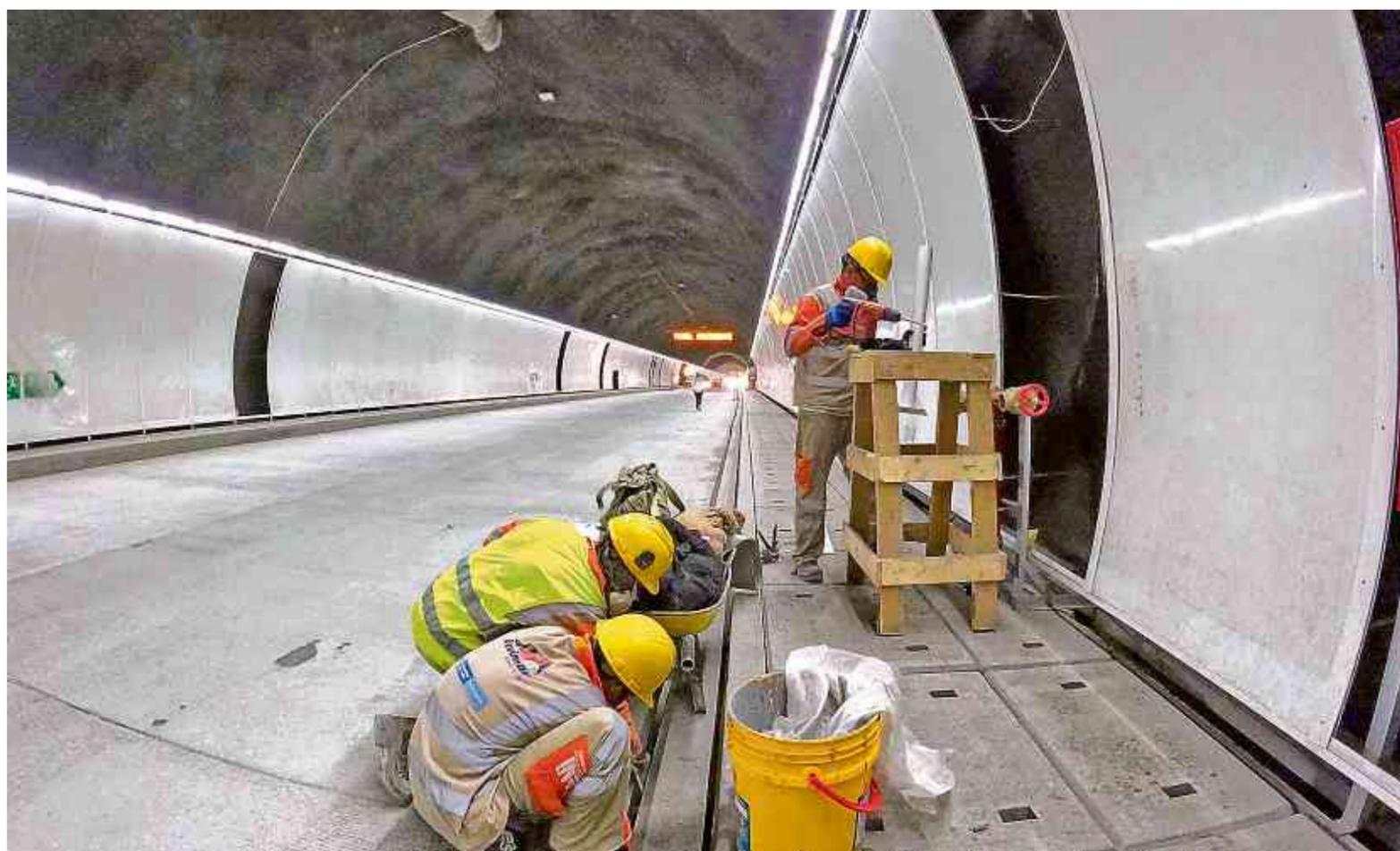
Durante esta semana y como parte del seguimiento permanente que hace el Instituto a la obra, la Contraloría General de la República hizo inspección en campo con ingenieros y especialistas del Invías con el fin de evidenciar los avances y las actividades y que cumplan con el cronograma.

## Mitos con la gente en condición de discapacidad

Jeisson Aristizabal, quien es persona con discapacidad y lidera una fundación a nivel nacional para apoyar a esta población en temas de inclusión, sostiene que hay mitos que se han instituido entre las empresas frente a las

capacidades de esta población. “Estamos hablando de que no son solo barreras laborales, hay barreras culturales y hasta de movilidad, sin contar la falta de capacitación en habilidades para el trabajo, que han llevado a que no nos contraten, ya sea

porque creen que no somos aptos o porque simplemente les saldremos muy caros. Este joven sostuvo que el país debe empezar por cambiar el chip y dejar de ver a las personas en condición de discapacidad como limitadas.



Promoviendo el ahorro y generando un flujo de capital, será posible realizar mejoras en las vías que interconectan las diferentes zonas de Colombia. Archivo

# Incentivar el ahorro y la inversión, la llave maestra

Bien invertido no es solo asunto del sector empresarial, sino de todos los colombianos que gracias a sus contribuciones se convierten en un eje para la construcción del país.

Jairo  
Alberto  
Corrales  
Castro



**COLOMBIA** continúa teniendo una de las economías más pujantes de Latinoamérica, con un crecimiento interanual del PIB destacado entre las naciones integrantes de la Oede. El pronóstico de crecimiento del Banco Mundial para Colombia pasó de 1,3 % a 1,7% para este año, mientras que la Oede espera que el PIB crezca 1,5 %, aumentando su pronóstico previo de 1,2%.

Estos pronósticos ubican a nuestro país por encima del crecimiento promedio de los países de la Oede (1,4%). Sin duda, este desa-

rollo es el reflejo de un gran esfuerzo de todos los sectores, en medio de fenómenos desafiantes como los que hemos atravesado en los últimos años como una pandemia nunca vivida y posteriormente con la volatilidad de los mercados financieros, incrementos de inflación a niveles que no se presentaban desde comienzos del año 2000 y tasas de interés y reformas estructurales con impactos relevantes a nivel macroeconómico y empresarial.

Para que Colombia siga manteniendo esa senda de crecimiento, es necesario fortalecer el ahorro y la inversión: si bien en el país el ahorro representaba en 2021, cerca del 13% del PIB nacional, en los últimos dos años ha venido disminuyendo por debajo de los dos dí-

gitos. Aún hay grandes retos para mejorar este indicador frente a otros países de la región como Brasil y Chile con porcentajes cercanos al 18% y 17% de su producción local, y algunos países de Europa, donde la tasa de ahorro privado es superior al 100%, entre los cuales se encuentran Dinamarca y Noruega.

De ahí la importancia del ahorro y la inversión, que son la llave maestra para un desarrollo constante. Ahora más que nunca es pertinente hablar de la canalización de recursos a través de los fondos de inversión, administradoras de pensiones y de cualquier otro tipo de vehículo que fomente y viabilice la cultura del ahorro. Este propósito no debe ser ajeno a las políticas públicas, cuyas directrices de-

ben estar orientadas a mejorar la calidad de vida de los colombianos, debido a que de una adecuada curva de ahorro dependen las tasas de inversión.

Esta realidad nos incum-



**El ahorro es un capital clave para el crecimiento social y económico de las poblaciones y regiones en todo el territorio nacional”.**

be a todos los colombianos y por eso debemos comprender que el ahorro no es privado o público y tampoco es de ideologías, el ahorro es un capital clave para el crecimiento social y económico de las poblaciones y regiones en todo el territorio nacional. En países con mayor cultura de ahorro éste ha demostrado financiar proyectos de infraestructura y proyectos inmobiliarios.

Promoviendo el ahorro y generando un flujo de capital, será posible realizar mejoras en las vías que interconectan las diferentes zonas de Colombia y desarrollar obras de infraestructura, obras civiles e inversiones inmobiliarias. De modo que, el ahorro bien invertido y direccionado no es solo asunto del sector em-

presarial, sino de todos los trabajadores colombianos, que día a día, gracias a sus contribuciones se convierten en un eje fundamental para la construcción del país.

De esta manera, los trabajadores en su libre derecho tienen la potestad de elegir quien debe administrar ese ahorro, siendo fruto de su esfuerzo y trabajo con la expectativa de verse retribuido en desarrollo de infraestructura, inmobiliario y de asegurar una mejor calidad de vida para ellos y sus familias.

Basta solo con observar el comportamiento de una de las herramientas de ahorro más eficientes: el ahorro pensional, cuyas ganancias para los trabajadores, desde 2011, superan los 190 billones de pesos, de acuerdo con los datos de Asobancaria.

Según Asofondos, el valor de los fondos de pensiones alcanzó un nuevo máximo histórico al llegar a 381 billones de pesos al cierre del primer semestre de 2023, recursos que han sido manejados por agentes expertos, para generar altos índices de rentabilidad. De hecho, el gremio destaca que, a raíz de su operación en los últimos 29 años, el 67,5% de dicho monto corresponde a ganancias generadas, lo que demuestra la capacidad de inversión propia de este tipo de vehículos y su importancia para la economía nacional.

Con ese monto de inversión, propiedad de los más de 18 millones de aportantes, se ha viabilizado la inversión en deuda pública local, renta fija, renta variable internacional y más de 24 billones de pesos dirigidos a obras como vías e infraestructura que abren opciones al desarrollo inmobiliario, resultado de estrategias de inversión diversificadas. Así se ha forjado el ahorro, que día a día se convierte en una destinación sólida del dinero con una rentabilidad ajustada al riesgo, a través de activos de menor volatilidad ante las variables del mercado.

Para esto, es imprescindible actualizar el marco normativo y regulatorio para potenciar la capacidad de ahorro de los colombianos y estimular la inversión, las llaves maestras para Colombia.

Presidente de Pei Asset Management.



“CUANDO UN NEGOCIO  
ES CUADRADO, HAY QUE  
VOLVERLO REDONDO”

(CONTADOR DE OFERTAS)



Como **Movistar Total Empresas**, un negocio redondo para su Pyme.

Escríbame y le cuento  316 606 6666

*Fans de lo que haces*

# 'Fintech frente a los bancos: competencia y complemento'

Gabriel Santos, presidente de Colombia Fintech, dice que en materia de crédito digital, pagos y neobancos, el sector crece rápidamente y con otras herramientas lo hará más.

**LA INDUSTRIA fintech** en Colombia tiene 369 entidades dedicadas a varias actividades bancarias y de seguros y presenta buenas cifras de crecimiento, inversión y generación de empleo, como lo reveló Gabriel Santos, presidente de Colombia Fintech, que recientemente realizó el *Latam Fintech Market*, con la presencia de 1.200 asistentes de Colombia y varios países de América, Europa y Asia.

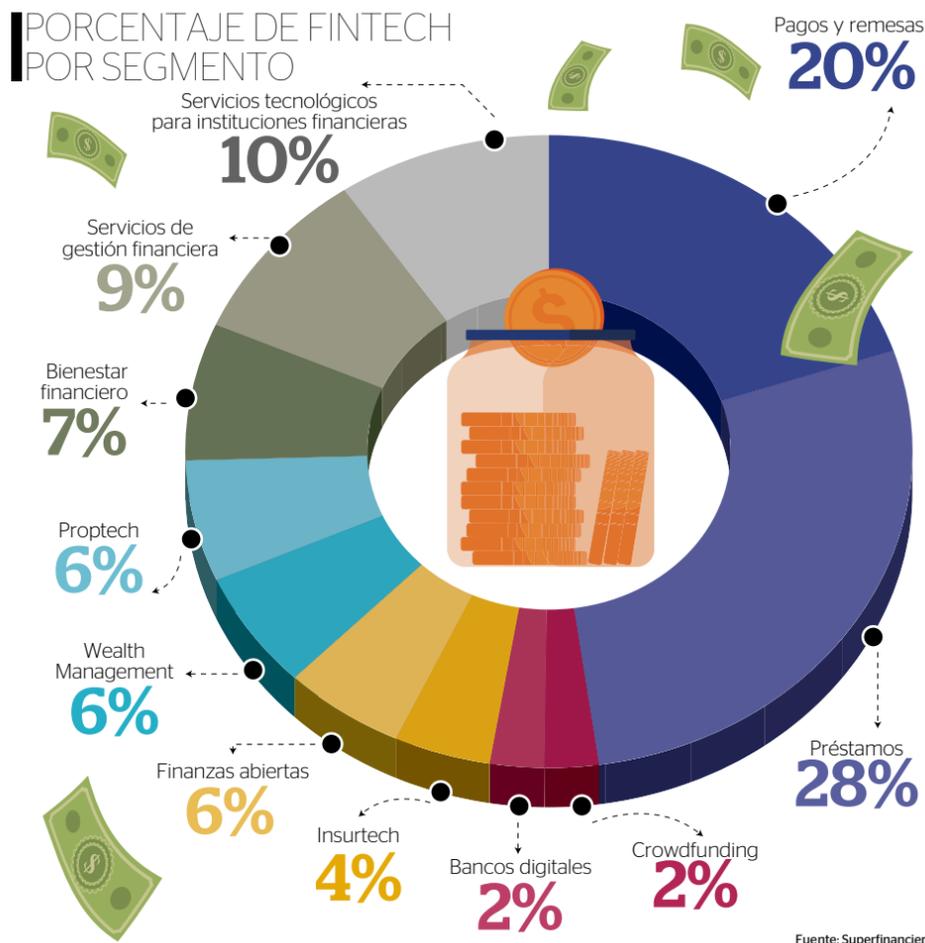
Para el Presidente de Colombia *fintech*, se ha visto de manera histórica que el sector *fintech* crece del 17 al 20% año a año y hay unas verticales de negocios que impulsan fuertemente.

En este sentido resaltó que hay consolidación en los neobancos Lulo Bank o Nubank que aunque con poca competencia, son importantes jalonadores y aseguró que otros dos sectores importantes son el crédito digital y los pagos digitales y vienen en ascenso las de criptoactivos, más pequeñas de las que hasta ahora se veían, pero con ideas muy innovadoras.

Aseguró hay otras formas de movilizar el crédito digital: con el *factoring* y *crowdfunding* que con menos dinero de manera unitaria se movilizan muchos recursos.

Por ejemplo Finaktiva acaba de anunciar que ha movilizado \$10 billones, Sempli, que acaba de recibir US\$6 millones de Citi para apoyar microempresas y pymes.

Dijo que de todas maneras "estamos en medio de una tormenta perfecta por desaceleramiento de la economía colombiana y hace que se modere el consumo, se desmejore la cartera y eso unido a las altas tasas de interés, hace que el capital sea costoso. Estamos teniendo por capas retos inmensos que hace que traer esa plata para prestársela a



los colombianos más vulnerables sea cada vez más costoso y cuando ese techo se comienza a pegar a la tasa de usura vemos que hay dificultades para prestar".

Por eso es que como lo dijo Santos, se han venido bajando los montos desembolsados.

El dirigente dijo que en el 2022 se hizo una encuesta para determinar quienes le pedían crédito a una *fintech* y más del 70% vienen rechazados de la banca tradicional, más del 60% eran mujeres sin acceso al mercado laboral, más del 63% o mayores de 45 años o menores de

**Si se expide un buen sistema de pagos interoperable y buenas normas de finanzas abiertas el sector crecerá a tasas nunca vistas".**

25 y más del 50% no tenía estudios primarios.

Ahí es donde se ve que las *fintech* de crédito digital le están prestando a los más excluidos y por eso el riesgo excede la capacidad de la entidad, reveló.

Dijo que si se expide un buen sistema de pagos interoperable y buenas normas de finanzas abiertas el sector no va a crecer al 20% como hasta ahora lo hace, sin a unas tasas inimaginables.

Comentó que hay casos en India, Brasil con el ingreso a personas de todos los estratos y de la informalidad

**“Nosotros en el sector nos convertimos en la primera capilaridad del crédito para que después sean atendidos por la banca tradicional.”**

dad a la economía digital se ve que el futuro está trazado para competir con una buenas normas al respecto.

Advirtió que en algunos segmentos hay competencia de las *fintech* con el sistema financiero tradicional pues por ejemplo los bancos deben ser más conservadores para prestar recursos mientras que las *fintech* prestan con su propio capital, por lo que pueden asumir más riesgos.

"Nosotros nos convertimos en la primera capilaridad del crédito para que después sean atendidos por la banca tradicional y en otra parte donde competimos es en pagos inmediatos", aseguró Santos.

El dirigente reveló que el 6,8% de las *fintechs* tienen entre 2 y 4 empleados, mientras que el 14% cuenta con un rango de 5 a 9 empleados. Estos números indican que una proporción considerable de *fintechs* opera en una escala más pequeña, con equipos más reducidos, es decir, alrededor del 21% de las *fintechs* del país tienen entre 2 a 9 empleados, el 17,8% de las empresas encuestadas tienen entre 10 y 19 empleados y un significativo 22,9% cuenta con un rango de 20 a 49 empleados. ☺

**21%**

**DE LAS fintechs** de Colombia tienen entre dos y nueve empleados, el 17,8% de las empresas encuestadas por Colombia Fintech tienen entre 10 y 19 empleados y un significativo 22,9% cuenta con un rango de 20 a 49 empleados lo que muestra la alta demanda de mano de obra en el sector.

## BREVES

### Aplicación de Lulo Bank y Lulo X

Las compañías lanzaron Lulo, una aplicación de productos y servicios financieros que ofrece una experiencia integral en una sola plataforma, brinda opciones digitales de banca y facilidades de *fintech* y cuenta con Lulo Impact su pilar de sostenibilidad.

**3**

**NUEVOS ETFs** (Exchange Trade Funds) fueron presentados por LarrainVial, distribuidor exclusivo de Invesco. Dos buscan replicar el comportamiento del índice S&P 500 y el Nasdaq 100 y el tercero tiene como subyacente el Oro.

### Druo, con servicio de pagos en tiempo real

La *fintech* colombiana anunció su servicio de pagos en tiempo real en Colombia. Las empresas podrán realizar transacciones interbancarias y ver reflejado el dinero al instante (menos de 5 segundos).



Archivo

### Plintron entra a la comunidad 'fintech'

El operador móvil virtual con presencia en 31 países quiere mostrar la posibilidad que tienen las empresas y *startups*, de crear sinergias de sus productos con servicios de telefonía móvil con su propia marca para sus usuarios y clientes y hacer alianzas.

**SUCROAL LE CUENTA**

# Vinagre Natural: ¿cuáles son sus ventajas y por qué es el más recomendable?

Le contamos todo lo que debería saber sobre el Vinagre Natural de caña, cómo se fabrica y por qué aporta a un futuro más sostenible.

Dentro o fuera de la cocina, el vinagre está presente en muchos ámbitos de la vida.

Es usado comúnmente como salsa o aderezo, pues potencia el sabor de los alimentos, pero también es un conservante de encurtidos, un desinfectante de frutas y verduras, hace el pan de panadería más esponjoso, es un ingrediente de las bebidas azucaradas y hasta es usado en la producción de vinos.

Y fuera de lo alimenticio, también es un limpiador de superficies y un fijador de tintas en el sector textil, entre muchas otras aplicaciones. Por lo tanto, el uso del vinagre va más allá de las ensaladas.

En Colombia, el Vinagre Natural es producido por Sucroal, una compañía que usa la ciencia y la innovación para elaborar productos derivados de la caña de azúcar, con un alto rango de aplicabilidad para el sector industrial y que está comprometida con la construcción de un futuro más sostenible.



Sucroal atiende al 91% del mercado colombiano. Dentro de sus clientes se destacan diferentes industrias. / Fotos: Archivo Sucroal

Sucroal posee la única planta de producción de Vinagre Natural en Colombia.

Unidos -FDA) en su norma 21 CFR 182.1, cataloga al Vinagre Natural como una "sustancia generalmente reconocida como segura".

## **BENEFICIOS DEL VINAGRE NATURAL**

El consumo de Vinagre Natural hace parte de la megatendencia de volver al origen y preferir los productos con propiedades naturales. Además, tiene múltiples beneficios para la salud de las personas.

Y por sus propiedades, el Vinagre Natural es ideal para usarse como acidulante, un conservante, un agente antimicrobiano o como aderezo, esto último porque aporta un toque de sabor a las comidas.

Precisamente, el vinagre está presente en una larga lista de alimentos: desde las ensaladas, los pepinillos encurtidos, las aceitunas, salsas como la barbacoa, la agridulce o la mostaza, el chucrut, las cebollas encurtidas, adobos para carne y muchas sopas y guisos.

## **DE VUELTA AL ORIGEN**

El Vinagre Natural es producido a partir de la fermentación del azúcar de caña, a través del uso de levaduras que producen alcohol. Este último es posteriormente destilado, pero ahí no termina su proceso.

Seguidamente, este alcohol de caña vuelve a fermentarse por procesos biotecnológicos, produciendo un vinagre crudo que, por último, es microfiltrado para retirar la biomasa que

posee. Un punto importante es que no se le añade ningún otro producto, para que así no pierda su origen natural.

Al final de este proceso se obtiene un Vinagre Natural que está compuesto en un 89% por agua y que es único por su perfil sensorial. Una fracción del Vinagre Natural se concentra para obtener un segundo producto: el ácido acético natural, que se diferencia del ácido acé-

tico glacial dado que este último tiene un origen petroquímico y es obtenido por síntesis química.

En Colombia, la norma es estricta respecto al origen natural que debe tener el vinagre. Precisamente, la Resolución 775 de 2008 lo define como un "producto de la doble fermentación alcohólica y acética de productos de origen agrícola".

Además, la autoridad esta-

**El Vinagre Natural de caña está compuesto en un 89% por agua.**

dounidense en temas de salud (Administración de Alimentos y Medicamentos de los Estados



Los productos que elabora la compañía, están en el ADN de miles de productos de consumo masivo en el mundo.

## **¿DÓNDE ENCONTRAR VINAGRE NATURAL?**

A la fecha, Sucroal posee la única planta de producción de Vinagre Natural en Colombia, desde la cual atiende al 91% del mercado colombiano.

Sucroal ha logrado que el vinagre producido a partir de caña de azúcar llegue a más hogares e industrias.

Los productos que elabora la compañía, están en el ADN de miles de productos de consumo masivo en el mundo. Es experta en la transformación a ácido

cítrico, alcohol o vinagre.

Para esto, tiene una moderna planta de producción, un suministro confiable y una producción alineada a normas nacionales e internacionales.

Así que ya lo sabe: la próxima vez que vaya a usar vinagre como aderezo, conservante o agente antimicrobiano, entre otros, asegúrese de que este tiene un origen natural, como el que elabora Sucroal.

# Huelga del sector automotriz se agrava en EE. UU.

Cerca de 25.000 trabajadores de GM, Ford y Stellantis han abandonado sus puestos de trabajo.

EFE/Portafolio

**LA HUELGA** del sector automotriz en los Estados Unidos se agravó el pasado viernes con la decisión del sindicato United Auto Workers (UAW) de parar otras dos plantas de montaje, mientras que Ford acusó a la organización sindical de querer dañar a los fabricantes de automóviles.

El presidente de UAW, Shawn Fain, cumplió con sus advertencias y añadió las plantas de montaje de Ford en Chicago (Illinois) y la de General Motors (GM) en Lansing Delta Township (Míchigan) a los otros 41 centros que ya estaban en huelga. Tras el anuncio de Fain, unos 25.000 trabajadores de GM, Ford y Stellantis han abandonado sus puestos de trabajo. Alrededor de un 18% de los afiliados de UAW que trabajan en las tres compañías.

“Desgraciadamente, a pe-

sar de nuestra voluntad para negociar, Ford y GM se niegan a realizar un avance sustantivo en la negociación. Por eso, a partir de las 12:00 de hoy vamos a ampliar la huelga a esas dos compañías”, declaró el presidente de UAW en una intervención en Facebook.

