



PARAR NO FUE UNA OPCIÓN

El sector del transporte en Colombia siguió en marcha a pesar de la pandemia. Con protocolos y la digitalización de los procesos venció el miedo al contagio para garantizar el abastecimiento y el comercio. Mayor eficiencia y competitividad son hoy los grandes retos.



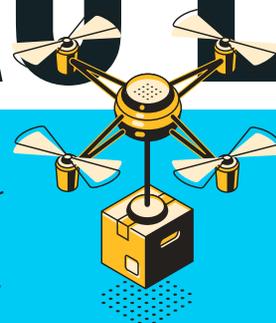


- 102** El futuro es multimodal
- 106** Nunca de detuvo
- 110** Mucho más eficientes
- 114** Nuestro norte
- 120** También en primera línea
- 138** Los otros héroes

Esta edición especial fue posible gracias al apoyo de:



EL FUTURO ES



Con el preciso impulso a este modo de transporte, que permite abaratar los costos de exportación e incrementar la eficiencia en el proceso comercial, Colombia seguirá mejorando su competitividad –como ya lo hizo en 2018–. Este texto nos explica cómo seguir por el buen camino.



**