Fain justificó la decisión del sindicato de no incluir a Stellantis en la última ronda de paros porque el viernes, la compañía presentó al sin-

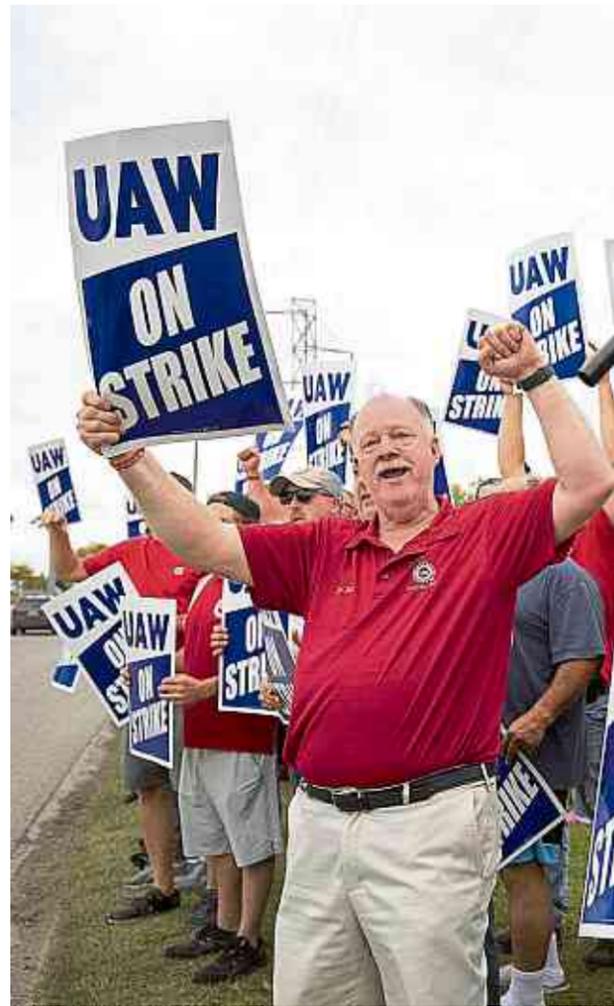
dicato una oferta que supone un “significante progreso” sobre las ayudas para compensar el incremento del coste de la vida y sobre el derecho a huelga de los trabajadores. El 22 de septiembre, cuando UAW anunció la expansión de la huelga a otros 38 centros de trabajo, el sindicato ya había recompensado a Ford porque entonces la empresa del óvalo azul estaba siendo constructiva en las negociaciones.

## DURA REACCIÓN DE FORD

Fain recompensó a Stellantis y castigó a Ford, que reaccionó de forma airada. Poco después del anuncio de Fain, el director ejecutivo de Ford, Jim Farley, compareció ante la prensa y dijo que la inusual estrategia de UAW, que ha declarado huelgas progresivas de forma simultánea en los tres grandes fabricantes de automóviles de EE.UU., tiene



**A pesar de nuestra voluntad Ford y GM se niegan a realizar un avance sustantivo”.**



La huelga se ha extendido a otras plantas. AFP



**Hemos avanzado en nuestras discusiones, pero todavía hay diferencias”.**

pañía puede seguir siendo competitiva ante la feroz competición del mercado”. “Hemos avanzado en nuestras discusiones pero todavía hay diferencias. Estamos comprometidos a seguir negociando sobre esos problemas de forma rápida para llegar a un acuerdo justo y responsable que permite a todos volver a sus puestos de trabajo lo antes posible”, añadió Stellantis.

Y aunque Farley también señaló que Ford sigue dispuesto a negociar con UAW, el ejecutivo añadió que la empresa no puede hipotecar su futuro con demandas exorbitantes y que si la posición del sindicato se mantiene, podría provocar una ruptura de las negociaciones.

“Es una irresponsabilidad escalar estas huelgas y dañar a miles de familias. Nadie va a perder su empleo (...) Creo que podríamos haber llegado a un compromiso sobre salarios y prestaciones”, señaló el director ejecutivo de Ford, Jim Farley, durante su intervención. ☞

como objetivo causar “el caos industrial”. Farley también acusó a UAW de no decir la verdad a sus afiliados, de amenazar el futuro de los trabajadores y de no estar negociando de buena fe a pesar de que la compañía ha puesto sobre la mesa un acuerdo que calificó de “histórico”.

“Creo que podríamos haber llegado a un compromiso sobre salarios y prestacio-

nes pero de momento UAW está tomando como rehén el acuerdo, al centrarse en las plantas de baterías”, dijo Farley, que terminó señalando que tiene la impresión que las acciones del sindicato son “premeditadas”.

Por su parte, Stellantis señaló en un comunicado que sigue trabajando para llegar a un acuerdo que satisfaga las demandas de los trabajadores y “asegure que la com-

## Exxon Mobil se retira de zona profunda en Guyana

EFE

**EXXON** Mobil, la mayor petrolera estadounidense, anunció que retiró su misión de explorar el Bloque Kaieteur, en las profundas aguas de Guyana, debido al poco crudo que ha conseguido, según dijo.

“Nuestra retirada del Bloque Kaieteur no provocará ningún impacto en nuestro compromiso de continuar nuestras exploraciones y

oportunidades de desarrollo y generar valor adicional para el gobierno y la gente de Guyana”, afirmó Exxon en un comunicado.

La decisión, según explicó Exxon, es debido a los re-

sultados insatisfactorios de exploración que la empresa llevaba a cabo en dicha zona, al tiempo en que investigadores de petróleo y gas se concentran más en el Bloque Stabroek.

Ante ello, la israelí Ratio Guyana Limited, que originalmente contaba con la licencia de exploración, aceptó el reto en la búsqueda y producción de petróleo en el área. Ratio Guyana Limited, no obstante, espera por la aprobación oficial del Gobierno guyanés.



**11 MIL MILLONES** de barriles de petróleo y gas se han descubierto en el Bloque Stabroek. Dicha área se ubica a más de 200 kilómetros de la costa de Guyana y su zona se expande en 13.354 kilómetros cuadrados.

**BOGOTÁ 23**

**4 Colombia GROWTHIE**

CONGRESO INTERNACIONAL DE INVERSIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE NEGOCIOS

Octubre 5 y 24 / 2023

ORGANIZAN: INNOV, R, Salto Quántico

PATROCINAN: COMUNICACIONES, UNIVERSIDAD EIA, ean

APOYAN: Cámara de Comercio de Bogotá, Banco de Guayaquil, ESCALA, Red Tecnológica Guayaquil, Coomeva Fundación



## Diversidad generacional: fuente de riqueza en las organizaciones

De acuerdo con los resultados de la encuesta salarial de Colombia, aplicada por el empleo.com en alianza con Talent Partner, el 46% de la fuerza laboral de Colombia pertenece a la denominada generación Millennials, de la que hacen parte los nacidos entre 1981 y 1993; el 26% a la Generación Z (1994 - 2010); el 20% a la Generación X (1969-1980) y el 6% restante a los Baby Boomers (1949-1968), lo que supone un gran reto para el ecosistema laboral, en la medida que, al mismo tiempo, conviven 4 generaciones diferentes, con sus diversas formas de ver el mundo, comprometerse, asumir el liderazgo, trabajar, entender las tareas y construir relaciones.

Para Claudia Rodríguez Bermúdez, Coordinadora de Desarrollo Organizacional de Compensar, este panorama, por un lado, enriquece a las organizaciones, aportando habilidades y perspectivas únicas, además de conocimientos basados en experiencias propias de su dinámica generacional. "Sin embargo, la diversidad también pone a prueba la capacidad de mantener una comunicación oportuna, cercana y asertiva, así como la construcción de nuevos estilos de trabajo, que funcionen para todos", puntualizó.

Siguiendo con Rodríguez, propiciar una cultura de respeto y apertura a la escucha y al diálogo, entender las dinámicas laborales, generar un ambiente inclusivo y equitativo con oportunidades para todos, promover la retroalimentación constructiva y reconocer e integrar las habilidades únicas, han sido algunas de las acciones que se han venido implementado en la organización para generar un entorno más productivo y eficiente que comprenda, celebre y valore esas diferencias, lo que al final, enriquecen el tejido corporativo y social.

Y es que, cada generación tiene preferencias, necesidades, intereses, experiencias, habilidades y motivaciones diferentes, así lo demuestran los resultados de la "Encuesta Millennial y Gen Z 2022" realizada por Deloitte, firma líder en servicios profesionales. Por un lado, la Gen Z y los millennials buscan equilibrio entre la vida personal y laboral, además de oportunidades para crecer. Por su parte, las generaciones anteriores, suelen sentirse atraídas por los procesos estructurados de trabajo, y le dan gran valor a la estabilidad.

A pesar de la distancia que puede existir entre generaciones y los retos que las empresas deben asumir en la implementación de modelos de trabajo flexibles, diversos e inclusivos, así como en la actualización de infraestructuras tecnológicas orientadas a la agilidad y colaboración, las ventajas de la convergencia de personas de diferentes edades en el entorno laboral incluye, entre otras, el aumento de la creatividad, la mejora en la comunicación y participación, la toma de decisiones más equitativa y la solución de situaciones desafiantes de una manera más rápida y estratégica.

Así lo confirma la Coordinadora de Desarrollo Organizacional de Compensar, "somos conscientes del gran valor que aporta cada uno de nuestros colaboradores, e indistintamente de la edad, le atribuimos a ese equipo multifacético y diverso los resultados obtenidos durante estos 45 años de historia. Y es por esto que, afrontamos el cambio generacional a partir de estrategias constantes de fortalecimiento de nuestra cultura, bajo la premisa de que, sin importar las diferencias, todos hacemos parte de una misma generación, la "Generación C": distintas regiones, razas, edades, profesiones, roles y géneros, palpitando por el mismo sueño, el sueño de construir juntos una mejor sociedad".

[www.compensar.com](http://www.compensar.com)



El candidato presidencial y ministro de Economía, Sergio Massa, recibió un amplio apoyo en las últimas horas. AFP

# Eliminación de impuesto al salario sube a Massa en encuestas argentinas

Sindicatos y organizaciones sociales cambiaron el tono y dijeron que irán en apoyo de ministro de Economía como candidato presidencial.

EFE

**EL CANDIDATO** presidencial y ministro de Economía de Argentina, Sergio Massa, se ganó un apoyo fundamental en su aspiración por el primer cargo de la nación: los sindicatos y las organizaciones sociales.

Ese importante grupo de la sociedad civil se concentraron ante el Congreso tras la aprobación de la ley que elimina el impuesto a las ganancias, para arropar al candidato oficialista, Sergio Massa, impulsor de esta medida que beneficia a casi un millón de trabajadores.

"Tengan la seguridad, tengan la tranquilidad, que el 10 de diciembre, si Dios y todos ustedes me dan la gracia de ser presidente, voy a convocar a un gobierno de unidad nacional", expresó el actual ministro de Economía, único orador del acto, rodeado de los jefes sindicales y de las organizaciones sociales.

"Se siente, se siente, Massa presidente", le respondió el público al pie del escenario en forma de T que se instaló frente al palacio legislativo, de cuyas ventanas colgaban banderas de organizaciones sindicales.

Massa destacó la presencia de los dirigentes de distintas centrales obreras, de las organizaciones sociales y del sector de la pequeña y

mediana empresa para señalar que "la mesa de unidad de los argentinos" es la compuesta por "empresarios, trabajadores, organizaciones sociales y el Estado". "Nuestra patria necesita un gobierno de unidad nacional", exclamó Massa.

La Confederación General del Trabajo (CGT), central sindical peronista, y las organizaciones sociales, cu-

yos dirigentes son parte o tienen colaboradores en el Gobierno de Alberto Fernández, acompañaron a Massa, que es el candidato de la coalición oficialista Unión por la Patria (nueva denominación del gobernante Frente de Todos).

En la Argentina, con un 124,4% de inflación interanual y un 40,1% de pobreza, el titular del Palacio de Hacienda fue el segundo candidato más votado, detrás del candidato de ultraderecha, Javier Milei.

No obstante, la coalición peronista fue la tercera más votada. En las elecciones del 22 de octubre, los tres candidatos más votados parten de un escenario de tercios.

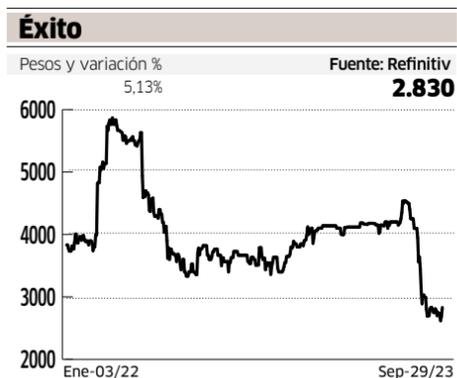
"Va a haber en Argentina un gobierno que ponga en su lugar al Fondo Monetario Internacional para que no nos ponga más condiciones que nos lleven a la inflación", prometió Massa si es presidente. ☺

### UN ACUERDO MILLONARIO CON FMI

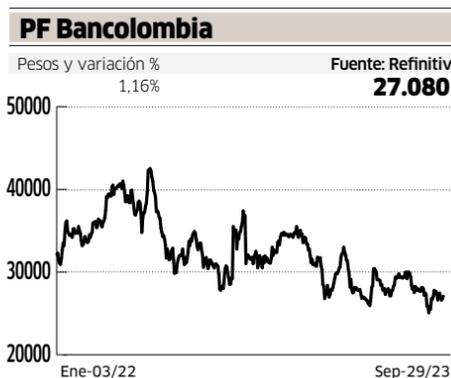
Argentina firmó en 2022 con el FMI un crédito para refinanciar US\$45.000 millones de deuda contraída en 2018, durante el Gobierno de Mauricio Macri (2015-2019). La convocatoria del sindicalismo y de los movimientos sociales se hizo al día siguiente de que el oficialismo logró en el Senado aprobar una

iniciativa de Massa, que es la eliminación del impuesto a las ganancias para los salarios inferiores a 15 salarios mínimos vitales y móviles al mes, hoy 1,77 millones de pesos (US\$4.842 al tipo de cambio oficial), que beneficia a unos 800 mil trabajadores. La oposición votó en contra por el costo para las provincias.

## Acciones que más subieron en la BVC



## Acciones más negociadas en la BVC



## La moneda venezolana se ha devaluado 96,1% en lo corrido del año

EFE

**EL BOLÍVAR** de Venezuela se devaluó un 4,67 % frente al dólar en septiembre, cuando el precio de la divisa estadounidense cerró en 34,42 bolívares en el mercado oficial, según informó este viernes el Banco Central (BCV).

La cotización de la moneda norteamericana, que se fija teniendo en cuenta el promedio ponderado de las operaciones de las mesas de cambio de las entidades bancarias, subió un 4,90% durante este mes, cuando arrancó en 32,81 bolívares, de acuerdo con el ente emisor.

La depreciación del bolívar ha persistido, aunque con algunas semanas más intensas, en lo que va de año, período en el que la cotización de la divisa ha aumentado un 96,12 %, desde los 17,55 bolívares, con lo cual la moneda local se ha devaluado un 49 % frente al dólar en los últimos nueve meses.

Ahora, el salario mínimo y las pensiones, congeladas en 130 bolívares desde marzo de 2022, pese a las múltiples protestas, equivalen a 3,7 dólares al mes, cuando el costo de la canasta básica de alimentos, calculada para una familia de cinco personas, se

acerca a los 500 dólares mensuales, según estimaciones independientes.

La subida del costo de la divisa, usada de forma habitual en las transacciones comerciales en el país, tiene un impacto directo en los precios de bienes y servicios y, por ende, en la inflación, que alcanzó el 13,6% en agosto, según el Observatorio de Finanzas (OVF).

En la década pasada, el 95% de las divisas que entraban a Venezuela provenían del petróleo, por lo que las sanciones contra la estatal Pdvas afectaron casi en su totalidad la liquidez del Gobierno.



## Reporte del mercado accionario colombiano (BVC)

ESPECIES CANASTA EQTY (1)	MODALIDAD BURSÁTIL	NÚMERO DE OPERACIONES	MONTO MILLONES DE PESOS	PRECIO PROMEDIO EN PESOS (2)	PRECIO ÚLTIMO EN PESOS	VAR. % DIA (4)	VAR. % ANUAL (5)	COMP. EQTY (6)	COTIZACIÓN DEL DÍA		VALOR DIVIDENDO ANUAL (\$)	CAPITALIZ. BURSÁTIL EN PESOS (8)	VALOR EN LIBROS	UTILIDAD POR ACCION	YIELD (9)	QTOBIN (10)	RPG (11)	YTD (12)
									MÍNIMA	MÁXIMA								
BANCOLOMBIA	CONTINUA	70	8.405,75	31.027,95	30.810,00	-1,25%	-3,36%	9,66%	26/12/2023	3/1/2024	3.536,00	27.947.473,26	38.236,22	7.706,89	11,48%	0,81	4,00	-27,51%
BHI	CONTINUA	19,00	2.687,49	202,20	207,50	2,72%	7,62%	1,29%	24/11/2023	1/12/2023	0,01	8.968.189,24	374,26	46,44	0,00%	0,55	4,47	1,22%
BOGOTÁ	CONTINUA	40,00	184,91	25.571,82	25.200,00	-1,75%	-10,80%	2,08%	26/10/2023	2/11/2023	3.132,00	8.952.326,91	41.126,57	2.790,32	12,43%	0,61	9,03	-31,89%
BVC	CONTINUA	12,00	1,84	8.824,04	9.000,00	0,00%	16,73%	0,36%			873,00	544.621,22	9.352,20	646,27	9,70%	0,96	13,93	28,85%
CELSIA	CONTINUA	102,00	765,43	2.556,09	2.579,00	-0,81%	-8,48%	2,46%	12/10/2023	20/10/2023	283,00	2.759.459,22	4.997,92	217,27	10,97%	0,52	11,87	-7,23%
CEMARGOS	CONTINUA	211,00	18.620,98	5.267,72	4.910,00	-3,35%	49,42%	4,20%	10/10/2023	18/10/2023	92,77	6.552.671,54	7.857,85	144,11	1,89%	0,62	34,07	36,39%
CNEC	CONTINUA	23,00	324,03	32.104,19	32.880,00	0,95%	1,56%	0,78%			3.549,92	1.121.585,69	41.004,15	20.373,42	10,80%	0,80	1,61	-9,86%
CONCRET	CONTINUA	7,00	19,91	230,01	230,00	1,32%	-6,12%	0,15%			0,00	260.878,64	1.305,98	26,95	0,00%	0,18	8,53	-4,17%
CORFICOLCF	CONTINUA	31,00	434,59	13.535,31	13.750,00	1,85%	-20,98%	2,59%	28/11/2023	5/12/2023	1.368,00	4.969.166,03	31.590,76	4.727,96	9,95%	0,44	2,91	-8,33%
ECOPETROL	CONTINUA	608,00	14.006,20	2.355,07	2.365,00	1,37%	13,70%	11,03%	15/12/2023	22/12/2023	593,00	97.240.982,94	1.765,91	790,29	25,07%	1,34	2,99	-2,27%
ETB	SUBASTA	7,00	5,96	80,00	85,00	0,00%	-37,04%	0,07%			0,00	301.797,04	614,04	4,74	0,00%	0,14	17,93	-21,30%
ÉXITO	CONTINUA	989,00	3.383,41	2.792,12	2.830,00	5,13%	-20,65%	0,30%			167,50	3.672.956,14	5.414,23	61,37	5,92%	0,52	46,11	-16,76%
GEB	CONTINUA	88,00	665,79	1.729,52	1.747,00	1,57%	-6,58%	9,63%	6/12/2023	14/12/2023	218,00	16.039.516,25	2.065,01	329,15	12,48%	0,85	5,31	3,80%
GR. BOLÍVAR	CONTINUA	24,00	559,28	53.032,00	53.000,00	-0,75%	9,82%	1,72%	10/10/2023	18/10/2023	2.484,00	4.191.946,97	170.592,80	13.157,25	4,69%	0,31	4,03	-13,11%
GR. ARGOS	CONTINUA	139,00	2.738,03	9.390,53	9.350,00	-0,53%	-3,11%	5,15%	5/10/2023	12/10/2023	575,00	7.550.068,91	21.250,42	599,16	6,15%	0,44	15,61	-1,48%
GRUPO AVAL	CONTINUA	13,00	6,87	478,52	484,00	0,00%	-26,56%	0,46%	26/10/2023	2/11/2023	43,20	11.721.813,34	703,04	51,62	8,93%	0,69	9,38	-8,68%
GRUPO SURA	CONTINUA	34,00	1.017,12	31.164,68	31.990,00	3,53%	-19,03%	2,69%	26/12/2023	3/1/2024	1.280,00	16.310.870,54	49.514,59	2.794,52	4,00%	0,65	11,45	-23,83%
ISA	CONTINUA	206,00	2.665,75	14.906,78	14.920,00	-0,53%	-9,02%	9,05%	14/12/2023	21/12/2023	1.742,00	16.526.554,18	15.614,91	2.336,57	11,68%	0,96	6,39	-28,95%
MINEROS	CONTINUA	62,00	179,96	1.759,65	1.799,00	1,07%	0,22%	0,44%	20/10/2023	27/10/2023	321,47	539.227,59	5.271,13	171,60	17,87%	0,34	10,48	-2,76%
NUTRESA	CONTINUA	10,00	156,11	49.448,29	49.520,00	-0,96%	33,91%	9,59%	10/10/2023	18/10/2023	1.350,36	22.668.070,63	23.250,51	2.034,26	2,73%	2,13	24,34	11,28%
PFAVAL	CONTINUA	77,00	2.893,05	514,29	514,50	-0,10%	-11,76%	3,74%	26/10/2023	2/11/2023	43,20	11.721.813,34	703,04	51,62	8,40%	0,73	9,97	-9,74%
PF BCOLOMBIA	CONTINUA	325,00	18.259,29	27.071,42	27.080,00	1,16%	-4,28%	9,64%	26/12/2023	3/1/2024	3.536,00	27.947.473,26	38.236,22	7.706,89	13,06%	0,71	3,51	-19,28%
PF CEMARGOS	CONTINUA	293,00	1.657,09	3.886,08	3.851,00	-0,52%	68,90%	1,61%	10/10/2023	18/10/2023	92,77	6.552.671,54	7.857,85	144,11	2,41%	0,49	26,72	51,61%
PF CORFICOL	CONTINUA	15,00	13,36	11.111,55	10.720,00	0,00%	-23,43%	0,28%	28/11/2023	5/12/2023	1.368,00	4.969.166,03	31.590,76	4.727,96	12,76%	0,34	2,27	-16,90%
PF DAVIVIENDA	CONTINUA	73,00	3.123,21	16.945,67	17.500,00	1,21%	-41,39%	2,89%			1.010,00	1.889.885,97	31.500,51	1.701,96	5,77%	0,56	10,28	-36,50%
PF GR. ARGOS	CONTINUA	96,00	313,72	6.607,49	6.615,00	4,17%	10,25%	2,71%	5/10/2023	12/10/2023	575,00	7.550.068,91	21.250,42	599,16	8,69%	0,31	11,04	4,17%
PF GR. SURA	CONTINUA	176,00	2.212,71	12.373,14	12.270,00	2,25%	-2,93%	2,80%	26/12/2023	3/1/2024	1.280,00	16.310.870,54	49.514,59	2.794,52	10,43%	0,25	4,39	-7,05%
PROMIGAS	CONTINUA	14,00	21,45	4.199,79	4.187,00	-3,30%	-1,60%	1,46%	15/12/2023	22/12/2023	516,00	4.751.608,76	4.682,64	879,34	12,32%	0,89	4,76	-8,18%
TERPEL	CONTINUA	29,00	81,07	6.897,53	6.820,00	-2,57%	-14,64%	0,52%			918,87	1.237.315,12	15.587,34	1.240,84	13,47%	0,44	5,50	-15,07%
HCOLSEL	CONTINUA	5,00	5,16	11.167,14	10.880,00	0,00%	-1,09%	0,00%			0,00	108,80	15.000,00	0,00	6,21%	0,73	0,00	-6,40%
ICOLCAP	CONTINUA	24,00	1.596,62	11.271,24	11.270,00	-1,74%	-1,14%	0,00%			0,00	4.079.063,80	17.160,00	0,00	7,70%	0,66	0,00	-11,18%
PEI	CONTINUA	44,00	488,09	49.537,04	49.840,00	-0,99%	12,89%	0,00%			0,00	2.150.207,25	129.251,03	19.578,83	1,73%	0,39	2,55	39,30%
POPULAR	SUBASTA	1,00	1,28	170,00	220,00	0,00%	-15,71%	0,00%			0,00	2.877.143,35	372,43	-14,03	0,00%	0,59	-15,68	0,00%

(1) La Canasta EQTY se recalcula trimestralmente evaluando la frecuencia y rotación de cada especie. (2) El precio medio es calculado al tomar el volumen total de todas las operaciones de contado realizadas en el día de negociación, dividido entre la cantidad total de acciones negociadas en el mismo día. (3) Los precios mayor y menor son calculados tomando solo las operaciones de contado del día de negociación que han cumplido con el criterio de marcación de precio definido en el artículo 3.3.5.3 de la Circular Única de la BVC. (4) La variación diaria se calcula considerando el cambio entre el precio de cierre del día y el último precio de cierre de la acción. (5) La variación anual se calcula considerando el cambio en el precio de cierre en un año calendario. (6) La participación porcentual de cada acción en el EQTY se calcula teniendo en cuenta el último precio de cierre y la ponderación fija que se asigna trimestralmente. (7) Hace referencia al tiempo durante el cual se entiende que una operación de compra venta de acciones no comprende el derecho a percibir los dividendos pendientes de pago por parte del comprador siempre que tales Operaciones se celebren en el período determinado entre el primer día hábil de pago de dividendos de las respectivas acciones y los cuatro (4) días hábiles bursátiles inmediatamente anteriores a tal fecha. (8) Es el valor dado a una empresa en bolsa y se obtiene multiplicando el número de acciones en circulación para cada uno de los diferentes tipos de acciones que componen el capital de la empresa por su precio de cierre. (9) Es el rendimiento del dividendo en el año sobre el precio de cierre de la acción. (10) Es la relación de precio de cierre con el valor en libros. (11) Es la relación del precio de cierre con la utilidad por acción. (12) Variación porcentual del precio de cierre de hoy con el primer día hábil del año.

Fuente: Bolsa de Valores de Colombia

## Derivados de la Bolsa de Valores de Colombia

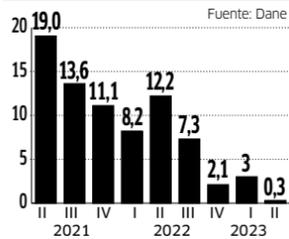
Instrumento	Volumen (pesos)*	No. Contratos	Precio	Open Interest**	Instrumento	Volumen (pesos)*	No. Contratos	Precio	Open Interest**
CELSIA Dic 2023	244	95	\$ 2.568	513	TES25 Oct 2023	3.698	16	92%	20
PFGRUPSURA Dic 2023	156	12	\$ 12.997	301	TES26 Oct 2023	115.698	502	92%	302
GRUPOARGOS Dic 2023	94	10	\$ 9.400	159	TES28 Nov 2023	1.230	6	82%	31
PFCEMARGOS Dic 2023	39	10	\$ 3.920	355	TES30 Oct 2023	33.365	160	83%	80
PFDAVVNDA Dic 2023	883	50	\$ 17.655	40	TES28 Oct 2023	2.490	12	83%	218
TES24 Oct 2023	232.254	920	101%	1.126	OIS 09 mes(es)	12.000	24	12%	207

\* Volumen en millones de pesos. - \*\* Open Interest corresponde al valor de apertura. - Los volúmenes informados corresponden a la operaciones calzadas o registradas hasta las 4:17:14 p.m.

# Indicadores / Monedas

## PIB trimestral

(Var. % comparado contra igual trimestre del año anterior)



## TRM

(Pesos colombianos/dólares de EE. UU.)



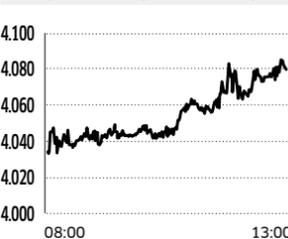
## Devaluación

(Variación % año corrido)



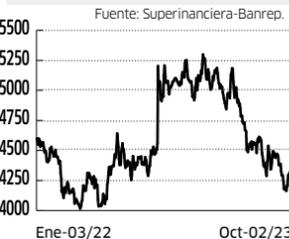
## Dólar Spot

Cierre(\$), Prom.(\$), Volumen(US\$)



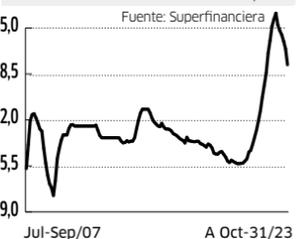
## Euro

Cotización (Pesos)



## Tasa de usura

Crédito consumo y ordinario 39,80%, Interés Corriente Bancario 26,53%



## Monedas

COMPRA	PESOS COL*	MDA/US\$	US\$/MDA
Bolívar Soberano (Ven.)	117,75	34,43	0,03
Euro	4.286,04	0,95	1,06
Franco Suizo	4.449,00	0,91	1,10
Libra Esterlina	5.103,68	0,79	1,26
Nuevo Sol Peruano	1.066,53	3,80	0,26
Peso Argentino	11,58	350,02	0,00
Peso Chileno	4,46	908,36	0,00
Peso Mexicano	230,89	17,56	0,06
Real Brasileño	805,37	5,03	0,20
Rublo Ruso	42,97	94,34	0,01
Yen Japonés	27,97	144,93	0,01
Yuan Renminbi De China	556,99	7,28	0,14

(\*) Cálculos PORTAFOLIO

\*\*Nueva expresión monetaria. Fuente: Banco de la República

## Dólar y devaluación

FECHA	TRM (\$)	ÚLTIMO MES (%)	ÚLTIMOS 90 DÍAS (%)	CORRIDO AÑO (%)	ÚLTIMOS 12 MESES (%)
Sept. 15	3.926,59	-1,18	-6,20	-18,37	-11,04
Sept. 18	3.928,28	-1,14	-6,16	-18,33	-11,00
Sept. 19	3.905,95	-1,70	-6,70	-18,80	-11,51
Sept. 20	3.902,54	-5,37	-5,87	-18,87	-12,02
Sept. 21	3.907,21	-5,26	-5,75	-18,77	-11,92
Sept. 22	3.948,25	-4,26	-4,76	-17,92	-10,99
Sept. 25	3.948,70	-3,36	-5,28	-17,91	-10,79
Sept. 26	4.052,54	-0,82	-2,79	-15,75	-8,45
Sept. 27	4.068,73	-0,42	-2,40	-15,41	-8,08
Sept. 28	4.093,60	0,19	-1,81	-14,90	-7,52
Sept. 29	4.085,57	-0,01	-2,00	-15,06	-7,70
Oct. 2	4.053,76	-1,40	-2,78	-15,73	-9,65

Tasa de cambio del dólar representativa del mercado (TRM)

## Cambios

INDICADOR	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN
Dólar prom. Interbancario	4.053,42	4.085,60	-32,18
Dólar prom. comp. Cambistas	3.880,00	3.880,00	0,00
Dólar prom. Vta. Cambistas	3.950,00	3.950,00	0,00
Euro prom. comp. Cambistas	4.400,00	4.400,00	0,00
Euro prom. Vta. Cambistas	4.450,00	4.450,00	0,00

Fuente: Superfinanciera y encuesta a cambista.

## Unidad de Valor Real (UVR)

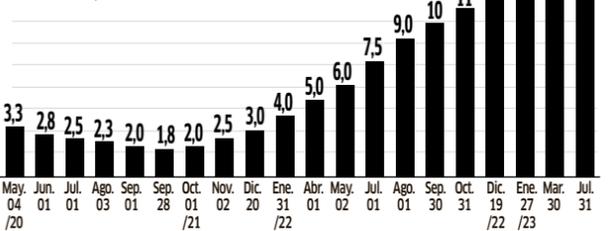
OCT.	EN \$						
1	353,0135	4	353,2598	7	353,5063	10	353,7530
2	353,0956	5	353,3420	8	353,5885	11	353,8353
3	353,1777	6	353,4241	9	353,6708	12	353,9176

## Títulos de deuda pública (TES)

VENCIMIENTO	E.A. (%)	VENCIMIENTO	E.A. (%)
T.F. 04/07/24	8,61	T.F. 26/03/31	11,40
T.F. 26/11/25	10,56	T.F. 30/06/32	11,60
T.F. 26/08/26	10,80	T.F. 18/10/34	11,75
T.F. 26/08/28	11,00	T.F. 09/07/36	11,62

## Tasa de intervención Banrepública

Evolución porcentual



## Fondos de Inversión Colectiva Categorizados

CATEGORÍA FIC/ADM. R.	NOMBRE FIC	MENSUAL (%)	ANUAL (%)
<b>FONDO DE RENTA FIJA PESOS DE LIQUIDEZ</b>			
BTG Pactual	Liquidez - Clase A	21,77	14,28
Sura Fiduciaria	Ultracash Colombia	17,08	11,45
Fiduagraria	Confirrenta	13,20	12,48
Credicorp Capital	Capital Vista	16,78	14,71
Fiduoccidente	Abierto Meta Planeada	19,77	14,39
Fiduciaria Corficolombiana	F.I.C. Valor Plus I	16,16	13,83
Fidupopular	Rentar	15,80	13,54
Alianza Fiduciaria	Alianza Mínima	14,51	12,70
Fiduprevisora	Efectivo a Plazos	16,10	14,62
Fiduprevisora	Efectivo a la Vista	16,59	13,61
Fiducolmena	Rentafacil	18,22	13,22
BBVA Fiduciaria	BBVA Digital	18,10	15,19
Acciones y Valores	Accival Vista	19,40	13,41
Skandia Fiduciaria	Skandia Efectivo	19,80	14,75
Global Securities	Global Vista	14,20	12,68
Fiducomeva	Avanzar Vista	17,10	13,69

<b>FONDO DE RENTA FIJA PESOS DE MEDIANO PLAZO</b>			
Fiducoldex	Moderado 60	25,23	16,22
Itaú Asset Management	Mediano Plazo	16,05	19,74
Fiduciaria Corficolombiana	Deuda Corporativa	21,86	18,32
Sura Fiduciaria	Ren. fija Colombia	28,50	13,06
Credicorp Capital	Oportunidad R. F. I	17,24	14,46
Credicorp Capital	Deuda Corporativa	12,63	17,14
BTG Pactual	Ren. fija Colombia	26,32	20,88
Acciones y Valores	Accival R. F. 180 días	29,19	20,60
Credicorp Capital	Oportunidad R. F. II	13,40	0,00

<b>FONDO DE ACTIVO DE CRÉDITO</b>			
Sura Fiduciaria	Cerrado Libranzas I	11,80	11,44
Sura Fiduciaria	Ateorar Corporativo I	14,21	12,39
Sura Fiduciaria	Libranzas II	13,35	12,32
Sura Fiduciaria	Pensiones IV	11,77	10,76
Fiducomeva	FIC Avanzar 90 días	10,31	9,94
Fiducomeva	FIC Avanzar 365	12,25	12,31
BTG Pactual	Pactual Crédito	19,11	17,48
Credicorp Capital	Capital Factoring	14,58	14,27

<b>FONDO DE RENTA FIJA PARA ENTIDADES PÚBLICAS</b>			
Fiduciaria Corficolombiana	Liquidez 1525 Plus	13,08	13,41
Fiducoldex	Fideicomisos SC	17,58	13,66
Fiducolmena	1525 Fiducentral	12,48	11,21
Alianza Fiduciaria	Cash Conservador	15,27	13,06
Fiduagraria	Abierto FIC 600	17,25	13,64
Fidupopular	Fiduliquidez	17,93	13,07
Credicorp Capital	Abierto Vista	16,70	13,54
Fiduoccidente	Occitoresos	16,21	13,72
Fiduciaria Bogotá	Fidugob	18,69	14,36
Itaú Asset Management	Itaú Money Market	17,97	14,47
Fiduciaria Corficolombiana	Confianza Plus	15,39	14,96

<b>FONDO INMOBILIARIO DE RENTA NACIONAL</b>			
Acciones y Valores	Inmobiliario Sirenta	9,54	8,26
BTG Pactual	Inmobiliario Visim	3,53	1,84
Skandia Fiduciaria	Para Arrendar	8,63	9,22
Skandia Fiduciaria	Grandes Superficies	11,70	17,86

La información de cada categoría corresponde al Grupo de Participación Retail. El inversionista debe tener en cuenta otros factores tales como la política de inversión y el perfil de riesgo de cada fondo. La información contenida es solo una guía general y no debe ser usada como base para la toma de decisiones de inversión o desinversión. Fuente: www.sificolombia.com

## Inflación

	VARIACIÓN %
<b>ÍNDICE DE PRECIOS CONSUMIDOR</b>	
Agosto 2023	0,70
Año Corrido	7,43
12 meses	11,43
Mes anterior	0,50

	VARIACIÓN %
<b>ÍNDICE DE PRECIOS PRODUCTOR</b>	
Agosto 2023	1,55
Año Corrido	-4,80
12 meses	-3,03
Mes anterior	-0,74

Fuente: Dane

## Tasa de Desempleo

PERIODO	NAC. %	13 AREAS %
Agosto/23	9,30	9,60
Jul./23	9,60	9,80
Jun./23	9,30	9,80
Abr./23	10,72	11,10
Mar./23	10,00	10,50
Feb./23	11,40	11,50
Ene./23	13,70	14,50
Dic./22	10,30	10,80
Nov./22	9,50	9,10
Oct./22	9,70	9,90
Sep./22	10,70	10,40

Fuente: Dane

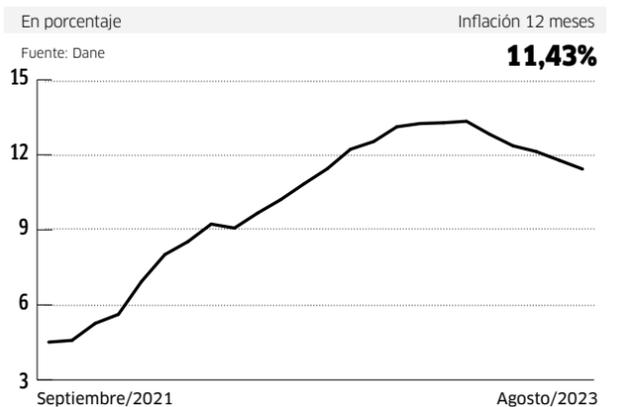
## Tasas de captación promedio CDT

CIA. FINANCIAMIENTO (DÍAS % E. A.)	90 180 360			BANCOS (DÍAS % E. A.)	90 180 360		
	Crezcamos C.F.	13,25	14,48		15,05	Banco de Bogotá	13,28
Tuya S.A.	13,19	13,40	13,29	Banco Popular	12,93	13,16	13,47
Coltefinanciera	12,37	13,21	15,42	Banco Itaú	14,08	14,15	12,93
Bancoldex	13,50	14,33	n.d.	Bancolombia	13,01	13,31	13,32
Findeter	17,10	15,73	15,23	Bbva Colombia	13,30	13,53	13,44
Credifamilia	13,30	15,01	14,68	Bco. de Occidente	13,18	13,51	12,84
Iris C. F.	13,84	14,30	13,40	Banco Caja Social	10,81	11,66	11,47
Financ. Juriscoop	10,17	12,88	13,56	Davivienda	12,54	12,60	12,77
Fdn	14,11	14,96	13,19	Colpatria	12,72	12,67	13,90
Rci Colombia	n.d.	n.d.	13,40	Banco Agrario	10,33	11,13	10,65
				Bancien	13,15	14,79	15,52
				Bancamia	13,41	14,03	13,99
				Banco W	13,75	14,51	13,70
				Bancoomeva	12,98	13,63	13,86
				Banco Finandina	14,17	12,09	2,00
				Banco Falabella	14,19	14,40	14,65
				Banco Pichincha	13,85	14,57	14,70
				Coopcentral	14,04	13,15	10,34
				Cofinap	10,19	10,21	11,00
				Cotrafa	11,91	11,29	11,63
				Confiar	7,43	8,42	10,46
				Mibanco	14,21	14,23	14,16
				Banco Serfinansa	13,89	14,72	14,78
				Banco Unión	14,21	14,88	15,42

Las tasas publicadas corresponden al promedio diario de los CDT emitidos el 28 de septiembre/23. Se publican como una referencia, pero no son un compromiso para títulos que se pacten hoy; para mayor información, consultar a cada entidad.

Fuente: Superfinanciera

## Comportamiento de la inflación (IPC)



## Tasas Internacionales

	TASA FED (%)	BONOS DEL TESORO EE. UU. (%)	LIBOR (%)
Actual	5,50	A 1 años 5,45	vernigh 5,25
Hace un mes	5,25	A 2 años 5,04	A 1 meses 5,42
Hace 3 meses	4,50	A 5 años 4,61	A 3 meses 5,66
Hace 6 meses	3,25	A 10 años 4,57	A 6 meses 5,90
Hace un año	1,50	A 30 años 4,70	A 12 meses 6,15

## Tasas: DTF y TCC

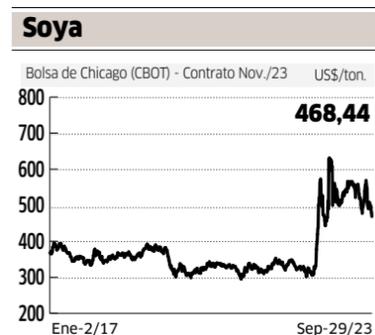
	OCT. 2 OCT. 8	SEP. 25 OCT. 1
DTF EA	12,71	13,01
DTF TA	11,79	12,05
DTF TV	12,15	12,42
DTF SA	11,61	11,86
DTF SV	12,33	12,61
TCC EA	9,65	9,65
TCC TA	9,11	9,11
TCC TV	9,32	9,32
TCC SA	9,00	9,00
TCC SV	9,43	9,43
CDT 180	13,24	13,27
CDT 360	13,45	13,55

Fuente: Banco de la República

## Salario Mínimo

DESCRIPCIÓN	VALOR
Actual	\$ 1.160.000
Anterior	\$ 1.000.000
Incremento	16 %
<b>HORA EXTRA</b>	
Diurna	\$ 6.042
Nocturna	\$ 8.458
<b>EXTRA FESTIVA</b>	
Diurna	\$ 9.667
Nocturna	\$ 12.083
Auxilio de Transporte	140.606

Fuente: Ministerio del Trabajo



## Productos agrícolas

### COSTOS DE IMPORTACIÓN MAÍZ AMERICANO

Puerto (Atlántico)

	MAÍZ AMARILLO	MAÍZ BLANCO	SOYA
Precio FOB (USD/Ton.) 3/	300,28	375,89	595,71
Flete marítimo (USD/Ton.) 5/	27,00	27,00	27,00
Seguro (USD/Ton.)	1,64	2,01	3,11
Precio CIF (USD/Ton.)	328,92	404,91	625,82
Arancel Total (%) 6/	0,00	0,00	0,00
Gastos de Internación (USD/Ton.) 8/	11,55	11,55	11,55
Costo nacionalizada (USD/Ton.)	340,47	416,46	637,37
Tasa de Cambio	4.551,00	4.551,00	4.551,00
Costo en Bogotá (COP/Ton.) 9/	1.747.184,00	2.093.015,00	3.098.396,00

1/Estados Unidos: Maíz Amarillo No 2, CME group. Contrato futuro vencimiento más cercano. Referencia: cierre del día anterior. Para el cálculo del precio en los días feriados de Estados Unidos se toma el último precio de cierre vigente. Periodicidad en la actualización de la información diaria. 2/ Resultado de la diferencia entre el Precio FOB y la cotización del futuro más cercano en CME 1) US Gulf/ East Coast Colombia. 2) US Gulf/ East Coast Colombia West cost. 3) West coast Colombia from Argentina. 5/ Arancel Total: EE. UU.; Intracontingente y Extracontingente.

Fuente: FENALCE - Federación Nacional de Cultivadores de Cereales y Leguminosas.

## Café en Cifras

FECHA	SUAVES (ARÁBIGO)			CARGA EN COLOMBIA			ROBUSTA	
	NUEVA YORK	ALEM. * COLOMBIA	COLOMBIA OIC	PRECIO \$ MÁXIMO	PRECIO \$ MÍNIMO	PRECIO \$ PEREIRA	NUEVA YORK	PROM. OIC*
15 Sep. 23	159,15	184,66	186,05	1.322.125	1.318.375	1.320.375	125,78	154,44
18 Sep. 23	159,60	189,22	190,93	1.311.125	1.307.375	1.309.375	128,01	158,24
19 Sep. 23	160,95	189,45	191,43	1.333.125	1.329.375	1.331.375	128,98	158,65
20 Sep. 23	158,20	190,07	193,12	1.302.125	1.298.375	1.300.375	128,28	160,17
21 Sep. 23	154,85	187,59	190,64	1.286.125	1.282.375	1.284.375	127,07	158,22
22 Sep. 23	151,15	185,01	188,14	1.272.125	1.268.375	1.270.375	125,03	155,82
25 Sep. 23	148,80	181,06	184,41	1.272.125	1.268.375	1.270.375	125,06	153,36
26 Sep. 23	150,85	178,87	182,05	1.297.125	1.293.375	1.295.375	124,21	151,70
27 Sep. 23	149,25	179,33	182,87	1.298.125	1.294.375	1.296.375	120,09	150,00
28 Sep. 23	147,20	177,75	181,29	1.265.125	1.261.375	1.263.375	120,06	148,99
29 Sep. 23	146,15	175,90	179,54	1.258.125	1.254.375	1.256.375	120,76	148,06

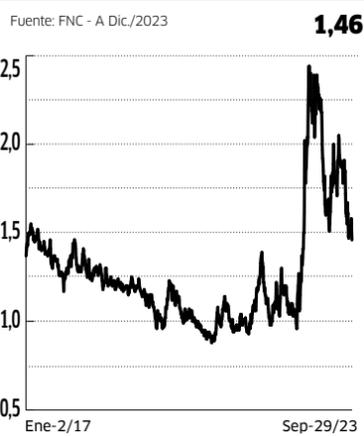
Precios compra del café. \*En centavos de dólar.

### Precios compra del café

CIUDAD	CARGA \$
Promedio Nal.	1.256.000
Armenia	1.256.500
Bogotá	1.255.250
Bucaramanga	1.254.875
Buga	1.257.250
Chinchiná	1.256.375
Cúcuta	1.254.375
Ibagué	1.255.625
Manizales	1.256.375
Medellín	1.255.625
Neiva	1.254.750
Pamplona	1.254.500
Pasto	1.254.500
Pereira	1.256.375
Popayán	1.256.625
Santa Marta	1.258.125

### Precios del café

US\$/libra Cotización cafés suaves N.Y.



## Feria de ganados de Medellín

REUNIÓN 39	Nº ANIMALES	PR. MÁX. (\$)	PR. MÍN. (\$)
<b>BOVINOS MACHOS</b>			
Machos Cebados Kg. En Pie	2.594	9.400	7.400
Machos De Levante 1 Año	303	2.600.000	1.300.000
Machos Para Ceba 2 Años	109	1.600.000	1.450.000
<b>BOVINOS HEMBRAS</b>			
Hembras Cebadas Kg En Pie	1.252	8.400	6.000
Hembras De Levante 1 Año	75	1.450.000	1.080.000
Bovino Industrial Kg En Pie	259	6.100	3.100
<b>PORCINOS</b>			
Cerdos Cebados Kg En Pie	852	9.100	7.400
Cerdas Descarte Kg. En Pie	358	6.500	5.150
Verracos Descarte Kg. En Pie	9	5.400	4.800

Fuente: Feria de Ganados de Medellín

## Mercado agrícola

SEPTIEMBRE 29

### CHICAGO

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
TRIGO (DÓLARES/TONELADA)				
2.023	198,95	205,39	-6,44	
Marzo	2.023	210,70	216,14	-5,44
Abril	2.024	212,20	218,20	-6,00

### MAÍZ (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Diciembre	2.023	187,70	190,11	-2,41
Marzo	2.023	193,60	195,89	-2,29
Abril	2.024	195,00	198,00	-3,00

### AVENA (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Diciembre	2.023	297,97	300,67	-2,70
Marzo	2.023	310,37	312,70	-2,33
Abril	2.024	312,00	315,00	-3,00

### FRIJOL DE SOYA (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Noviembre	2.023	468,44	470,40	-1,96
Enero	2.023	475,60	477,48	-1,88
Abril	2.024	478,00	480,00	-2,00

### TORTA DE SOYA (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Octubre	2.023	414,35	418,55	-4,20
Diciembre	2.023	420,20	422,83	-2,63
Enero	2.023	422,58	425,58	-3,00

### ACEITE DE SOYA (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Octubre	2.023	1.266,55	1.268,41	-1,86
Diciembre	2.023	1.231,05	1.232,95	-1,90
Enero	2.023	1.215,00	1.217,00	-2,00

### ARROZ (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Octubre	2.023	341,20	343,33	-2,13
Noviembre	2.023	333,59	337,00	-3,41
Enero	2.024	337,15	339,15	-2,00

### NUEVA YORK

CONTRAT.	AÑO	ÚLT	ANT.	VARIACIÓN
AZÚCAR 11 (CENTAVOS/LIBRA)				
Octubre	2.023	26,27	26,02	0,25
Marzo	2.024	26,48	26,24	0,24
Mayo	2.024	25,26	25,01	0,25

### AZÚCAR 5 LONDRES (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Octubre	2.023	706,00	717,00	-11,00
Diciembre	2.023	704,00	713,00	-9,00
Marzo	2.024	693,00	703,00	-10,00

### ALGODÓN (CENTAVOS DE DÓLAR/LIBRA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Octubre	2.023	87,15	88,18	-1,03
Diciembre	2.023	87,92	88,56	-0,64
Marzo	2.024	88,50	88,85	-0,35

### CA CAO (DÓLARES/TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VARIACIÓN	
Diciembre	2.023	3.418,00	3.459,00	-41,00
Marzo	2.024	3.428,00	3.454,00	-26,00
Mayo	2.024	3.406,00	3.436,00	-30,00

## Bolsa Mercantil de Colombia

SEPTIEMBRE 29

### PRODUCTOS DE REFERENCIA \$/KG

Aceite Crudo De Palma (Antioquia)	4.323
Aceite Crudo De Palma (Nivel Nacional)	3.918
Arroz Blanco (Reempacado) (Nivel Nacional)	3.856
Arroz Blanco (Saco) (Bogotá D.C.)	3.156
Arroz Cáscara Húmedo (Nivel Nacional)	1.589
Arroz Cáscara Húmedo (Casanare)	1.511
Arroz Cáscara Húmedo (Meta)	1.526
Café Pasilla (Nivel Nacional)	14.463
Café Pasilla (Risaralda)	10.000
Frijol Cargamento Rojo (Antioquia)	7.958
Frijol Cargamento Rojo (Nivel Nacional)	7.658
Frijol Soya Nal. (Nivel Nacional)	2.310
Maíz Amarillo Importado Usa (Nivel Nacional)	1.146
Maíz Amarillo Nal. (Nivel Nacional)	1.212
Maíz Blanco Nal. (Antioquia)	1.599
Maíz Blanco Nal. (Nivel Nacional)	1.348

BMC: Gestor del mdo. del gas. Fuente: Sistema Elec. de Gas-SEGA

## Hidrocarburos

SEPTIEMBRE 29

### PETRÓLEO BRENT (DÓL./BARRIL)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VAR.
Noviembre 2023	95,31	95,38	-0,07
Diciembre 2023	92,20	93,10	-0,90
Enero 2024	90,36	91,18	-0,82

### PETRÓLEO WTI (DÓL./BARRIL)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VAR.
Octubre 2023	90,79	91,71	-0,92
Noviembre 2023	88,80	89,59	-0,79
Diciembre 2023	86,98	87,75	-0,77

### GAS NATURAL (DÓL./MMBTU)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VAR.
Octubre 2023	2,93	2,66	0,27
Noviembre 2023	3,12	2,84	0,28
Diciembre 2023	3,56	3,25	0,31

### CARBÓN (DÓL./TONELADA)

CONTRATO	ÚLT.	ANT.	VAR.
Octubre 2023	123,32	123,00	0,32
Noviembre 2023	128,00	125,65	2,35
Diciembre 2023	128,00	126,00	2,00

## Combustibles

GALÓN	PRECIOS \$
Gasolina Corriente*	14.370
Gasolina Extra**	20.700
Acpm o Diesel	9.357

(\*) Precio sugerido. (\*\*) Precio promedio estaciones de Bogotá cálculos PORTAFOLIO

Fuente: Ministerio de Minas

GAS NATURAL VEH.	PRECIO \$
Metro cúbico	2.150

(\*) Precio sugerido sujeto a vigilancia Fuente: Vanti

## Mercado del Oro

COTIZACIÓN	PRECIO	VAR.
<b>COLOMBIA (PESOS/GRAMO)</b>		
Compra De Oro	233.794	-2.178
Compra De Plata	2.370	-30
Venta De Oro	246.098	-2.294
Venta De Plata	2.962	-37

Fuente: Banco de la República

### LONDRES (DÓLARES/ONZA)

CONTRATO	PRECIO	VAR.
Octubre 2023	1.850	-13,12
Noviembre 2023	1.858	-14,11
Diciembre 2023	1.868	-13,41
Febrero 2024	1.887	-14,03

Fuente: LME

### NUEVA YORK (DÓLARES/ONZA)

CONTRATO	PRECIO	VAR.
Octubre 2023	1.848	-12,30
Noviembre 2023	1.857	-12,60
Diciembre 2023	1.866	-12,50
Febrero 2024	1.885	-12,60
Abril 2024	1.904	-12,60

## Oro en N.Y.



## Petróleo Brent

US\$/barril Fuente: Bolsa de Londres

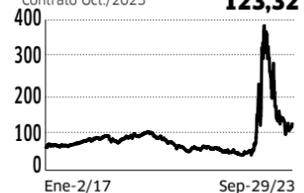
Precio promedio mensual Para futuros de Nov./2023



## Carbón térmico

US\$/ton. ICE, futuros de Rotterdam

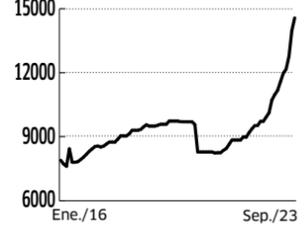
Contrato Oct./2023



## Gasolina

(Pesos/galón) Fuente: Minimas

Bogotá



## Metales

NUEVA YORK	PRECIO	VAR.
<b>PLATA</b>		
Oct. 2023	22,24	-0,73
Nov. 2023	22,35	-0,74
<b>Dólar por onza</b>		

COBRE	PRECIO	VAR.
-------	--------	------



En los últimos cuarenta años esta ciudad ha mostrado una evolución récord, no solo con la llegada de empresas tecnológicas, sino que también con su desarrollo arquitectónico. iStock.

## UNA MEGA CIUDAD LLAMADA SHENZHEN

Este territorio chino ha visto nacer a grandes empresas tecnológicas como Huawei y Tencent.

### Redacción Portafolio

**SON MÁS** de las siete de la noche en Shenzhen, China, y la zona peatonal de una de las avenidas principales está bastante concurrida. Muchos jóvenes se mueven de un lado a otro. Algunos van caminando, mientras responden mensajes desde su celular, otros simplemente van andando con sus grandes audífonos.

Esta imagen, nos cuenta la guía, es muy normal en esta ciudad, que con más de 12 millones de habitantes, se ha convertido en un gran atractivo para los jóvenes que buscan trabajar en las grandes tecnológicas. Y es que hoy Shenzhen, que puede albergar en su área más de 1.000 compañías tecnológicas, es considerada el 'Silicon Valley chino'.

Aquí empresas como Huawei, Tencent (creadoras del WeChat, el WhatsApp chino), Oppo, ZTE, Realme, hasta la ensambladora Foxconn, cuentan con una sede principal.

Pero más allá de concentrar a grandes jugadores del mundo digital, esta ciudad china se ha convertido en un modelo de alta tecnología que sigue creciendo a pasos agigantados. Su infraestructura moderna, que integra rascacielos con toques futuristas, no es más que

una evolución récord que se ha vuelto referente a nivel global. Hace cuarenta años esta ciudad era solo era un pequeño pueblo de pescadores con cerca de 30.000 habitantes, hoy su skyline dibuja una silueta digna de una gran metrópolis, que tiene un gran peso en el PIB de China.

### SIGUE EL DESPEGUE

El impulso por lo tecnológico se mantiene más vivo que nunca, no solo en el territorio de Shenzhen si no que también en toda China. Las empresas cada vez más demuestran que no bajarán la guardia y sus resultados financieros así lo ratifican.

El gigante chino Tencent, por ejemplo, reportó buenos resultados para el segundo trimestre del año, durante este período obtuvo un beneficio neto por 3.290 millones de euros, lo que se tradujo en un incremento del 40,6% con res-



Shenzhen se ha vuelto la sede de grandes compañías. iStock

pecto al mismo período del año 2022. Ahora bien, sus ingresos, entre abril y junio, llegaron a los 18.759 millones de euros, lo que significó un alza del 11,3% frente a la cifra registrada en el mismo período del año anterior.

Uno de sus productos más conocidos, sin duda es el WeChat, similar al WhatsApp, pero con una particularidad Tencent la ha llevado a ser una aplicación "todo en uno", con más 1.300 millones de usuarios activos mensual. No te extrañes al llegar a Shenzhen o a cualquier territorio de China y no solo comunicarte por esta app, sino también realizar pagos.

Otro de las compañías que ha registrado un sólido desempeño financiero en lo que va del año es Huawei Technologies. En los primeros seis meses del 2023, generó una facturación cercana a los 39.211 millones de

euros. Este logro se tradujo en un incremento del 3,1% en comparación con los ingresos registrados durante la primera mitad del año anterior. Asimismo, Huawei reportó un margen de beneficio neto en el período de enero a junio, que alcanzó el 15%. Esta cifra triplica el margen del 5% obtenido durante el mismo período de 2022.

Hay que destacar que el segmento de infraestructura de comunicaciones ha sido un impulsor clave en los ingresos de la compañía en los últimos meses, ya que a través de esta vertical ha generando alrededor de 21.087 millones de euros.

Por su parte, el fabricante chino de dispositivos inteligentes Oppo, según datos de la firma Canalys, ha logrado el cuarto puesto en el mercado mundial de smartphones y el primero en el mercado chino durante el primer semestre del 2023. Y es que la marca alcanzó 51,9 millones de envíos y una cuota del 18% del mercado chino durante este mismo período.

De acuerdo con los datos de Canalys, la compañía ha logrado liderar, especialmente en China, gracias al segmento de los celulares plegables, que viene presentando un aumento en las ventas. 📱



**Francisco Miranda Hamburger**  
framir@portafolio.co  
Twitter: @pachomiranda

## CARTA DEL DIRECTOR

# Sin desarreglar la regla

Recientes declaraciones del director de Planeación Nacional, Jorge Iván González, reactivaron el debate sobre la regla fiscal y sus consecuencias. La cabeza del DNP afirmó que le propuso al Gobierno y al Ministerio de Hacienda la creación de una norma sobre gasto público más flexible que integre los recursos que se destinen a la transición energética. Es decir, una especie de “regla fiscal verde” que no cuente inversiones estratégicas ambientales dentro de los severos requerimientos.

Rápidamente el director González aclaró que no está en los planes del Gobierno ninguna modificación a la regla fiscal y altos miembros del equipo económico de la administración Petro reafirmaron el compromiso con la normatividad actual. No obstante, las declaraciones del jefe de Planeación ratifican no solo las reales limitacio-

nes financieras del Estado para acometer los proyectos e iniciativas requeridas para una economía de bajas emisiones, sino también la debilidad del momento fiscal.

La regla fiscal, establecida por la ley 1473 de 2011, está orientada a “asegurar la estabilidad de las finanzas públicas de tal forma que no se supere el límite de deuda”. Asimismo, se crea el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf) como cuerpo consultivo de “carácter técnico e independiente”. Esta normatividad busca que el Ejecutivo cuente con un ‘mecanismo de seguridad’ que no le permita implementar un tren de gastos y de endeudamiento que termine descarrilado. Con un Estado propenso al desperdicio de recursos, burocracia ineficiente y víctima de corrupción, estas riendas fueron bienvenidas. Al mismo tiempo, esas medidas de autocontrol fiscal envían unas señales de confianza a



**Flexibilizar las normas con un espacio fiscal tan restringido es inconveniente y desvía la atención sobre la necesidad de mayor prudencia en el gasto público”.**

los mercados frente a la situación macroeconómica del país.

Lo cierto es que, a pesar de los cuantiosos recaudos de dos reformas tributarias

consecutivas sobre los hombros de las empresas y los recursos extraordinarios provenientes de los altos precios internacionales de los hidrocarburos, el panorama fiscal colombiano de pos-pandemia luce complicado y con escaso margen de maniobra. Para este 2023 el Gobierno proyecta un déficit de 4,3% del PIB y para 2024 estima un aumento al 4,5% del PIB. La deuda neta para el próximo año estaría en un 57,1% del PIB, un nivel demasiado elevado.

De hecho, el Carf, en un pronunciamiento sobre el Marco Fiscal de Mediano Plazo, alertó que el cumplimiento de la meta del déficit para 2024, 2025 y 2026, depende de ingresos no estructurales e inciertos. Además, el Marco Fiscal tampoco incorpora en sus cuentas los impactos fiscales que desataría la aprobación del paquete de reformas que impulsa el gobierno Petro. A lo anterior se debe

añadir la presión para la disparada del gasto público que experimenta la Casa de Nariño no solo ante las altísimas expectativas de transformaciones sociales de su electorado sino ante el deterioro de la aceptación popular de su llamada “agenda del cambio”.

Teniendo estos elementos en cuenta, y otros más estructurales, el espacio para excepciones que abran la puerta a mayores gastos en las arcas públicas en los próximos años es muy restringido. De hecho, a la par de la desaceleración, la situación fiscal -el desequilibrio generado por la pandemia y la falta del reajuste en los años siguientes- es de las principales preocupaciones frente al futuro cercano de la economía.

Más aún, en vez de discutir, así sea teóricamente, alternativas de flexibilización a las ‘riendas’ fiscales, la atención debe concentrarse en cómo gastar con prudencia, eficacia y efectividad los recursos con los que hoy cuenta el Gobierno, manteniendo la sostenibilidad, reduciendo la deuda y transitando hacia la recuperación del grado de inversión.

## Inversión y tecnología para el desarrollo agroindustrial

**Luis Arango Nieto**



Según Fenalce, en 2022 Colombia importó 6,1 millones de toneladas de maíz amarillo y apenas produjo 1,2 millones de toneladas. En soya y torta de soya, en el mismo año, se compraron casi 500 mil toneladas y se produjeron 142 mil toneladas. En conjunto las importaciones de soya, torta y maíz son 55% de las importaciones de alimentos.

El presidente Petro ha insistido en la necesidad de sustituir importaciones y es

aquí donde existe la posibilidad, en un tiempo prudencial, de sustituir las de soya y maíz, pues Colombia tiene la tierra apta y los empresarios nacionales y extranjeros interesados para hacerlo. Miren tan solo el proyecto ‘soya, maíz proyecto país’.

Se sabe que el Gobierno promueve la pequeña producción, pero también debe considerar la producción empresarial que está llamada a sustituir gran parte de esas importaciones. La tierra se encuentra en la altillanura colombiana, pero por sus extensiones y el tipo de suelos la inversión requiere de empresarios con músculo financiero. Presidente Petro, no siga es-

tigmatizando a los empresarios agrícolas que son los que le darán la mano para lograr esa sustitución.

Además de tierra se requiere tecnología, ya están disponibles las semillas y los paquetes tecnológicos. Sin embargo, para lograr mayor eficiencia se requieren herramientas modernas que se encuentran disponibles. Tradicionalmente, un agricultor o una empresa agrícola requiere diferentes apoyos para el desarrollo del cultivo tales como topografía, análisis de suelos, análisis foliares y obviamente las máquinas, si está aplicando algo de tecnología requiere apoyo en agricultura de precisión.

Casa Toro tiene disponi-



**Ya sucede, hay empresas como la Fazenda o los menonitas, entre otros, que tienen importantes extensiones de maíz y soya”.**

ble una herramienta denominada ‘Exacta’ que se podría definir como agricultura digital, esto potencia el uso de tecnología y el uso de los insumos durante el ciclo del cultivo. Con esta herramienta, que en realidad es una consultoría de servicios agronómicos durante todo el ciclo del cultivo, ya no se maneja una dispersión de las actividades del cultivo, por el contrario, se logra integrar todo el proceso desde el diseño de campo, pasando por el cuidado del cultivo, la integración de datos, la maquinaria hasta la cosecha lo que finalmente lleva a la optimización de las labores de campo y a la cuantificación de beneficios.

De esta forma, se potencia la tecnología y el uso de los insumos, lo que valoriza el paquete tecnológico de agricultura de precisión y los modernos instrumentos disponibles en la maquinaria y equipos que permiten la utilización eficiente de herramientas, entre las que se encuentran las imágenes satelitales y drones que generan información. Esta información recopilada y debidamente analizada conlleva a tomar decisiones más educadas eficientes.

Para este tipo de cultivos industriales, además de la inversión se requiere tecnología. No se está planteando una utopía ya está sucediendo, hay empresas como la Fazenda y los menonitas, entre otros, que ya tienen importantes extensiones de maíz y soya y usan moderna tecnología.

Ex viceministro de agricultura  
larangon@gmail.com

## Portafolio

El Tiempo Casa Editorial  
www.portafolio.com

Copyrights © 2020  
EL TIEMPO Casa Editorial S.A.

Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.

**Director**  
Francisco Miranda Hamburger  
framir@portafolio.co

**Editor**  
Ómar G. Ahumada Rojas  
omaahu@eltiempo.com.co  
**Subeditor**  
César Giraldo Briceño

**ECONOMÍA Y NEGOCIOS**  
Constanza Gómez  
Andrés Cárdenas  
Paula Galeano Balaguera

**Sala de Redacción**  
Holman Rodríguez  
Johana Lourdy  
Daniela Morales Soler

Diana Katherine Rodríguez Triana  
Daniel Hernández Naranjo

**Editores Gráficas**  
Sandra Rojas

**Jefatura de Diseño y Diseño Editorial**  
Juan Manuel Leal

**Concepto Gráfico y Diseño Editorial**  
Diana Yamile Acosta González

**Diseño y Diagramación**  
Diana Yamile Acosta González  
Edwin Andrés Puentes Martínez

**Infografía**  
Bryan Velásquez

**Fotografía**  
Casa Editorial  
EL TIEMPO

**Colaboradores:**  
Luis Arango;  
Diego Uribe;  
Horacio Ayala;  
Beethoven Herrera.

**Gerente Portafolio**  
Alexandra Plata Vasquez  
alepla@eltiempo.com  
Tel.: 2940100 Ext 2247

**Jefe Mercadeo**  
Karen Julieth García  
garkar@eltiempo.com

**Oficina de redacción, administración y ventas**  
Avenida Calle 26 No. 68B-70  
Bogotá, Colombia. Tel: 2940100.

**Suscripciones**  
Bogotá: 4266000  
Línea Nacional: 01 8000 110990  
L-V 6 a.m.-6 p.m. S y D 6 a.m. 2 p.m.

**Línea de Servicio al cliente**  
Bogotá: 4266000 opc 1-2  
Línea Nacional: 01 8000 110990  
E mail:  
serviciocliente@eltiempo.com  
Regionales: 01 8000 11077  
Publicidad: PBX 2940100 Ext:3150

**Editor Portafolio.co**  
Camilo Hernández

**Redactores Portafolio.co**  
Javier Acosta  
Juan Martín Murillo  
Jessika Rodríguez  
Sofía Díaz

**PERIODISTAS EN COLOMBIA**  
Medellín: Jorge García  
Bucaramanga: Félix Quintero

**Oficinas de EL TIEMPO**

Cali: José Valencia  
Ibagué: Fabio Arenas

Barranquilla: Estewil Quesada  
Eje Cafetero: Fernando Umaña

## Lejos de las cadenas de valor

Diego Prieto Uribe



La globalización, o mundialización como prefieren decir los franceses, tuvo un auge entre 1990 y 2008, período llamado hiperglobalización. A ello contribuyeron las computadoras, Internet, la disminución de las distancias, el auge de cadenas de suministro globales, la adhesión de China a la OMC y la liberalización del comercio.

La relación PIB/flujo de comercio global subió del 38% en 1971 hasta el 61% en 2008. Con la crisis financiera de 2008 y la peste de 2020 dicha relación bajó al 50%. Los comentaristas dicen que estamos en la época de la desglobalización, aunque el comercio crece pero lento. A pesar de la guerra comercial USA-China, el comercio entre ellos también crece.

El fenómeno de las cadenas de suministro es una revolu-

ción industrial. Hoy las etiquetas no debieran decir 'Hecho en Fictilandia' sino 'Hecho en el Mundo'. Las operaciones de diseño del producto, fabricación de sus componentes, ensamblaje y mercadeo son divididas y realizadas en muchas partes del mundo buscando minimizar costos. El iPhone, por ejemplo, se ensambla en China con partes y piezas producidas en 15 países.

Se calcula que dos tercios del comercio mundial se hace en el marco de las cadenas de suministro, y que la participación de los países asiáticos en dichas cadenas es del orden del 67%. Los grandes actores de este fenómeno han sido los países de ingresos medios bajos cuya participación en las exportaciones mundiales pasó del 13% en 2001 al 25% en 2021. Las tasa de crecimiento de los flujos de comercio en países como Viet Nam, Camboya, Bangladesh, Paquistán, Malasia son de dos dígitos.

Los gringos se inventaron los chips en los años 60 y cuando desarrollaron esta industria se dieron cuenta de que los salarios en el sureste asiá-



Los costos laborales son clave para decidir la localización de un nodo en cadenas de suministro, y la reforma laboral que está en el Congreso nos alejará más de esas cadenas”.

co eran inferiores en la década parte y decidieron trasladar hacia esa región el proceso de ensamble. Hoy Estados Unidos sólo produce el 12% de los semiconductores, el mayor fabricante es TCMS de Taiwán, y dos empresas coreanas producen el 44% de los chips de memoria.

Viet Nam, un país que salió devastado de la guerra con Estados Unidos, gracias a las cadenas de valor se transformó.

De ser una economía agrícola pasó a ser una potencia industrial: cose prendas de vestir para el mundo entero y los teléfonos móviles Samsung son vietnamitas. La participación de la industria en el PIB es del orden del 20%, y la relación comercio/PIB es 180% (en Colombia es 50%). Su éxito obedece a una oferta de trabajo relativamente calificada con costos laborales muy competitivos.

Colombia está lejos de las cadenas de valor. La industria, aunque crece, pierde participación en el PIB. Los costos laborales no son competitivos internacionalmente. Eso en gran parte explica por qué Nicaragua y Guatemala exportan cada uno US\$1.800 millones al año en confecciones mientras que Colombia sólo exporta US\$330 millones.

Los costos laborales son una variable clave para decidir la localización de un nodo en las cadenas de suministro, y la reforma laboral que está en el Congreso nos alejará más de dichas cadenas.

Experto en comercio exterior.

## CBDCs vs. Criptomonedas

Beethoven Herrera Valencia



El director de la Dian, Luis Carlos Reyes, anunció que Colombia buscaría crear su propia moneda digital del Banco Central (*Central Bank Digital Currency, CBDC*), con el fin de combatir la elusión y hacer más fáciles las transacciones para el consumidor. Se buscaría con ese medio reducir los pagos en efectivo pues ellos facilitan la evasión fiscal, estimada en el 6% de PIB. Según Reyes una moneda digital estatal permitiría seguir la trazabilidad de los pagos y aplicarles los impuestos de IVA y renta.

Las monedas digitales emitidas por los bancos centrales están ancladas al valor de una moneda de curso legal y constituyen por ahora un intento de respuesta institucional a la emisión privada de criptomonedas que hacen los mineros en relaciones virtuales (*peer-*

*to-peer*) al margen de los bancos centrales que detentan legalmente el monopolio de la emisión o 'señoreaje monetario'. Dichos procesos se realizan con la tecnología de bloques distribuidos (conocida como *blockchain*), cuyos procesos son visibles a todos los participantes pero una vez sellado el respectivo bloque es imposible modificarlo.

Tal sistema fue diseñado por Satoshi Nakamoto, de quien no se sabe si es un individuo o un grupo, o parece ser un seudónimo. Aunque su diseñador no ha aparecido en público, esa metodología ya es utilizada en múltiples procesos como catastro de tierras, elecciones, generación de diplomas universitarios y minería de criptomonedas. Y quizá lo más importante comienza a ser utilizada en contratación pública con grandes ventajas pues todos los pasos del proceso desde las convocatorias de licitaciones hasta la presentación de propuestas y la asignación de ganadores son visibles a todos los interesados, lo cual sin duda mejora la transparencia.



Con esa tecnología serán posibles contratos inteligentes que determinen la cantidad de dinero en circulación, hará visibles las transacciones y el pago de impuestos”.

Existen proyectos de la Reserva Federal de Estados Unidos y del Banco Central Europeo para emitir monedas digitales. China ha avanzado en la generación de un yuan digital con aplicación en algunas actividades (como los juegos olímpicos de invierno de 2022) y en pagos de salarios y subsidios estatales. Para darle soporte a esa iniciativa China ha desarrollado una red de servicios *blockchain*.

Ha habido intentos en Suecia mediante la adopción de la corona, su moneda oficial, en versión digital; e incluso Venezuela, en medio de la severa crisis que afronta, ha establecido el pago a los funcionarios públicos en medio digital (el bolívar físico no existe) y esos funcionarios realizan el pago de sus consumos con ese medio digital. Hay otras experiencias, no muy desarrolladas por ahora, en Nigeria y Bahamas.

Como ha advertido Leonardo Camacho, adoptar la modalidad de moneda digital implicaría tener una *blockchain* con código controlado solamente por el Banco de la República y en la cual se registren las transacciones realizadas por todos los agentes económicos.

Con esa tecnología serán posibles 'contratos inteligentes' que determinen la cantidad de dinero en circulación, hará visibles las transacciones y el pago de impuestos, permitiendo evitar la evasión fiscal.

Profesor Emérito Universidad Nacional y universidades Javeriana y Magdalena.

## Adiós a la gran empresaria

Horacio Ayala Vela



Falleció recientemente en Bogotá la Hermana Esther Castaño Mejía, quien dedicó toda su vida a la reivindicación de jóvenes mujeres abusadas y desprotegidas, utilizando como instrumento principal una muy importante industria de confecciones. No conforme con el modelo tradicional de los benefactores, la Hermana Esther creó una empresa, que se inició en 1972 con un pequeño taller de confecciones en el barrio La Candelaria de Bogotá, con tres máquinas usadas que recibió de algún generoso donante. Con su pujanza y su energía paisa puestas a toda prueba, creía que podía conseguir la meta que se fijó, de ayudar a muchas jóvenes mujeres -la mayoría madres solteras hundidas en la prostitución- y a fe que lo logró, dedicando hasta el último día de su vida al cumplimiento de la meta que se propuso desde el principio.

Lo que empezó como el sueño de cumplir un loable propósito, cincuenta años después se ha transformado es una industria de confecciones altamente especializada, cuya producción está destinada en su totalidad a la exportación, principalmente al Reino Unido. El proceso se inicia con el entrenamiento de mujeres jóvenes, ignoradas por la sociedad, actividad que resulta particularmente exigente tratándose de prendas destinadas a la exportación, para los deportes extremos. Utilizando su plena capacidad la planta ha llegado a tener 300 trabajadoras y está en condiciones de producir hasta seis mil prendas al mes. Una vez superada la etapa del entrenamiento, las mujeres favorecidas se integran a la nómina de trabajadoras formales, gozando de todas las garantías laborales.

Pero, además, la labor social que ha venido desarrollando la empresa, bajo la tutela y los objetivos sociales que se impuso la Hermana Esther Castaño Mejía, le ha valido múltiples reconocimientos nacionales e internacionales. Entre otros, en Colombia ha sido distinguida con el Premio Portafolio, el Premio Confecámaras, el Premio Alejandro Ángel Escobar y dos de nivel mundial: el Premio del Festival Mundología, por el cuidado a la vida, plasmado en las buenas condiciones laborales y económicas que la Fundación ofrece a sus empleadas, recibido en Friburgo, y la Certificación en Comercio Justo, otorgada en Munich por la WFTO (World Fair Trade Organization) en reconocimiento a que Miquelina es una empresa que aplica métodos y relaciones equilibradas en las condiciones de trabajo, los salarios, el medioambiente, y que está en contra del trabajo infantil, la esclavitud y la explotación indebida de la mujer. Son muy pocas las empresas autorizadas a llevar la marca 'Comercio Justo' en sus etiquetas.

Pero además, los esfuerzos de la Hermana Esther y las Hermanas Adoradoras también han cubierto otras necesidades básicas de las mujeres favorecidas, como la vivienda y la educación de sus hijos. Observando la obra, a la cual la Hermana Esther Castaño dedicó toda su vida, es difícil no creer que existen los milagros.

Consultor privado.

# Portafolio

EL DIARIO LÍDER EN ECONOMÍA Y NEGOCIOS

**Economía y Negocios**

**M**argarita Henao es la CEO de Daviplata, una billetera digital con cerca de 17 millones de clientes y que es operable en miles de comercios y actividades productivas del país y mostró sus virtudes durante la pandemia dispersando varios miles de millones de subsidios del Gobierno a las familias.

**¿Cómo le ha ido a Daviplata en el 2023?**

Ha sido una evolución positiva. Hemos venido consolidando y creciendo un número de clientes y el ecosistema en varias regiones, no solo con personas sino micronegocios, muy interesante. Pensábamos crecer un poco más de lo que estamos hoy, pero realmente ha sido una experiencia positiva estos meses del año.

**¿Por qué no se creció más?**

Hay un impacto de la economía. Esperábamos afianzar más los temas de crédito este año pero con las altas tasas de interés se vuelve complejo administrarlo, y no solo las tasas, sino por la mora que tienen varios de estos créditos pues pensábamos ir un poco más rápido en los procesos de crédito y en lo que tiene que ver con la salida de varias ofertas de valor al mercado de migrantes, esperábamos salir con un proceso de vinculación que fuera fácil, digital, que le entregara oferta de valor a la población y eso no lo hemos podido sacar adelante. Hemos tenido unos pilotos con procesos más complejos, pequeños y lo que esperamos crecer para llegar a esa población no se ha dado de la manera que esperábamos.

**¿Qué lo ha impedido?**

En este momento el proceso de vinculación de migrantes tiene varios componentes importantes. El principal es cómo se hace la verificación de la identidad de las personas, que es responsabilidad de Migración Colombia, pues nosotros somos una plataforma digital. Nosotros debemos corroborar contra alguien esa verificación o documento que recogemos de manera digital y ese ha sido un proceso difi-

## ‘Gobierno, a afinar tareas con migrantes, subsidios y open data’

Para Margarita Henao, CEO de Daviplata, el tema de la distribución de subsidios no debería volver a generar largas filas pues ese mecanismo ya se superó con las billeteras digitales.



Margarita Henao Cabrera, CEO de Daviplata. Foto: César Melgarejo / Portafolio

cil y con costos exageradamente altos. Entonces eso, a pesar de tener la voluntad de querer trabajar en este frente no ha sido fácil. El Gobierno revisa cómo se mejoran esos procesos pero es un proceso importante.

**¿Qué cosas traerá el open banking, el open finance y el open data?**

El open data tiene, la verdad, un gran reto. Es un propósito dentro del Plan Nacional de Desarrollo y en el proceso de reglamentación

tiene que quedar de una manera muy clara todos los procesos y actores que participan. El open data es compartir información entre varias entidades para mejorar los temas de inclusión financiera en crédito. No

**PRINCIPALES CIFRAS DE DAVIPLATA**



El Plan Nacional de Desarrollo dice que la persona puede escoger la entidad donde quiere que le consignen el subsidio”.

**Gobierno como volvió a suceder hace poco?**

Creo que las transferencias monetarias son herramienta de política pública y de construcción desde hace varios años.

Parte de lo que tiene eso con varios modelos hay que continuarlos, pues cuando la transferencia se quiere hacer con un solo actor eso no le da. A ninguno, por más grande que sea. Ese es un tema de hacerlo entre varios. Entre varios se logra, pues la inclusión financiera está en 92% y la gente ya tienen dónde recibir la plata. Cuando eso ya está así, ¿para qué establecer que sea con un solo actor? Abrirlo es un camino de hacerlo fácil, cómodo y eficiente.

Lo que pasó es que hay un convenio interadministrativo del DPS con el Banco Agrario y hubo un colapso, que no es por mala voluntad del banco, sino de capacidad de las redes y entonces ahí hay un camino que ya se ha recorrido

**¿Y eso qué genera?**

Cuando se dispersa a una billetera digital no hay necesidad de sacar todo el efectivo, pues puede dispersarla digitalmente. Pagar servicios públicos, hacer giros, comprar algo sin efectivo. Además, los bancos no solo tenemos oficinas y cajeros, sino corresponsales o puntos Efecty y así se vuelve fácil de distribuir. Una ventaja que tiene el Gobierno es que si lo distribuye genera una data enorme, pero si pone a la gente a cobrar en efectivo se generan unos cobros invisibles pues la gente debe pagar transporte para ir, destinar parte del tiempo del trabajo que se lo pueden descontar y si va a otra entidad a hacer un giro eso tendrá un costo, lo que en síntesis hará que tengan menos dinero de lo que fue el subsidio y se pierde la ruta de inclusión para poderles dar herramientas de ahorro y generarles crédito.

Hay que recordar que el Artículo 68 del Plan Nacional de Desarrollo dice que la persona puede escoger la entidad a la que quiera que le consignen el subsidio.

**¿Con cuántos usuarios terminará Daviplata este año?**

Terminaremos en 17,2 millones de clientes. ☺

**¿No estaba superado con las billeteras digitales las largas filas para cobrar un subsidio del**

# Preocupados por la nueva realidad nacional

Los transportadores de carga del país, otrora héroes pero siempre actores fundamentales del dinamismo económico, invitan a volver a enrutarlo hacia el progreso.



## EDITORIAL

# De los combustibles depende la estabilidad económica del país



La Federación de Empresarios del Transporte de Carga hace un llamado respetuoso pero contundente al Gobierno Nacional para que aclare a los colombianos la destinación que se le da a los millonarios recursos captados durante las constantes alzas en los combustibles.

Como transportadores, seguiremos siendo el “gran muro de contención” para impedir que continúe escalando la inflación, pues el aumento en el precio del galón no afecta, como quiere hacerse creer, a los grandes empresarios o a los “ricos” que se movilizan en autos de lujo, sino a todos los colombianos que cada día vean como se deprecia su poder adquisitivo y desmejora su calidad de vida.

Si se configura, como se ha anunciado, un aumento en el precio del diésel, inmediatamente toda la cadena de suministro debe ajustar sus costos operativos y márgenes de ganancia para que el negocio siga siendo viable. Esto provocará un efecto dominó en el sector productivo nacional, producto del encarecido transporte de materias primas, alimentos, productos terminados, importaciones y exportaciones.

**El aumento en el precio de los combustibles no se puede justificar con la urgencia de aumentar el gasto público; solo debe hacerse con el IPC, si los costos reales de su producción han subido.**

Nuestras voces ya han hecho eco en el Congreso de la República, donde los legisladores JP Hernández y Jennifer Pedraza han reunido firmas de más de 80 senadores y representantes para viabilizar un proyecto de ley que frene las alzas desmedidas en la gasolina e impida hacer lo mismo con el diésel.

Aclaremos que no estamos en contra de los incrementos anuales ajustados al IPC, pero si de lo que se está haciendo con la economía de los colombianos, que en menos de un año han tenido que soportar un alza que ya superó el 50% en el precio del galón de gasolina.

Por cada \$1.000 que suba el diésel el sector de transporte de carga tendrá que ajustar su tarifa en 3,85%; en un ejemplo hipotético, si un flete generado en Ubaté —

Cundinamarca con destino a la Costa Atlántica vale \$8.500.000, automáticamente subirá \$262.500, lo que significa que un solo vehículo que facturara por ejemplo \$35 millones mensuales, ahora debe cobrar \$1.444.000 adicionales.

Si ese valor lo multiplicamos por más de 150.000 tractomulas que circulan por Colombia, la cifra recaudada llegaría a los \$216.750 millones mensuales y más de dos billones al año. ¿A dónde iría ese dinero que generamos desde el sector, solo con los camiones pesados?

Debemos enfocarnos todos, Gobierno y empresarios, en la protección de la economía; hay que volver a incentivar sectores como la construcción, que ha caído un 40%, sobre todo de la Vivienda de Interés Social. También hay que seguir in-

virtiendo en la infraestructura vial y que en casos como el de Bogotá, que adelanta múltiples obras de infraestructura, no se empiece a descuidar su malla vial existente, como ha pasado en algunas vías nacionales como la Ruta del Sol 2.

La inversión es desarrollo y no se trata de una frase de cajón, sino de datos y cifras avaladas por entidades de la talla de Camacol y la Cámara Colombiana de la Infraestructura. Nosotros como dinamizadores de la economía nacional, también debemos continuar con la modernización sostenible de nuestras flotas, la contratación formal de más conductores, la generación de más empleos indirectos en la cadena de insumos, productos y servicios para el transporte, pero todo eso solo es posible si tenemos carga para transportar y no queda la sensación de que hay sobre oferta de vehículos cuando lo que escasea es el trabajo.

Reiteramos nuestra invitación al Gobierno para que defendamos juntos el concepto real de progresismo, que atiende al crecimiento de la sociedad y la economía para todos, porque cada año que transcurra en medio de pugnas y pulsos, el país se atrasa otros cinco.



# Una poderosa herramienta tecnológica para rentabilizar la operación de transporte

**H**INO, marca estrella del emblemático Grupo Toyota, ha consolidado su presencia y calidad en Colombia desde 1992, con más de 30.000 vehículos de carga y pasajeros rodando por sus vías urbanas y a través de la desafiante topografía de sus carreteras.

Con una red de distribución de 12 concesionarios, liderados por la representación de Distribuidora Hino de Colombia, una compañía Inchcape, están presentes en 18 ciudades del país, respaldados por la altísima calidad de la manufactura nipona y la excelencia comprobada de su ensamble nacional en su planta instalada en Bogotá desde 2008, cuando HINO Motor Limited Japón destinó aproximadamente unos 26 millones de dólares para liderar este proyecto.

La marca siempre ha mantenido el amplio respaldo y la confiabilidad que los separan de sus competidores, colocando en el mercado por más de tres décadas miles de unidades para aplicaciones en furgón, cisterna, refrigerados, estacas, planchón, grúa o recolector, acompañadas del mejor servicio posventa, que la ha consolidado como una de las más reputadas y valoradas entre el gremio de los transportadores de carga por carretera en Colombia y la región.

Precisamente, en esta línea han perfeccionado su oferta e imponen su liderazgo con productos como las mini mulas, muy solicitadas en todo el país, no solo por su presencia estética, sino por factores decisivos al momento de la compra como el rendimiento, la potencia y la comodidad.

HINO Colombia incluye en todos sus vehículos para el transporte de carga y pasajeros, una innovación que optimiza el funcionamiento y profesionaliza la conducción segura.



● HINO Connect funciona con conexión Plug & Play, aprobada desde la casa matriz en Japón y garantiza una instalación limpia, que no interfiere los sistemas electrónicos del vehículo.

En el segmento mediano, destacan por sus vehículos de peso bruto entre 10,5 y 17 toneladas, conocidos por los transportadores como "sencillos", que son utilizados con gran éxito en las regiones de Boyacá y Cundinamarca para transportar productos agrícolas y desde 2008 han ido conquistando el segmento de ultra liviano y liviano o "turbos", que circulan en las vías de Antioquia, Nariño, el Eje Cafetero y Bogotá, donde la topografía andina y el tráfico urbano demandan exigentes condiciones.

## Tecnología HINO Connect

En 2019 la compañía presentó un robusto desarrollo tecnológico propio y un año después empezó a instalarlo en todos sus vehículos nuevos, desde la serie Dutro, hasta las mini mulas entre uno y tres ejes, sin costo alguno para el propietario, por un perio-

do de tres años inicialmente y desde el 2022, cuando celebraron el aniversario 30 de la marca en Colombia, todos los clientes que compran unidades disfrutan de HINO Connect por seis años, a partir de la activación del servicio.

La plataforma proporciona acceso 24/7 a cada uno de los vehículos conectados, informando en tiempo real sobre fallas electrónicas, consumo de combustible, aceleraciones o frenadas bruscas y otros indicadores clave para la operación eficiente de las flotas de transporte y para la oportunidad de mejora y profesionalización de los conductores, quienes son actores viales determinantes en las carreteras del país.

Puede ser consultada fácilmente por los propietarios en la pestaña ubicada en la parte superior derecha de la página [www.hino.com.co](http://www.hino.com.co) o descargando la app

Hinoconnect Mobile, disponible en App Store y Play Store, proporcionando un ambiente intuitivo y amigable, que se complementa con el respaldo del área comercial de la marca y una colección de tutoriales en YouTube para resolver cualquier consulta o inquietud.

El objetivo de HINO Connect es impactar positivamente los costos de operación de las flotas de transporte y los conductores independientes, aportando data 100% confiable, extraída directamente de cada una de las unidades que están rodando, con una precisión estadística capaz de informar cuánto tiempo ha estado funcionando el motor, cuánto tiempo ha permanecido en ralentí, cuál es el consumo de combustible en kilómetros por galón o de galones por hora, cuánto falta para el próximo mantenimiento o si reporta fallas electrónicas graves, que lo obligan a detener el vehículo para evitar daños o costos mayores, convirtiéndose en el copiloto virtual para los clientes de HINO.

Así mismo, a través de los estándares de conducción óptima que ha desarrollado HINO, proporciona a los propietarios la información necesaria para que puedan realizar una comparativa exacta y saber si su flota, no solo está siendo operada de manera segura, sino si mejora sus indicadores de eficiencia, que son los que rentabilizan a corto, mediano y largo plazo el negocio de transporte.

La herramienta evoluciona continuamente y se encuentra instalada en más de 9.120 vehículos en Colombia, proporcionando a diario y durante toda su vida útil, reportes que los valorizan en el tiempo, sobre todo en el mercado del usado y la recompra, donde su precio se mantiene estable, no solo por la tradición de la marca, sino por la data estadística que entrega, permitiendo que el comprador adquiera siempre una unidad en excelentes condiciones.

Actualmente está en capacidad de generar alertas en tiempo real cuando el vehículo sale de zonas establecidas por el cliente, emite los recordatorios para agendar las citas de mantenimiento preventivo y obligatorio de cada unidad. A futuro, la marca contempla mejoras que le permitan, por ejemplo, verificar y controlar el peso de la carga.

Por todas estas ventajas, los beneficios de HINO Connect se reflejan con todo su poder en el efecto positivo que le reportan a quien la usa frecuentemente para consultar y mejorar sus indicadores de eficiencia, verificar el comportamiento de los vehículos en las vías y tomar las mejores decisiones preventivas y correctivas para optimizar su desempeño y reducir los costos operativos.

**La confianza en el ensamble local de HINO Colombia, no solo le ha permitido consolidarse en el mercado nacional, sino exportar a países como Chile, Ecuador, Argentina y Perú.**



- “Los transportadores tienen la visión teórica y la experiencia práctica porque viven a diario el problema en las vías, por eso, deben insistir en el diálogo, sin importar las diferencias con el Gobierno”. Álvaro Uribe Vélez, ex Presidente de la República.

Intervención del ex presidente de la República, Álvaro Uribe Vélez, durante el VII Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga en Bucaramanga.

## La única forma es insistir y persistir en el diálogo con las comunidades y el Gobierno

**H**oy los transportadores sufren nuevamente la violencia y los bloqueos en las carreteras del país, que afectan el tránsito económico y no vemos una política oficial para abordar el tema adecuadamente. Por eso, es muy importante que los transportadores asuman una posición más activa frente a esta situación.

Durante mi gobierno nos propusimos reabrir las carreteras bloqueadas por la delincuencia, para que el turismo retornara al país, para que se acabara el secuestro en las vías; también firmamos y extendimos el Plan Colombia y fortalecimos nuestro Ejército Nacional. Esas fueron victorias tempranas, que si bien no eran soluciones definitivas, si le ayudaron a los colombianos a volver a creer. Ahora, más que nunca, ante los problemas siempre es necesario lograr pequeñas conquistas e ir las acumulando, para recobrar la fe.

Es muy importante que el gremio se organice y conforme grupos unitarios de transportadores para conversar con las comunidades en las zonas donde se presentan los bloqueos, analizar con ellos la justeza del reclamo, elevarlo ante la opinión pública y transmitirlo al gobierno. La excusa no puede ser que esto no les corresponde, porque en tiempos como los que vivimos, a todos nos toca hacer más de lo que nos corresponde. Hay que llenar el vacío de autoridad existente con estas brigadas de diálogo preventivo con las comunidades.

También creo que los transportadores deben analizar la posibilidad de promover ante gobernadores y alcaldes la creación en Colombia de frentes viales de seguridad,

**Hay que llenar el vacío de autoridad existente, creando brigadas de diálogo preventivo con las comunidades o frentes de seguridad viales con cooperantes de la reserva activa.**

integrados por cooperantes que estén en capacidad de informar permanentemente sobre la situación en las carreteras, aprovechando la fuerza laboral cesante de los compatriotas que integran la

reserva activa de las Fuerzas Armadas, un aliado del sector, con ganas de trabajar.

¿Porque, cómo le va mejor al país en calidad y en costos. Con un sistema de transporte estatal o privado? El primero no está en capacidad de prestarlo con la calidad y costos del segundo, al igual que sucede con otros sectores como la salud o las pensiones.

Sin embargo, el crecimiento de la inseguridad se ha elevado en los últimos meses, producto del debilitamiento del Ejército y la Policía, la expansión del atraco y la extorsión, el auge del narcotráfico, los eventos de inseguridad cotidiana y las altas tasas de criminalidad. Todo esto configura una tormenta perfecta, alimentada por la imposición de estados ilegales eficaces

que imponen sin control los grupos criminales, producto del Estado fallido, que hoy ha dejado de ejercer jurisdicción en algunos lugares, porque se quedó en las formas, no en la acción.

Y si bien durante el Gobierno del Presidente Duque, para ayudar con la recuperación de la economía, se mantuvo congelado el precio de los combustibles, algo que bien pudo haberse excedido en el tiempo, este gobierno también se está excediendo pero a través de las alzas impuestas consecutivamente.

Por eso es genuina y justa la preocupación del sector y ojalá el Gobierno atienda sus reclamos, sobre todo, porque la economía colombiana, enfrentada a un fenómeno global de desaceleración no va a aguantar y menos si se trata de un incremento como el que han anunciado en el precio del diésel.

Ustedes tienen la visión teórica y la experiencia práctica de la realidad nacional porque viven a diario el problema en las vías; por eso, ahora les encomendamos la misión de difundirlo ante la opinión pública, insistir en el diálogo y ser escuchados, así hoy existan muchas diferencias con el Gobierno Nacional.

Más de 650.000 usuarios en Colombia han convertido sus automotores a la tecnología del GNV desde el 2002 y más de 4.600 han adquirido vehículos dedicados, transitando hacia una movilidad más limpia y reducir costos.

## El habilitador de la movilidad sostenible para el segmento de carga pesada

**L**uz Stella Murgas, presidenta de Naturgas, habla sobre los beneficios y la contribución ambiental que hace al país este energético de producción 100% nacional.

### ¿Qué le aporta la industria a la descarbonización del país?

No solo es clave para acelerar la transición energética, sino por sus atributos ambientales, asequibilidad, disponibilidad y eficiencia tecnológica. El Gas Natural Vehicular reduce las emisiones de material particulado fino y óxidos de azufre hasta en un 99,9%, disminuye los óxidos de nitrógeno hasta 75% y entre un 30% y 50% el dióxido de carbono, mejorando la calidad del aire y aportando a la lucha contra el cambio climático. Es un energético de bajas emisiones, que incide positivamente en la transformación de las industrias y la descarbonización de la economía, diversificando las alternativas de movilidad.

### ¿Cuál es el panorama de masificación del GNV?

Es muy positivo porque, en términos de regulación, la Ley 2128 de 2021 (Ley de Gas Combustible), le permite al país incentivar su continuidad, abastecimiento, cobertura y confiabilidad. En conversiones a GNV, entre enero y julio de 2023, se realizaron más de 10.000, un aumento del 30%, y en junio y julio aumentaron 95%, frente al mismo periodo de 2022. En cuanto a vehículos con motores dedicados a GNV, existen unos 4.600, de los cuales 3.000 son de transporte público y más de 1.500 de carga.

### ¿Puede crecer la red de distribución y comercialización?

De acuerdo con el informe de Fuentes de Energía Alternativa y Combustibles, presentado por Fenalco y Naturgas, la venta de vehículos a



● Luz Stella Murgas, presidenta de Naturgas.

GNV aumentó en un 533%, cifra jalonada por los de carga pesada (tractocamiones) en un 88% desde 2020, proyectando un aumento constante de su uso, gracias a sus rendimientos de potencia, autonomía, eficiencia y economía.

En cuanto al potencial de crecimiento de la red de distribución, el país cuenta con más de 600 estaciones de servicio en ciudades principales, desarrollaremos otras siete en corredores estratégicos para ampliar las oportunidades de acceso y para la instalación y/o conversión, existen 113 talleres habilitados.

También está por salir al mercado un fondo de financiación sostenible con recursos internacionales y más de \$760.000 millones aportados por 10 compañías afiliadas a Naturgas, para solventar pequeños transportadores que cambien su vehículo por uno con motor dedicado a GNV.

Naturgas trabaja con el Ministerio de Transporte en los beneficios de chatarrización y movilización de recursos, que respalden a los transportadores de carga cuando modernizan su flota migrando a energéticos sostenibles y evitando el impacto del desmonte de subsidios del diésel, que iniciaría en enero de 2024.

### ¿Por qué el GNV es el aliado de la transición energética?

Porque la acelera y materializa la movilidad sostenible,

### El GNV es el aliado ideal para los transportadores de carga pesada y pasajeros que quieren modernizar su flota, optimizando eficiencias y contribuyendo con el medio ambiente.

contribuyendo en la lucha contra el cambio climático y mejorando la calidad del aire en las ciudades. Un ejemplo de sus beneficios es la renovación de flota de TransMilenio a buses dedicados a GNV, que redujo la emisión de material particulado fino de 187 a 39 microgramos/m<sup>3</sup>, y de hollín, de 91 a 19 microgramos/m<sup>3</sup>, cifras de gran relevancia teniendo en cuenta que la concentración máxima admisible por año es de 25 microgramos/m<sup>3</sup>.

Teniendo en cuenta que el GNV no está subsidiado, es el aliado ideal de los conductores en la coyuntura del desmonte de subsidios y alivio al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, generando ahorros de hasta un 40% frente a la gasolina. Por cada camión a diésel que se modernice con GNV, el FEPC percibe un ahorro de \$28 millones anuales, y por cada taxi que se convierta a GNV, el FEPC percibe un ahorro de \$8 millones anuales.

### ¿Cómo compite el GNV con otros energéticos sostenibles?

El país está en un proceso de masificación de fuentes de energía con el GNV, el etanol, el GLP, el hidrógeno, la energía eléctrica y el biodiésel. El aumento de conversiones y más vehículos dedicados, fortalece la confianza entre los usuarios, derribando mitos como la pérdida de potencia o la baja eficiencia en terrenos complejos.

Otro beneficio son sus tarifas; en 2022 el GNV registró una competitividad entre el 7 y el 15 % frente al diésel, y entre el 25 y 35 % frente a la gasolina, que hoy se acerca al 50%, (varía de acuerdo con la zona), confirmándolo como alternativa económica, eficiente y sostenible para acelerar la nueva movilidad en el país. En comparación con la electricidad, supera desafíos como la autonomía, el peso y las eficiencias, pero lo mejor es que trabaja junto con las demás energías de cero y bajas emisiones, aportando menores costos y mayor disponibilidad.

Por todo lo anterior, más que competir con otros energéticos sostenibles, el gas natural complementa la movilidad cero emisiones como alternativa eficiente, ambientalmente sostenible y única opción para el sector de transporte de carga (no se ha desarrollado la tecnología eléctrica en este segmento).

### ¿Por qué un transportador debe usar GNV?

Porque es una tecnología probada desde hace más de 20 años, con alta disponibilidad, gracias a su producción 100% nacional. Además, los impuestos que pagan los propietarios no superan el 1% del valor comercial del vehículo, obtienen descuento del 10% en las primas de los SOAT y seguros de responsabilidad contractual y extracontractual, quedan exentos por 10 años del Certificado de Emisiones Contaminantes y

pagan 30% menos en las revisiones técnico mecánicas.

La reglamentación ofrece normas sólidas y efectivas, actualizadas entre la industria y el Gobierno, con ejemplos como el trabajo mancomunado con el Ministerio de Transporte para que el bono de chatarrización otorgue mayores recursos a los transportadores que elijan el GNV.

### ¿Cuál es el panorama de las reservas que aseguran el abastecimiento?

El país tiene un potencial que, de explorarse y producirse, permitiría atender las necesidades de los 36 millones de colombianos que lo consumen. Si desarrollamos las reservas que tenemos en áreas costa afuera y continentales, podríamos incluso ser exportadores. Para garantizar el abastecimiento nacional es necesario adelantar de manera articulada campañas exploratorias que faciliten el desarrollo de todo el potencial identificado, ampliando la autosuficiencia a largo plazo, sin depender de la producción foránea.

### ¿El GNV garantiza un modelo de transporte sostenible?

Desde Naturgas estamos convencidos de que el momento del gas natural es ahora, para hacer de la movilidad sostenible una realidad en Colombia. Junto al Gobierno Nacional podremos incrementar su uso y ampliar la red de estaciones, con incentivos en la exención del IVA, sobre la infraestructura, el equipo asociado o descuentos en renta. El gas natural sustituye los líquidos en el transporte, reduce la contaminación atmosférica, optimiza los gastos, nos hace avanzar hacia tecnologías de bajas emisiones y se consolida como ejemplo de liderazgo en movilidad sostenible junto a países como Corea, Estados Unidos y China.



● Henry Cárdenas,  
presidente de Fedetranscarga

## Hoy más que nunca debemos seguir impulsando a Colombia desde el empresariado

**H**enry Cárdenas, presidente de Fedetranscarga, hace un diagnóstico de la radiografía del país, luego de escuchar expertos, funcionarios y líderes empresariales, que se reunieron en el VII Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga, en Bucaramanga.

### ¿En esta coyuntura, cuál es el principal mensaje de la Federación?

Los empresarios del país, no solo los del transporte de carga, sino de todos los sectores, somos los encargados de sacarlo de este momento que atraviesa. Faltan tres años de Gobierno y tenemos que seguir unidos, siendo fuertes e inteligentes para proteger el empleo, el patrimonio de las compañías y la proyección del sector, en una época de transición energética, profesionalización del personal e ingreso de nuevas tecnologías, pero adelantada de una manera conjunta, sen-

### Los empresarios y trabajadores del transporte madrugan día a día a garantizar la estabilidad de cientos de miles de familias que tienen sueños y dependen del sector.

sata y responsable. Aunque exista un corto circuito con el Gobierno, que se equivoca en su percepción hacia el empresariado, queremos reiterarle que en una coyuntura como la actual, somos los que podemos darle una mano para avanzar en vez de retroceder todos.

### Dependemos del sector minero energético. ¿Cómo entender el cambio en ese sentido?

Hay que fortalecer la exploración y explotación de hidrocarburos y minerales, pues son los que más aportan a las arcas del Gobierno como principales renglones exportadores. Lo que si se debe hacer es una transición responsable, que involucre nuevas

tecnologías, sin que nos volvamos dependientes e importadores de combustibles como el Gas Natural, fundamental para la movilidad en ciudades, las vías nacionales y el sector industrial. Hay que fortalecer nuestras refinerías, no sepultarlas. Se debe aumentar su capacidad haciendo la inversión de \$20 o \$30 billones que es necesaria para repotenciarlas.

### ¿Es posible sentarse a hablar si no existen puntos de acuerdo?

Los líderes gremiales de todos los sectores económicos deben tener representación propia en la política, porque parece ser la única manera de hacernos escuchar y velar por el crecimiento

económico, que es el interés supremo de todos los colombianos. Hemos dejado que por años, la política tradicional maneje los destinos de la economía y solo cuando eso cambie y estén dentro del Congreso quienes la palpitan a diario, lograremos verdaderos avances como país. Los empresarios siempre nos hemos caracterizado por arriesgarnos para hacer crecer nuestros negocios y ahora es tiempo de que nos unamos como sector y pensemos en arriesgarnos para tener acceso e influir en las decisiones que marcarán el rumbo de Colombia.

### ¿Qué hacer frente a la incertidumbre económica?

Yo lo veo más bien como una posibilidad económica para extraer de un momento oscuro las mejores oportunidades. De momentos como los que vivimos actualmente deben salir las mejores soluciones y no todo puede resumirse en abandonar el barco. Lo peor que le puede pasar a

cualquier país es que sus empresarios abandonen el sector económico porque son los que soportan la producción, el empleo y con su trabajo e ideas, mantienen los sueños vivos de todos.

### ¿Cuál es el mensaje que quiere darle al sector y al país?

Como Federación y empresarios, cada día tenemos que ser más competitivos, tecnológicamente actualizados, ofrecer siempre el mejor servicio posible a nuestros clientes, profesionalizar nuestros conductores, ajustar todos los procesos logísticos e internos, porque de lo contrario estamos condenados al atraso y se nos escapan las mejores oportunidades. Hay una gran ventaja en Colombia, siempre hay mucho por hacer, muchas oportunidades y mucho trabajo pendiente en temas como el desarrollo de la infraestructura vial primaria, secundaria y terciaria. Hoy más que nunca debemos seguir adelante. Está prohibido desfallecer.

# La mejor forma de proteger la carga y cuidar el planeta

Generadores de carga, transportadores y operadores logísticos tienen ahora una alternativa de asegurabilidad responsable e integral, que refleja su compromiso con la sostenibilidad.



**E**l Grupo Zurich confirma en Colombia su apuesta de mantenerse vigente en los principales mercados del mundo, tras 150 años de historia, que le reportan presencia en 200 países y territorios, más de 55 millones de clientes y una fuerza que supera los 60.000 colaboradores, confirmando su liderazgo en el competido sector de los seguros a nivel global.

A nuestro país llegaron hace ocho años motivados por una visión que les permitirá crecer hasta ubicarse entre las 10 y, posteriormente, las cinco compañías de seguros más fuertes del país, destacada por su conocimiento, servicios, capacidades, aporte decidido a la sostenibilidad, el medio ambiente y el trabajo con las comunidades, posicionándose como actor determinante en la construcción de la economía nacional.

“Colombia es uno de los mercados latinoamericanos más importantes, que por tamaño ocupa el cuarto lugar en la región; eso motivó a nuestra casa matriz en Suiza a ingresar, no a través de la compra de otra compañía establecida, sino con una

apuesta de valor propia, ambientada en un proceso de aprendizaje y crecimiento sostenido, en un sector con 36 aseguradoras internacionales y locales consolidadas, entre las que ya ocupamos la posición 15”, asegura Juan Carlos Realphe, presidente ejecutivo de Zurich Seguros Colombia.

## Todo por la sostenibilidad

El más reciente producto de la aseguradora es Zurich EcoCargo, concebido para proteger la mercancía que entregan los generadores a los operadores logísticos y transportadores con flotas sostenibles de vehículos que disminuyen su huella de carbono usando combustibles limpios como el gas natural o la electricidad, mitigando el consumo de combustibles fósiles a través de la optimización de sus recorridos y capacidades de carga, y que además, han definido políticas orientadas hacia la profesionalización y el perfeccionamiento de sus conductores.

Mediante una alianza con Saving the Amazon, la póliza Zurich EcoCargo también contribuye a la reforestación de la Amazonia colombiana, involucrando a mujeres cabeza de familia de las comunidades indígenas de Vaupés, que son quienes conocen el entorno natural y se encargan del cultivo y el cuidado de



● Juan Carlos Realphe, presidente ejecutivo Zurich Seguros Colombia.

bosques integrados por especies vegetales endémicas, adecuadas para la recuperación del ecosistema.

De esta forma la compañía aporta decididamente, protegiendo el medio ambiente, apoyando con empleo y proyectos incluyentes a personas, familias y comunidades autóctonas y convirtiéndose en una alternativa real para implementar programas de potencial sustitución de cultivos ilícitos en la región.

EcoCargo abre el camino para que el sector transportador trabaje unido protegiendo al planeta y pueda retribuir los efectos de las emisiones contaminantes que produce su operación diaria, suscribiendo una póliza verde que genera conciencia y aporta a la transición energética que promueve el país.

“Tener la carga asegurada es el objetivo de toda empresa que suscribe una póliza, pero tener la posibilidad de hacerlo con un seguro que transita el camino de la sostenibilidad y trabaja de la mano con el país, la sociedad y las comunidades, es la mejor manera de reflejar su compromiso con el medio ambiente y el planeta”, confirma Realphe.

Así mismo, la estrategia de ESG Environmental, Social and Governance (ESG) de Zurich Seguros Colombia se basa en un crecimiento sostenido que, se soporta, no en los resultados exitosos por emisión de pólizas, sino en el compromiso y fortalecimiento de sus tres pilares de sostenibilidad: Sus Clientes, Las Comunidades y El Planeta.

Frente a la imperiosa necesidad de ayudar al planeta, la compañía va más allá de acciones tradicionales como campañas de cero papel, evitar el consumo de plásticos, reducir la frecuencia de los vuelos aéreos de sus colaboradores o renovar la flota vehicular para disminuir la huella de carbono, para transmitir el compromiso de sostenibilidad a todos sus clientes, a través de sus productos y soluciones.

“Es un desafío que la firma se impone en cada país donde está presente y que en Colombia, a 2024, nos reta a completar un portafolio de mínimo cuatro productos con enfoque en la sustentabilidad,

que impacten directamente a los clientes y sus comunidades”, afirma el alto ejecutivo.

## Más portafolio

La oferta integral de Zurich Colombia Seguros se complementa con una póliza de vida bajo la modalidad de seguros inclusivos, de comprensión sencilla y costo reducido, para que quien la adquiera no solo entienda lo que suscribe, sino que la pueda pagar cómodamente.

Un tercer producto innovador fue creado hace dos años para el segmento de automóviles. Se trata de un seguro modular que se puede adquirir fácilmente a través de los canales digitales de Zurich y que extiende sin costo su cobertura a vehículos como patinetas o bicicletas eléctricas que tenga el tomador, para protegerlo en caso de hurto o accidente cuando no pueda sacar su automotor por pico y placa.

Sin embargo, el mayor plus del producto es la cláusula donde estipula que en caso de que el conductor ocasione un siniestro manejando en estado de embriaguez o bajo efectos de drogas, el seguro no cubre los daños que sufra su vehículo.

“Hemos sentado un precedente para el sector siendo la única compañía en el país que se ha atrevido a implementar la medida, basada en la responsabilidad corporativa e individual que impide premiar a quien se escuda en una cobertura para lograr una indemnización, a sabiendas de que incurrió en una conducta indebida. Sin embargo, la póliza si asume el pago por daños a terceros que, por supuesto, no son responsables de la conducta del asegurado”, culmina diciendo Juan Carlos Realphe, presidente ejecutivo Zurich Seguros Colombia.

**El Bosque Zurich es una iniciativa global de la aseguradora suiza para reforestar la Amazonia brasilera y extender su protección a toda la región, para que siga siendo el pulmón del mundo.**



**EcoCargo es una póliza verde que asegura la carga de los generadores o quienes la transportan, incentivando a la masificación de flotas impulsadas por combustibles limpios.**



## Requerimos instrumentos técnicos, jurídicos y fiscales para superar la desaceleración económica

Por:  
 Arnulfo Cuervo, vicepresidente de Fedetranscarga.

Instaurar desde el punto de vista económico la afectación que está sufriendo el transporte de carga en Colombia, depende de variables: la disminución de las importaciones que a julio fue de 28,2%, un consumo interno que no reacciona producto de altas cargas tributarias y políticas de economía pública del Gobierno Nacional, las altas tasas de interés que disminuyen fuertemente dicho consumo, esto implementado como herramienta para detener la creciente inflación y la caída de las exportaciones que, para agosto disminuyeron en un 30,8% según el DANE.

Hoy los transportadores no disponen de un volumen suficiente de carga para movilizar, pues esta ha disminuido en casi un 40%, lo que deja al sector con un exceso de flota operativa, muchos de ellos vehículos nuevos, cuyos propietarios acudieron a la banca para obtener créditos a la sombra del Plan de Modernización del parque automotor implementado en 2019, que hoy redundan en deudas millonarias, camiones depreciándose en parqueaderos y transportadores y empresas que se ven obligadas a devolverlos y cerrar sus operaciones.

El país venía creciendo a tasas importantes, para el año 2022 fue del 7,5%, por lo que los transportadores invirtieron con la esperanza de aumentar sus volúmenes de trabajo. No ocurrió así y en vez de ello, se ha determinado sobre la economía un retroceso, presionado además en su momento por el aumento del precio del dólar, esto derivado de las desafortunadas declaraciones que hicieron en escenarios locales y globales funcionarios como la entonces Ministra de Minas y Energía.

Así las cosas, el sector ha llegado a niveles que, si bien no concuerdan con las cifras del DANE, entidad que publicó un decrecimiento de -3 % para el segundo trimestre del año, aún no es latente para las grandes empresas que manejan economías de escala y tienen todos sus procesos controlados, pero si ha impactado negativamente a los pequeños propietarios, que son más del 80 % de los que movilizan carga a diario por las vías del país.

Por eso, cuando se ralentiza el sector de la logística y el transporte no solo se afecta el propietario del camión o de la flota, sino los conductores, los proveedores de insumos y servicios, los generadores de carga, la cadena de almacenamiento y entrega, los distribuidores de combustibles y la economía en conjunto de las regiones y pequeñas localidades. Son millones de personas que dependen a diario de esa empresa rodante que se llama camión.

Frente a este panorama, el Min-Transporte asignará más de \$32 billones para implementar estudios de viabilidad y construcción de las líneas férreas, mientras las carreteras, puentes y en general, la infraestructura, demandan mantenimiento urgente, pasándose por alto que construir un kilómetro de vía férrea vale hasta 3,5 veces más que uno asfaltado, sin contar con los túneles o viaductos para que las locomotoras intenten atravesar la topografía nacional, ante la realidad innegable que determina que

en el país más del 90% de la carga hoy se mueve por carretera.

Pasamos de una agenda soportada en conceptos técnicos y el concurso de expertos, propia de ministerios eficientes y comprometidos, a otra ideologizada y llena de fantasías, que deriva en enormes perjuicios, sumando a ello los bloqueos en las carreteras para presionar por las vías de hecho todo tipo de peticiones de las comunidades.

De tal forma, la incertidumbre crece y no existe grado de confianza con el Gobierno porque sus funcionarios se contradicen en temas como el aumento del precio del diésel, un combustible producido y refinado en Colombia en un 80%, que se quiere, como la gasolina, elevar al estándar internacional.

Los transportadores integramos una actividad económica transversal para el país, prestamos un servicio público que está siendo seriamente afectado. A pesar de que en reiteradas ocasiones le hayamos planteado al Gobierno la posibilidad de encontrar puntos de encuentro, soportando el debate en argumentos técnicos y cifras proporcionadas por la misma institucionalidad, obtenemos como respuesta proposiciones ambiguas seguidas de silencios, que ahondan nuestro sentimiento de estar solos ante las adversidades.

**Estamos retrocediendo al oscurantismo vivido previo al año 2002, hoy la incertidumbre es la regla ante un panorama planteado por el gobierno, en el que la participación activa del sector parece carecer de trascendencia.**

# Tecnología para mejorar la movilidad de las empresas y las personas

Flypass se consolida como el jugador más importante del país a nivel de usuarios, empresas y número de transacciones, con más del 60 % del recaudo electrónico en los peajes.

**E**l Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudado Electrónico Vehicular (IP/REV) ya es una realidad en más del 70 % de las casetas de peaje en Colombia, con carriles exclusivos en las concesiones de cuarta generación y mixtos en vías con menos de cuatro carriles.

En octubre de 2022 y después de más de 3 años de trabajo entre el Ministerio de Transporte y Flypass, líder nacional en el pago electrónico de peajes y con más de 13 años de experiencia en el campo, se desarrolló lo que hoy conocemos como interoperabilidad comercial, que permitió a los usuarios pasar por los peajes con su TAG de manera electrónica, sin filas y sin efectivo, logrando ser uno de los intermediarios pioneros en la interoperabilidad nacional para que todos los peajes del país cumplieran con la Resolución 20213040035125, esto quiere decir que en cada peaje que esté identificado con la palabra Colpass, las empresas transportadoras de carga, transportadores de pasajeros y las personas de carro particular podrán pagar con Flypass.

Actualmente, 125 de los 180 peajes que existen en la Red Nacional Vial han implementado la tecnología surgida de pioneros como la empresa F2X que, con su marca Flypass, inició en 2008 un exitoso recorrido de acompañamiento al Gobierno Nacional y desarrollos tecnológicos que hoy proveen una movilidad fluida, rápida, sencilla y segura en estos pasos.

“Entendemos el modelo de negocio y el potencial de los



servicios que puede ofrecerle a las empresas de transporte, para que siempre se sientan acompañadas y mejoren su movilidad. Nuestro objetivo es que todos los peajes del país cuenten con la tecnología necesaria para implementarlo a través de intermediarios como nosotros”, asegura Juan Manuel Vicente, socio fundador de F2X y Flypass.

## Flypass, el mejor aliado

Desde hace más de 13 años, Flypass viene consolidándose como el mejor aliado para las empresas de carga y de pasajeros en Colombia, ya que cuenta con una plataforma tecnológica sólida y confiable, que les permite conocer detalles de movimientos, administrar su flota, generar diferentes tipos de reporte y adicional, tener acceso a un estado de cuenta anual para hacer el cierre del año de una manera más organizada y completa.

Hoy en día, las empresas que mueven su operación por las vías de Colombia, se enfrentan a retos que requieren de apoyo tecnológico y de un aliado que trabaje con ellos de la mano, y para eso está Flypass.

“Ya las empresas no están para preocuparse por entregar efectivo a conductores, por procesos extensos de conciliación, ni por buscar como tener información oportuna, esas son herramientas que nosotros les ofrecemos en nuestro modelo de Flypass Empresas, donde un equipo



de líderes comerciales se dedica a hacerle la vida más fácil a esas áreas dentro de la organización que, debido a la carga operativa en temas de pagos de peajes, combustible, parqueaderos, etc, requieren de soluciones definitivas y amigables como la nuestra. Por eso hoy, Flypass cuenta con equipos dedicados a atender estos sectores en ciudades como Medellín, Bogotá, Barranquilla, Cali, Bucaramanga, Cartagena, Villavicencio, entre otras”, confirma Juan Vicente.

## Moviendo la eficiencia

Actualmente, los usuarios de Flypass ahorran tiempo al pasar en segundos en vez de minutos por los peajes, aportando un componente ambiental muy importante al disminuir la emisión de CO<sub>2</sub> y las paradas prolongadas con el motor encendido. En el caso de las empresas de transporte, el pago electrónico se ha convertido en aliado fundamental para abolir el flujo de efectivo, que es obsoleto y no se reconoce como deducible de renta.

“Se acabaron los reportes de gastos de los conductores con cientos de tiquetes físicos, ahora las empresas del sector que adquieren el pago electrónico de Flypass obtienen factura electrónica consolidada de todos los consumos en peajes de su flota, aún si el paso se hace por diferentes concesiones y adicionalmente un centro de costos para que puedan separar los recorridos por rutas”, afirma el ejecutivo.

De esta forma se administra mejor el dinero, que es descontado de una cuenta asociada y se obtiene un reporte de cada vehículo, con los valores, ubicación y hora del paso. La tecnología, en su objetivo de mejorar la movilidad de personas y empresas, ofrece servicios complementarios como el pago de combustible con Flypass en estaciones de servicio aliadas.

La compañía F2X con su servicio Flypass proyecta recaudar este año más de medio billón de pesos por concepto de pago electrónico en los peajes, con más de 350.000 vehículos registrados y más de 23.000 empresas activas, que desde 2008, siempre han confiado en su respaldo e innovador desarrollo tecnológico.

Tan solo en departamentos como Antioquia, ya bordea el 50% de penetración en pasos de peajes como el Túnel de Oriente y la salida hacia la Costa Atlántica y su cobertura y tecnología se están extendiendo a las Autopistas del Caribe entre Barranquilla y Cartagena, los siete peajes que integran las Autopistas del Café, la concesión Briceño – Tunja – Sogamoso y una extensa red de pequeños pasos municipales. Ya hoy Flypass cuenta con las principales rutas Colombianas con presencia en 125 peajes y contando.

**En Colombia, cerca del 12 % del recaudo total por concepto de peajes que se haga en 2023, será reportado de manera electrónica.**

# EL SICE – TAC: ¿sirve o no sirve?

**D**esde el Ministerio de Transporte afirman que el Sice-Tac ha tenido un proceso de maduración que refleja la importancia de establecer tarifas para el transporte de carga por carretera y por ello, propone revisar la fórmula de cálculo que lo rige en una mesa de trabajo para saldar las diferencias que existen actualmente entre los generadores de carga y los transportadores. Así las cosas, la cartera propone que se maneje con registros que permitan contravalidar que los pagos que se están haciendo concuerden con la metodología que plantea.

Por su parte, los transportadores de carga asociados a Fedetranscarga afirman que si el sector está bien, la economía también lo está. "Por eso es preocupante la disminución en la oferta de carga que estamos viviendo y el desorden que rige al Sice-Tac, que no es claro en sus políticas y aunque establece un piso para la tarifa del flete, no es de obligatorio cumplimiento, permitiéndoles a los generadores de carga disponer de él a su acomodo y según su conveniencia", afirma Henry Cárdenas, presidente de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga.

El gobierno, en cabeza del MinTransporte "es partidario

**El negocio del transporte de carga por carretera en Colombia vale millones pero deja una rentabilidad en centavos, que no obstante, también se debe cuidar.**

de evolucionarlo hacia un desarrollo tecnológico eficiente, que rompa con su carácter estático y permita calcular acertadamente, apoyado en datos y estadística, los valores de los fletes de una manera más dinámica y ajustada a realidades del sector, tan disímiles como la variabilidad de los costos según el trazado de las rutas, que permitan otorgarle una interfaz de sistema, no de calculadora de tarifas", aseguró durante el VII Encuentro de Fedetranscarga Felipe Montealegre, Jefe de la Oficina de Regulación Económica de la cartera.

Por su parte, Arnulfo Cuervo, vicepresidente de Fedetranscarga insiste en la imperiosa necesidad de hacer efectivas las sanciones a los

generadores de carga que incumplen el Sice-Tac, que aunque existen en la norma, nunca son aplicadas en la realidad, debilitando a todas luces su esencia. Al respecto, el Ministerio responde que fue creado un equipo con la SuperTransporte para cruzar información relacionada con este asunto, que permita tomar las medidas correctivas.

"Desde la Dirección de Tránsito y Transporte también se avanza en temas como la posibilidad de usar la tecnología para establecer las situaciones que alteren la actividad normal que desarrollan los transportadores de carga y pasajeros y ofrecerles alternativas con vías más seguras y transitables", comenta su director, Luis Zambrano.

El Sice-Tac se calcula en la página del Ministerio de Transporte según la configuración del vehículo, el tipo de carga que se va a transportar, el origen y destino del viaje, las horas reservadas para el cargue y descargue, para al final emitir un cálculo de los costos operativos y el valor del flete, que muchas veces se queda en el papel porque los generadores no están obligados a cumplirlo.

## Debate a la inversión

El Presidente de Fedetranscarga asegura que en el caso de los millonarios recursos que se quieren destinar para definir la viabilidad de los corredores ferroviarios, es claro que es un dinero que puede ser objeto de una destinación más eficiente fortaleciendo y cuidando la infraestructura vial existente, pues está comprobado que los trenes no aumentan en gran medida la capacidad de movilizar carga.

"Los conductores son los primeros veedores de las vías porque las transitan a diario.

Es por eso que nuestras propuestas gremiales no nacen de los escritorios sino del trabajo en terreno, donde están los propietarios de los camiones y sus trabajadores, que viven situaciones reales", dice Cárdenas.

Añade que, desde 2015, los transportadores están trabajando con los mismos valores en los fletes y a ello se suma la baja oferta de carga que existe actualmente, "lo que nos deja con muy pocas alternativas, excepto la de ofrecer la mejor calidad en el servicio, para que prefieran nuestras flotas o vehículos, pero eso no es suficiente para mantenernos a flote".

El directivo culmina diciendo que es muy importante que el Sice-Tac sea fortalecido rápidamente, sobre todo, ante la incertidumbre existente sobre el precio que tendrán a futuro los combustibles, que en la actualidad componen el 35 % en la canasta de costos del sector.

"Es muy difícil trabajar en 2023 con los mismos valores que regían en 2015, sobre todo porque un vehículo de carga pesada hoy vale hasta tres veces más de lo que costaba hace ocho años y los niveles de riesgo también han aumentado enormemente en las vías del país", afirma el Presidente de Fedetranscarga.



**CAMBIAR DE MARCA DE LUBRICANTE  
NO VA A DAÑAR EL MOTOR DE TU CAMIÓN,  
CÁMBIATE A ACDELCO.**

**CHEVROLET USA Y RECOMIENDA  
LUBRICANTES ACDELCO.**



***ACDelco*** LA CONFIANZA COMIENZA AQUÍ.

# Infraestructura para el progreso y el empleo de los colombianos



**J**uan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) y Manuel Gutiérrez, ex presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) participaron en un conversatorio ofrecido por Fedetranscarga en la ciudad de Bucaramanga, como parte de la agenda del VII Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga.

La temática giró en torno a la importancia que ha tenido para el país el continuo desarrollo de su infraestructura vial, producto de la entrega al sector privado de las concesiones y la instalación de peajes para solventar dichas inversiones.

“Colombia ha superado en solo 20 años el rezago de un siglo de atraso y para lograrlo, sin duda, el mayor acierto fue haberles entregado a financiadores e inversionistas gran parte del manejo de la infraestructura. Fue una decisión que partió en dos la historia del país”, aseguó Juan

Martín Caicedo Ferrer, presidente de la CCI.

Añadió que ese desarrollo también propició el surgimiento y crecimiento de sectores empresariales como el de los transportadores de carga y pasajeros. “Es algo que está bien hecho y se debe seguir haciendo, honrando todos los contratos suscritos con quienes apostaron por Colombia”.

Así mismo, Manuel Gutiérrez, ex presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), reforzó la teoría de Ferrer, agregando que

**Cada billón de pesos invertido en desarrollar la infraestructura vial ha generado unos 30.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos.**

“en Colombia cada vez tenemos contratos de concesión mejor elaborados, una experiencia más robusta y entida-



● Puente los grillos, entre Sogamoso y Aguazul.

des con mejores niveles de ejecución. Otro tesoro es la base técnica que trabaja en las entidades, que se debe cuidar al máximo porque hace parte del activo institucional, del talento humano que ha acumulado una experiencia valiosa durante años”.

#### Cifras de la inversión

El país ha recibido en algo más de 30 años unos \$120 billones en sus concesiones de primera a quinta generación, puertos y aeropuertos, que hubieran sido imposibles de construir si la inversión dependiera del tesoro público.

“Igual pasa con el sistema de peajes instalado a lo largo de los corredores viales, que se cobran únicamente a quien usa la vía y no a todos los ciudadanos a través de los impuestos. Eso reitera el acierto de ejecutar políticas de Estado que trascienden los cortos periodos de cada gobierno”, afirmó el Presidente de la CCI, felicitando de paso la decisión del actual gobierno de mantener el modelo, tal como aseguó hace poco el Ministro

de Transporte, William Camargo.

“Sin embargo, poco sacamos con tener una buena infraestructura si la seguridad no se puede garantizar en las vías. De nada sirve toda esa millonaria inversión si no es posible recorrerlas tranquilamente o trabajar en ellas. El otro gran problema es que hay muchas vías a cargo del Invia a las que no se les puede hacer mantenimiento por restricciones fiscales de la entidad, lo que hace que en últimas existan muchas necesidades pero pocos recursos para atenderlas”, puntualizó el ex directivo de la ANI

Al final hubo consenso sobre la importancia que adquiere la institucionalidad para reforzar la interlocución entre los concesionarios y el Gobierno, dotada de la mejor condición técnica a través de la gestión que adelanta la ANI con los inversionistas privados que operan más de 10.000 km, 1.100 puentes y viaductos y 100 túneles construidos desde los años 90.

# IMPOCALI tiene los lubricantes que requieren los motores de hoy

Con la representación de la marca europea WOLF, la compañía impone su presencia en el mercado de los lubricantes para el transporte de carga pesada.



Según el Registro Nacional de Despachos de Carga del Ministerio de Transporte, durante los primeros 11 meses de 2022, se movilaron 123 millones de toneladas de carga a lo largo y ancho del país, esto representó un aumento de 9,47% frente a 2021, una cifra para tener en cuenta por parte del

gremio al momento de escoger el aceite a utilizar en sus vehículos, que requieren tener cada vez mayor rendimiento y efectividad.

Pensando en esto, Importadora Cali S.A presentó en el VII Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga toda la línea de lubricantes WOLF, fabricante premium de Europa, con la cual está en capacidad de satisfacer el cuidado y las necesidades de los motores modernos para vehículos de carga pesada.

"En este espacio tuvimos la oportunidad de ver que en Colombia ya hay vehículos con motores que cumplen normas EURO VI, la más estricta en cuanto a emisiones

contaminantes se refiere, factor que le abre la puerta a WOLF, la marca de aceites de la cual somos distribuidores exclusivos para Colombia. Se trata de un fabricante europeo ubicado en Bélgica, 100% especializado en lubricantes para estos motores que ya son comunes en ese continente y que vamos a empezar a ver con mayor fuerza en el mercado colombiano", asegura Andrés Guevara Martínez, gerente de la compañía Importadora Cali S.A.

De acuerdo con Guevara, los aceites básicos no serán funcionales para este tipo de motores, pues tienen exigencias técnicas diferentes a las convencionales, toda vez que



utilizan sistemas de post tratamiento más especializados y complejos.

"Las viscosidades más bajas están enfocadas a cumplir requisitos de lubricación mucho más exigentes en estos motores y hay normas anti-contaminación que el motor y el sistema exigen, como aditivos especiales para que sus sistemas funcionen, cumplan con su objetivo de disminuir las emisiones contaminantes y garanticen la vida útil de esos sistemas. Al utilizar aceites que no cumplen con esas normativas técnicas vamos a generar mayor contaminación y daños prematuros en el vehículo por una utiliza-

ción incorrecta del aceite. Los productos WOLF superan los estándares API CK y ACEA A6 y su rendimiento va más allá de los requerimientos OEM", agrega el Gerente.

A esto se suma que el ahorro de combustible que brindan los motores EURO VI puede llegar a ser de hasta el 6%, al dejar de usar el típico 15W40 y pasar a las nuevas tecnologías 10W30 o 5W30 para motores diésel y gas.

Para conocer más sobre este tipo de aceites y el portafolio disponible para el abastecimiento de repuestos y servicios que ofrece Importadora Cali S.A, se puede consultar [www.impocali.com](http://www.impocali.com)

IMPOCALI.COM

EMBRAGUES HD

LUBRICANTES

RODAMIENTOS Y CRUCETAS HD

FRENOS HD

AMORTIGUADORES, TERMINALES Y SOPORTES DE CARDÁN

## MARCAS QUE IMPULSAN EL TRANSPORTE PESADO EN COLOMBIA






**IMPORTADORA CALI S.A.**  
55 AÑOS DE TRAYECTORIA

Calle 15 No. 29A-11 Bodegas 2A-3A  
Parque Servicomex Yumbo / Valle  
E-mail: [servicliente@impocali.com](mailto:servicliente@impocali.com)  
PBX: (2) 487 1500  
Línea: 316 5297975 - 316 5252247

@IMPOCALI



PARTES PARA AUTOS, MOTOS Y VEHÍCULOS COMERCIALES

# Ustedes son los héroes de la economía colombiana

La senadora María Fernanda Cabal, integrante de la Comisión Primera del Congreso, aseguró que el transporte es el equivalente a la circulación de la sangre que le da la vida al cuerpo humano. “Cuando se bloquea, se muere”, dijo en su intervención en el VII Encuentro de Fedetranscarga realizado en la ciudad de Bucaramanga.

“El sector transportador dinamiza, no una parte, sino la totalidad de la economía nacional y sus empresarios han tenido que vivir de primera mano la historia de un país que cíclicamente se enfrenta a la posibilidad de convertirse en un estado fallido y que desde su fundación, ha estado signado por la violencia, batiéndose como una República temprana desbordada por las guerras, antes de intentar garantizarles a sus ciudadanos la igualdad de derechos”, aseguró Cabal.

“Colombia se enfrenta a un reto muy grande. Esta es una época de valientes que deben defender su país para no perder la patria. Todos tenemos que ser responsables de arroparlo, de corregir lo que está mal y de enderezar el rumbo”, afirmó la congresista agregando que el sector transportador es uno de los llamados a unirse y aprovechar al máximo el hecho de que recorren a diario las carreteras del país para acopiar y divulgar lo que ocurre en todos los rincones de la geografía nacional.

“Ustedes pueden ser estratégicos como frente rodante de seguridad para ayudarnos a todos, pero además tienen que aliarse con todos los actores del sector productivo y el Consejo Gremial Nacional. Ese debe ser el inicio de la creación de conciencia que Colombia necesita”, afirmó la Senadora invitada al principal evento del sector transportador.



● Senadora María Fernanda Cabal.

**Si los transportadores tienen trabajo, la economía está bien. Si sucede lo contrario, es porque ha bajado el consumo y la inversión, generando incertidumbre.**

## Hay que saber para dónde va el país

Otro de los congresistas invitados al evento fue el senador Miguel Uribe, quien se refirió a lo que llamó “la incertidumbre que se vive actualmente en las empresas, que está inclinando la balanza en la toma

de decisiones en 2023, sin importar cuáles sean éstas. No se trata de una percepción, está materializada y ocasionando efectos y los transportadores de carga, que son el termómetro de la economía co-



Miguel Uribe.

lombiana, lo saben y lo sienten a diario”.

Uribe agregó que “esa condición ha llevado al país a indicadores similares a los que se vivieron durante la pandemia en materia de importaciones de bienes, que han caído un 17 % y de las exportaciones, que han decrecido en 24 %. Así mismo, en el Informe de Política Monetaria del Banco de la República, fechado en abril de 2023, quedó consignado que las reformas a los sistemas de salud, laboral y de pensiones estaban profundizando el clima de incertidumbre y que esto tiene un impacto negativo en crecimiento, inversión y consumo”.

Al plantearse el interrogante sobre cuál es la fórmula para conjurar dicha incertidumbre, el Senador dijo que la mayoría de los colombianos cree que se debe hacer con una seguridad jurídica capaz de definir reglas claras que preserven la democracia y ésta a su vez, debe ser defendida desde la política, la empresa y la ciudadanía. “Si en Colombia somos capaces de mantener las reglas claras, la independencia y separación de poderes, libertad de prensa y autonomía económica, los niveles de incertidumbre empezarán a bajar”, aseguró.

En el cierre de la jornada se organizó un conversatorio donde también participó el congresista, quien insistió en la importancia de que los empresarios aprendan a sobrevivir y crecer sin apoyo del Gobierno, “tal como sucede en países como Perú, donde la institucionalidad es un desastre, pero el sector económico ha encontrado fórmulas para salir adelante. Colombia tiene unas potencialidades enormes y su empresariado es optimista, por eso, a todos no nos queda otra opción de continuar trabajando para definir el rumbo y no la coyuntura del país”.

# Ensamble, Importación y Comercialización directa, es el modelo de negocio de Vehicentro Colombia

La compañía le apuesta todo al segmento de carga pesada, al que califica como uno de los mayores dinamizadores de la economía, con un altísimo potencial de crecimiento.

## Trayectoria en Ecuador

**S**inotruk, uno de los mayores fabricantes de camiones en el mundo para el transporte de carga pesada, impone su fuerte presencia en Colombia a través de Vehicentro, compañía líder en Ecuador desde hace 15 años con 1500 unidades vendidas en 2022 y una proyección de 1600 unidades para el cierre del 2023, donde se consolida como el mayor distribuidor de la marca, con una extensa red de talleres especializados y el más completo stock de repuestos para atender todos los requerimientos de sus clientes.

## Una gran apuesta en Colombia

En Bogotá cuentan con dos vitrinas comerciales en las zonas industriales de Fontibón y la Calle 80, con una proyección de apertura de 17


**Vehicentro**  
 ENSAMBLADORA • IMPORTADORA • COMERCIALIZADORA


**SINOTRUK**  
 DIESEL


● José De Howitt,  
presidente ejecutivo  
Vehicentro.

sedes a nivel nacional donde se exhiben los modelos más recientes de la marca Sinotruk en la Serie 100 con sus vehículos NQS de 9,9 toneladas y FRS de 10,4 toneladas. Para la Serie TX ofrecen los camiones sencillos TX 250 4x2 PBV 17.000kg, Mínimula TX350 4x2 y Súper Mínimula TX 400 4x2 y para su Serie G7 ofrecen la Tractomula G7 540 Automatizada y Manual. La oferta se complementa con su línea de volquetas y mezcladores, que pueden ser configurados según las necesidades de cada cliente.

“Nuestra propuesta de valor contempla, además de la garantía real de **cinco años sin límite de kilometraje** para los motores, vehículos más eficientes con el consumo de combustible, diseña-

dos exclusivamente para las necesidades del mercado colombiano y la alta exigencia de sus carreteras, así como disponibilidad inmediata de repuestos gracias al HUB que abastece rápidamente a Colombia y Ecuador, todo esto sin demoras ni procesos complejos”, asegura José De Howitt, presidente ejecutivo de Vehicentro.

## Un portafolio insuperable

Ante los constantes desafíos que plantea el competitivo sector de carga, Vehicentro se mantiene en constante evolución, adaptándose a las nuevas regulaciones, tecnologías emergentes y cambios en las demandas del mercado, lo que le permite enfrentar la creciente competencia, a la

que responde con una posición de vanguardia en términos de calidad, innovación y servicio al cliente.

Todos los vehículos del segmento de carga liviana de la Serie 100 cuentan con la potente y confiable motorización Cummins y una garantía de hasta dos años, sin límite de kilómetros, para componentes específicos del tren motriz. Para la línea de carga pesada, de las Series TX y G7, ofrecen los mismos respaldos, pero con cinco años de garantía.

Los altos estándares de calidad que representa Vehicentro se ven reflejados en el modelo de negocio único en el país al ser ensamblador, importador y comercializador logra garantizar la mejor atención postventa, asegurar la respuesta oportuna en garantía y repuestos, una configuración óptima y específica de cada producto, logrando una mejor eficiencia en el consumo de combustible y unos costos de mantenimiento que generan mayor rentabilidad al transportador colombiano.

“El futuro es prometedor, pues la demanda de mercancías va en aumento, impulsada por el comercio global y las necesidades logísticas en constante evolución y por eso apostamos a expandir nues-

tra presencia en Colombia”, dice el presidente de Vehicentro.

## Crecimiento sostenido

La compañía invierte en investigación y desarrollo para proveer camiones más eficientes y respetuosos con el medio ambiente y por ello, la innovación y la sostenibilidad son cruciales para mantenerse a la vanguardia en la industria y en el competitivo sector del transporte de carga por carretera.

También trabajan construyendo relaciones sólidas con sus clientes, entendiendo sus necesidades y brindándoles soluciones personalizadas, con un enfoque de calidad, servicio y confiabilidad de sus productos y fomentan un entorno de trabajo positivo y colaborativo, donde cada miembro se siente valorado y siempre tiene una oportunidad para para crecer y desarrollarse profesionalmente.

“Nuestra posición como líderes en Ecuador nos abrió la oportunidad de ingresar a este mercado y nosotros no lo pensamos dos veces, por eso, estamos decididos a continuar invirtiendo en Colombia, un país hermoso, por el cual siento mucho apego, generando empleo y nuevas oportunidades para todo el ecosistema de carga pesada”, culmina diciendo José De Howitt, presidente ejecutivo Vehicentro.

**Los vehículos que ofrece Vehicentro en Colombia y Ecuador cuentan con el doble respaldo del gigante asiático Sinotruk y la compañía alemana MAN.**



**Vehicentro**  
ENSAMBLADORA • IMPORTADORA • COMERCIALIZADORA

**SINOTRUK**  
DIESEL

LA POTENCIA QUE IMPULSA COLOMBIA

G7 540 TRACTO

TX 400 4X2 SUPER MINIMULA

TX 350 4X2 MINIMULA

TECNOLOGÍA ALEMANA

EURO 6

5 Años de Garantía sin límite de kilometraje

\*Imágenes de referencia. Las versiones de los chasis varían dependiendo de las versiones disponibles en el país.  
Para mayor información sobre configuración, accesorios, disponibilidad, precio, financiación visite a la red de concesionarios de Vehicentro Colombia S.A.S.



## Respaldo a los transportadores frente a la situación de los combustibles

**E**l VII Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga recibió la visita de la Representante a la Cámara Jennifer Pedraza y el Senador de la República JP Hernández, quienes en un conversatorio reiteraron su apoyo incondicional al sector para evitar que se modifique al alza el precio del galón de ACPM, pues según los congresistas, sería una medida nefasta que afectaría gravemente a todos los colombianos.

En su presentación, Hernández les manifestó que, tanto representantes como senadores, juegan un papel decisivo en esta empresa y es concientizar a los ministros para que trasmitan el mensaje al Presidente de la República y se puedan tomar decisiones que beneficien a los colombianos.

“Nosotros pasamos un derecho de petición al Ministerio de Minas para que nos contestara sobre las importaciones nacionales de ACPM y gasolina y ninguna superó el 17 % en los últimos cinco años, lo que da como resultado una producción nacional de más del 80 % y desemboca en una pregunta evidente: ¿por qué pagamos el combustible al precio internacional si el mayor porcentaje se produce en nuestro país?” anotó el Senador.

A su vez, la Representante Pedraza dijo al referirse a las



● Representante a la Cámara Jennifer Pedraza.

actuales condiciones en las que se encuentra el sector de los transportadores del país, que han identificado por lo menos tres elementos que lo afectan.

“Lo primero son los problemas de seguridad en las vías y las fallencias en infraestructura vial, que no han solucionado los modelos concesionados. En segundo lugar, la situación de la economía, que presiona a la baja el valor de los fletes ofertados y disminuye los ingresos de los transportadores. Esto debido a la disminución de la producción de bienes y servicios. Por último, los crecientes costos en que incurre el transporte de carga, por un lado, los peajes que son de los más costosos en América Latina, después de México y Chile, y por otro lado, el precio de los combustibles, que desde 2013 se convirtió en una de las principales preocupaciones del sector, junto al valor de los fle-

tes y no se puede disfrazar actualmente con la bandera de garantizar la transición energética”, aseguró.

### Es posible cambiar la fórmula

Para el Senador JP Hernández las oportunidades de crecimiento son muy buenas si se cambia la fórmula de cálculo y los colombianos no tienen que pagar sus combustibles a precios internacionales.

“Pero es posible hacer más. Hay que potencializar las refineras para librarnos totalmente del estándar internacional, sin embargo, se ha velado esa posibilidad bajo un discurso medio ambiental y lo más triste es que parece que los colombianos aún no entienden es que el dinero que se necesita para sacar adelante los programas e iniciativas del Gobierno, está saliendo todos los días de sus bolsillos”, afirmó durante el conversatorio al que también asistió el profesor Diego Otero, experto en temas de hidrocarburos.

Por su parte, la Representante Jennifer Pedraza acudió a un ejemplo sencillo para describir la respuesta que siempre sale a flote cuando se pregunta ¿por qué sigue subiendo la gasolina?. “El ar-



● Senador JP Hernández.

gumento es que existe una deuda con el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, estimada para este año en \$36 billones y si el Gobierno le dijera a Ecopetrol que se le paga completa, la estatal recibiría el ingreso y otorgaría dividendos a sus accionistas, de los cuales, el Estado es el principal con el 88,5 %, lo que inmediatamente pondría el dinero de nuevo en las arcas nacionales. El restante 11,5 % se lo quedarían los accionistas, entre los que se encuentra el segundo más grande de la petrolera estatal, el JP Morgan Chase Manhattan Bank”, comentó.

“En Colombia el 74 % de motocicletas que circulan por las vías son personas de es-

tratos uno, dos y tres y el 65 % de los propietarios o trabajadores de automotores particulares pertenecen a los estratos del uno al cuatro, así que no se les está cobrando la desmesurada alza a los más ricos sino al contrario, a quienes más necesitan de la ayuda estatal”, concluyó la congresista.

El Senador JP Hernández reiteró que “nadie duda del poder que tiene el sector de los transportadores de carga en Colombia y por eso han aplicado el alza con gotero, pero no se puede permitir que esto siga ocurriendo porque terminará impactando gravemente la economía doméstica de todos los colombianos. Ustedes tienen la fortaleza gremial y cuentan con nuestro apoyo para hacerlo”.

Ambos congresistas recordaron que varias veces han pedido la convocatoria de una mesa técnica para analizar el tema de combustibles, respaldada no solo por los transportadores, sino por más de 60 senadores que le firmaron la proposición a Hernández en el recinto legislativo.

Las soluciones están en la mesa: se puede acabar con el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, cambiar la fórmula y pasarla de precios de exportación a los costos internos de producción o establecer políticas de transporte que vayan más allá de los precios. Ahora falta el escenario institucional para proponerlas.

**En Colombia un galón de gasolina tiene además impuestos a la sobretasa, al carbón, el IVA y otros, que encarecen enormemente el producto.**

# BASC: la alianza empresarial para un mundo más seguro y confiable

Business Alliance for Secure Commerce (BASC) es una organización gremial internacional, sin ánimo de lucro, dirigida por empresarios, que inició hace 25 años con el apoyo de la Aduana de los Estados Unidos, la ANDI y la AMCHAM.

**S**u enfoque principal es trabajar en colaboración con entidades de control e instituciones nacionales e internacionales para promover una cultura de seguridad en todas las empresas que forman parte de la cadena de suministro, a través de la implementación del Sistema de Gestión en Control y Seguridad BASC.

Actualmente, la World BASC Organization tiene presencia en 15 países y ha certificado a más de 4.200 empresas y en Colombia, opera a

través de 10 Capítulos Regionales y un Capítulo Nacional, brindando servicios a más de

1.200 empresas certificadas BASC. Su compromiso es acompañar a estas empresas



**BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE**

en sus diversos procesos para garantizar operaciones más seguras y confiables.

La certificación BASC es reconocida internacionalmente y brinda múltiples beneficios como la sensibilización y entrenamiento continuo y la gestión de riesgos, auditorías anuales y relacionamiento con empresas que cumplen la Norma y Estándares Internacionales de la firma.

El propósito fundamental de BASC es trabajar diariamente para hacer del mundo un lugar confiable y seguro, desde un trabajo colaborativo con los sectores público y pri-

**BASC trabaja a diario en su compromiso de acompañar a las empresas de Colombia en los procesos que tornan sus operaciones cada vez más seguras y confiables.**

vado, configurando una alianza empresarial que promueva el cumplimiento de estándares internacionales de seguridad para la gestión del riesgo en el comercio.

La esencia de la organización también es liderar la creación de una cultura de seguridad, sostenibilidad y confianza en el mundo de los negocios.

 **seguros mundial**<sup>®</sup>  
tu compañía siempre

**CUIDA A QUIEN MÁS PESA EN TU CORAZÓN**  
PÓLIZA DE SEGURO INTEGRAL DE DAÑOS Y RCE PARA VEHÍCULOS PESADOS DE CARGA

## COBERTURAS Y ASISTENCIAS

- Responsabilidad Civil Extracontractual.
- Pérdida total y parcial por daños o hurto.
- Asistencia Jurídica en proceso penal o civil.
- Terremoto, temblor y/o erupción volcánica.
- Muerte accidental (Conductor).
- Amparo patrimonial.

## BENEFICIOS ÚNICOS

- Inspecciones virtuales.
- Indemnización por arreglo directo.
- Límite de RCE hasta \$4.500 M.

**Tasa preferencial para vehículos 0 km**

CONOCE NUESTROS  
CANALES DE ATENCIÓN

 **LÍNEAS DE ATENCIÓN EN BOGOTÁ**  
(+601) 327 4712 / 13

 **LÍNEA NACIONAL**  
01 8000 111 935

 **CELULAR**  
#935

 **PÁGINA WEB**  
[WWW.SEGUROSUNIDIAL.COM.CO/SERVICIO-AL-CLIENTE](http://WWW.SEGUROSUNIDIAL.COM.CO/SERVICIO-AL-CLIENTE)



## CONVOCATORÍA FEDETRASCARGA

### PASO 1

FEDETRASCARGA REALIZA LA CONVOCATORIA A LAS EMPRESAS FEDERADAS

### PASO 2

UN EVALUADOR DEL SENA CONFIRMA LA VIABILIDAD DEL CANDIDATO CONFORME A LOS REQUISITOS DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN.

### PASO 3

EL SENA REALIZA PROCESO DE CERTIFICACIÓN Y ENTREGA DE CERTIFICADO AL CONDUCTOR



## PROCESO DE CERTIFICACIÓN

- 1 SENSIBILIZACIÓN VIRTUAL
- 2 PRUEBA DE CONOCIMIENTO Y DESEMPEÑO
- 2 VERIFICACIÓN - AUDITORÍA

CONTACTO@FEDETRASCARGA.ORG >>> 310 253 6831



# Revolucionando la gestión de flotas con una solución integral de movilidad inteligente

FlotasNet®, la innovadora solución desarrollada por Fagor Electrónica, se posiciona como el aliado ideal para las empresas en su proceso de transformación digital.

Con más de 20 años de experiencia en el sector de la telemática, Fagor Electrónica se especializa en proporcionar soluciones de software enfocadas en la gestión del transporte, vehículos y logística, permitiendo a las empresas tomar decisiones para impulsar su crecimiento y competitividad.

La compañía está respaldada, no solo por sus más de 50 años de trayectoria en el sector de la electrónica, sino por la Corporación Mondragón, el séptimo grupo empresarial más grande de España y el cooperativo más grande del mundo, confirmando a FlotasNet® como un producto de sólida estructura y presencia global.

Como parte de su expansión, la empresa cuenta con sedes en Colombia, Chile, México, Perú, Ecuador y América Central, lo que les permite brindar beneficios locales con



● Grandes empresas como Hino, Interaseo y Construcciones El Cóndor, tienen el control de sus activos gracias a FlotasNet®.

la experiencia de una empresa global.

## Siempre innovando

En Colombia, FlotasNet® ha sido una herramienta fundamental para la gestión de flotas de grandes y pequeñas empresas desde 2012. Inicialmente, a través de su distribuidor exclusivo Praco Didacol SAS y, recientemente, con Fagor Colombia, han logrado simplificar y optimizar la gestión de compañías como HINO, Construcciones El Cóndor e Interaseo, entre otros, que han experimentado los notables beneficios de este desarrollo tecnológico en términos de trazabilidad, evaluación de conductores, control de consumos de combustible y mantenimiento.

FlotasNet® destaca por ser una herramienta web diseñada específicamente para profesionales que requieren información precisa para el control, gestión y optimización de sus flotas de transporte a través de localizadores GPS. La plataforma proporciona datos cruciales sobre la actividad y telemetría de diversos

tipos de vehículos, incluyendo pesados, camiones, utilitarios, automóviles, maquinaria amarilla y motocicletas. Además, permite la gestión de información sobre remolques, contenedores y personas en movimiento.

En definitiva, es capaz de mostrar información relevante y trazabilidad de cualquier vehículo o recurso en movimiento, siendo una herramienta indispensable para cualquier empresa que desee gestionar eficientemente su flota.

**Fagor Electrónica siempre trabaja con sus clientes para que puedan alcanzar el éxito en la gestión de su flota.**

## Acompañamiento permanente

Con un equipo de más de 100 colaboradores comprometidos con un servicio de alto valor, FlotasNet® se distingue por su enfoque centrado

en el cliente, al que acompañan durante todo el proyecto, desde el inicio, hasta la implementación de la solución que mejor se adapte a sus necesidades.

La empresa destaca por su compromiso con la transparencia en las relaciones con los clientes, ofreciendo soluciones sostenibles para reducir el control y las emisiones contaminantes. Además, cuentan con soluciones competitivas y de fácil implementación, que se adaptan a sus capacidades financieras, ya sea a través de opciones de alquiler o compra-venta.

Están ubicados en la Calle 26 N° 69D – 91, Torre Peatonal Oficina 501, Edificio Empresarial Arrecife, Bogotá, Colombia, donde sus asesores ofrecen acompañamiento personalizado, atienden todas las consultas y brindan información detallada sobre FlotasNet® de Fagor Electrónica, la solución líder en gestión de flotas.

Otros canales directos de atención son el teléfono +57 314 3509992 y su sitio web [www.fagorsmartdata.com](http://www.fagorsmartdata.com) donde está disponible más información sobre soluciones, servicios y cómo FlotasNet® puede transformar la gestión de las flotas de transporte de manera inteligente.

Envíe sus consultas o solicitudes a [comercialflotas@fagorelectronica.es](mailto:comercialflotas@fagorelectronica.es)



● Fagor Electrónica ayuda a las empresas en cada paso del camino y les ofrece las mejores soluciones para su negocio.



● En Colombia, FlotasNet® es una herramienta fundamental para la gestión de flotas de grandes y pequeñas empresas desde 2012.

# Colombia debe controlar los combustibles e impulsar un gran plan de infraestructura vial

**D**urante el VII Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga, el congresista Gustavo Moreno, presidente de la Comisión Sexta del Senado, hizo una exposición sobre la coyuntura económica, presionada por decisiones como el alza periódica en el precio de los combustibles y la urgente necesidad de destinar recursos para la infraestructura vial del país.

Aseguró que desde el Senado han venido trabajando para defender al sector, uno de los más importantes y estratégicos del país. “Llegamos hace un año y desde entonces hemos ejercido control político en temas tan sensibles como el precio del galón de gasolina, que viene afectando el costo de vida de todos los colombianos al elevar el 0,6 % la inflación cada vez que sube”, aseguró el congresista oriundo de Santander.

Agregó que le preocupa que funcionarios como el Ministro de Hacienda manifiesten la intención de subir el valor del diésel, una vez se establezca el de la gasolina, porque la afectación será muy grande, no solo para los transportadores, sino para todos los sectores que movilizan a través de ellos sus materias primas, alimentos y productos por las vías del país.

También dijo que el hueco fiscal que existe en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles es de \$37 billones y ya van más de 11 alzas consecutivas durante este Gobierno. “Por eso le hemos insistido en que la única alternativa no puede ser

sacar el enorme faltante de los bolsillos de los colombianos”.

“El Gobierno confirmó en la Reforma Tributaria y el Plan Nacional de Desarrollo la existencia de unos \$20 billones para cofinanciar la segunda línea del Metro de Bogotá, dinero que se podría emplear mejor en el Fondo para aliviar la situación económica actual, reflejada en un alza en el precio de la gasolina, que pasó de \$9.339 a \$14.364 entre agosto de 2022 y septiembre de 2023. Esto no es consecuente con un país que tiene su propia refinería, que genera el 77 % del combustible

que mueve el transporte vehicular”, acotó el Senador Moreno.

Otro tema al que se refirió y considera de la mayor importancia es la infraestructura vial, recordando que la Comisión VI del Senado ha citado a debate de control político al Ministro de Transporte, quien no sobrepasa el 22 % de ejecución exitosa en este asunto. “Desde el Congreso, aprobamos hace unos meses \$100 billones para el Plan Nacional de Desarrollo, \$23 billones de la Reforma Tributaria y una adición presupuestal de \$16 billones y el país tiene derecho a saber cuáles

han sido los niveles de ejecución de esos recursos”, dijo.

El congresista santandereano planteó la pregunta ¿cuáles son los grandes retos de la infraestructura vial? Y puso como ejemplo, la Ruta del Sol Uno y Dos, que necesita urgentemente ser recuperada y por eso no logra entender respuestas como la del Invías, cuando afirma que se destinarán \$8 billones al fortalecimiento, pero de las vías terciarias, a través de las Juntas de Acción Comunal, sin dejar claro cómo se perfeccionará la contratación con esos organismos y se ejercerá la vigilancia a su ejecución.

Otros temas de la mayor importancia abordados por el congresista fueron la recuperación de la navegabilidad por el Río Magdalena, asegurando que en el gobierno pasado concretó recursos por \$1,5 billones para el tramo entre Barranquilla – Barrancabermeja – La Dorada y la terminación de la Ruta del Cacao, que interconectará los departamentos de Antioquia y Santander con un corredor de doble calzada. Confirmó además que en el Plan Nacional de Desarrollo también quedó plasmada la construcción del principal aeropuerto de carga del país en el Magdalena Medio, que le permitirá a la región convertirse en el nodo logístico multimodal más grande de Colombia.

“El sector del transporte siempre será bienvenido en el Congreso para que nos ayude a dar los debates de control que el país necesita. Por ejemplo, la destinación de \$8 billones para las vías terciarias, con su programa Caminos Comunitarios para la Paz, que a la fecha reporta un exiguo nivel de ejecución del 0,7 % (solo \$7.000 millones empleados)”, afirmó.

Por último, dijo que en el Congreso de la República cursan tres proyectos de ley en materia de peajes, “porque no es posible que, donde las vías están en mal estado o se contrataron como dobles calzadas que no existen, las tarifas sean las más elevadas del país. Los recursos deben ser utilizados acertadamente en el mantenimiento y fortalecimiento de la Red Vial Nacional porque por ella viajan masivamente el transporte de carga, el turismo y el progreso de Colombia”.



● Gustavo Moreno, presidente de la Comisión Sexta del Senado

**Hay que continuar impulsando los proyectos de infraestructura vial para que la economía crezca, porque los recursos están disponibles actualmente para hacerlo.**



## Es posible recuperar completamente suelo y agua contaminados con hidrocarburos

**E**l sector del transporte de carga por carretera, fundamental en economías emergentes como la colombiana para garantizar el éxito de la cadena de suministro, es al mismo tiempo uno de los que se esperan mayores compromisos en temas tan estratégicos como la sostenibilidad.

De ahí que los empresarios estén permanentemente en la búsqueda de tecnologías que eficienten su operación mientras contribuyen con el medio ambiente, sobre todo si la afectación va más allá de las emisiones de gases de efecto invernadero e involucra casos críticos como el de un siniestro vial que reporta el derrame de líquidos o mercancías peligrosas.

De esa oportunidad nació en 2017 Grupo E2S, una compañía fundada por jóvenes emprendedores con mucha experiencia, que desarrollaron un novedoso dúo entre proceso y producto para atender adecuadamente estas emergencias críticas, sobre todo las que involucran hidrocarburos, mediante la reme-

Gracias a un proceso innovador, concebido desde el emprendimiento, en Colombia está disponible una tecnología costo eficiente para mitigar el impacto ambiental por los derrames de mercancías peligrosas.



diación, el tratamiento y la recuperación completa de suelos y cuerpos hídricos afectados con este tipo de contaminantes, en periodos de tiempo entre uno y cuatro meses.

Para ello emplean la técnica de óxido reducción, que utiliza una fórmula propia de productos orgánicos y biodegradables que, al entrar en contacto con la molécula de hidrocarburo, provocan su desenlace químico y la atominan en moléculas más peque-

ñas e inofensivas para el ambiente, que luego son recuperadas progresivamente del lugar donde ocurrió el derrame, sea éste capa vegetal, un lecho de agua o incluso, una infraestructura urbana como las estaciones de servicio de combustibles o pasivos ambientales.

### Prevención, corrección y reacción

Grupo E2S no solo se ocupa de reducirles a los clientes mediante este proceso los

tiempos y costos del desenlace ambiental, sino que les ofrece toda su experiencia acumulada en la recuperación y restauración de más de 100.000 m<sup>3</sup> de suelos y medio centenar de afluentes hídricos, que se complementa con la atención inicial de las emergencias ambientales, elaboración de planes de contingencia, capacitación y programas adicionales de manejo de huella de carbono, brindando de este modo un servicio integral a sus clientes.

El tratamiento y la remediación se hacen Ex Situ On-Site en lugares donde existe acceso al terreno y posibilidad de ejecución del proceso en el suelo o agua afectados o In Situ cuando no se puede extraer la contaminación, pero si aplicar la tecnología de tratamiento con el mismo resultado exitoso.

Durante el proceso de entrega, Grupo E2S presenta a

su cliente los resultados de análisis fisicoquímicos del área intervenida, realizados en laboratorios certificados de Colombia y Estados Unidos, para garantizarles el éxito de los resultados obtenidos luego de su rehabilitación.

La compañía continúa elevando sus niveles de inversión para perfeccionar aún más sus procesos y en su estrategia de crecimiento sostenido han iniciado un proyecto de expansión que contempla mercados latinoamericanos con mucho potencial como México, Chile, Perú y Panamá.

**La tecnología y técnicas de tratamiento empleadas permiten la recuperación de los recursos afectados, en áreas de hasta 1.000 m<sup>3</sup> de suelo, en un periodo de 30 días o menos.**

# En los puertos el asunto es de todos



La Superintendencia de Transporte invitó a todos los actores que intervienen en el comercio internacional a unirseles en un esfuerzo conjunto para hacer los cambios que demanda una operación portuaria a la altura de los estándares globales.

En el marco del VII Encuentro de Empresarios de Fedetranscarga, que convocó más de 200 representantes de las compañías más importantes del sector, la Superintendente de Transporte, Ayda Lucy Ospina, hizo eco del clamor gremial sobre los problemas que existen en la operación, que tienen que ver con el recibo oportuno de la carga, la disponibilidad de contenedores, el cargue y descargue, entre otros y son el pan diario en los puertos de Colombia.

“Tanto las sociedades portuarias concesionadas y no concesionadas, que atienden al régimen de la Ley 1, el cual impone unas reglas de juego para su actividad en

Colombia, como las navieras y los que las representan, que son actores vitales del comercio exterior local y global, juegan un rol muy activo en la cadena de operación y servicios que prestan”, anotó la Superintendente.

Agregó que, entendiendo que había que integrar a las navieras como parte del ecosistema de puertos, fueron incorporadas al Artículo 252 del Plan Nacional de Desarrollo como sujetos de vigilancia por parte de la SuperTransporte.

De otra parte, Diego García Rengifo, vicepresidente de Analdex, manifestó su preocupación por el cuello de botella que generan en los puertos, procesos como los tiempos para importar o exportar, que están entre seis y ocho días mientras que el estándar internacional de la OCDE no supera las 48 horas.

“Así como existe la Ventanilla Única de Comercio Exterior, se hace necesaria la Ventanilla Marítima para simplificarle la vida al empresario, reducir sus costos y tiempos,

mientras continúa trabajando para llegar más rápido a los mercados internacionales en beneficio propio y del país”, comentó el ejecutivo de la Asociación Nacional de Comercio Exterior.

## Hay que modernizarse

El Ministerio de Transporte, en cabeza del Viceministerio de Infraestructura, asumió el reto de implementar el Compes de Puertos que contiene el marco normativo para ajustarlos y modernizarlos. A su vez, la Superintendencia aportará sus propuestas para colaborar en ese propósito como entidad que vive la situación de primera mano cuando hace sus inspecciones, controles y vigilancias en los puertos.

“Estamos ante una actividad económica muy dinámica, sobre la que inciden muchos factores externos, que demandan una capacidad rápida de gestión. Bajo el entendido de que es necesario modernizar la regulación, no se trata solo de reclamar o rechazar la existente, sino de

que los empresarios se sintonicen con las evoluciones del comercio exterior”, recalcó la funcionaria.

Para la Superintendencia uno de sus mayores retos es la modernización e implementar el control, la vigilancia e inspección apoyada en el aprovechamiento del uso de las tecnologías, buscando que todos los actores entiendan la dinámica del mercado, hasta dónde van la oferta y la demanda, hasta qué punto los empresarios tienen libertades y desde dónde el gobierno debe empezar a intervenir los comercios y mercados.

Al mismo tiempo, el Vicepresidente de Analdex recalcó sobre el costo de ser formal en Colombia, algo que considera bastante complejo. “Sin embargo, me preocupa más la informalidad que hay en el país y que se ha convertido casi en una opción ante la montaña de requisitos que exigen entidades como la Dian o las Superintendencias, que deberían hacerle más fácil la vida al empresario”.

**La SuperTransporte expidió una comunicación dirigida a todos los generadores de carga para recordarles la obligatoriedad de inscribirse y reportar al Registro Nacional de Carga.**

# Los transportadores son modelo de comportamiento en las vías, pero no podemos bajar la guardia

Por: María Antonia Tabares Pulgarín  
 Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

**D**urante En esta vigencia 2023 ya tenemos más de 4.000 personas que han fallecido en las vías, tan solo entre enero y julio, lo que comparado con la cifra del mismo periodo en 2022, implica un aumento que bordea el 6 % en materia de siniestros viales.

Lastimosamente muchos padres, madres, esposas y familiares, se están quedando sin sus hijos o compañeros y muchos menores de edad están perdiendo a sus padres o



conviviendo con ellos en condiciones incapacitantes de invalidez o secuelas permanentes.

El problema más grave es que la situación se ha vuelto parte del paisaje en las carreteras, que a nadie conmueve por ser tan común y hasta que

esas conductas socialmente aceptables no cambien en Colombia, muy poco pueden hacer las campañas mediáticas o los mensajes publicitarios.

En cuanto al sector transportador, no es uno de los actores determinantes o que

eleven las cifras de siniestralidad, pues aportan solo un 3 % al consolidado nacional, pero tampoco puede bajar la guardia en ningún momento porque un siniestro vial en donde esté involucrado un vehículo de estas características puede ocasionar daños muy graves.

Otro indicador que reporta el sector es que la mayoría de los eventos donde un conductor de carga ha estado involucrado, ocurre los fines de semana y por ello, es bueno que los empresarios del sector empiecen a revisar procesos internos como los turnos extendidos o la imposibilidad de contar con un conductor suplente para empezar a definir las causas de estos sucesos.

Tenemos que trabajar unidos para que los siniestros viales no ocurran y dejen de ser simples cifras. Se trata de seres humanos que pierden la vida o su salud en segundos, afectando el normal desarrollo de sus familias y comunidades.

Desde la ANSV trabajamos en varios frentes para reconocer el trabajo de las empresas de transporte que destinan tiempo y recursos a capacitar a sus conductores en conductas de seguridad vial y profesionalizar su oficio, con campañas como "No tenía que pasar" para crear conciencia social y sensibilizar a las personas y evitar que normalicen la muerte de un semejante en las vías con frase como "eso era que le tocaba".

La Agencia es una entidad de puertas abiertas para trabajar con los transportadores de carga y pasajeros de todo el país, resolver todas sus dudas en los temas formales y en todo lo que podamos hacer para mejorar los hábitos de conducción segura en las vías del país.



**Junto a Ecopetrol y TGI**

continuamos apostándole a la transformación de las flotas vehiculares de los empresarios de nuestra región.

## Obtén beneficios económicos y contribuye al medio ambiente utilizando un combustible más limpio

Seguiremos ampliando nuestra cobertura en los corredores viales para que dispongas de GNV con mayor facilidad

Es hora de que disfrutes de los beneficios del GNV

COMUNÍCATE AL  
**312 3600928**



GRACIAS A TODOS  
NUESTROS  
PATROCINADORES

# 7<sup>MO</sup> ENCUENTRO DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA

**FEDETRANSCARGA**  
FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA



[WWW.FEDETRANCARGA.ORG](http://WWW.FEDETRANCARGA.ORG)

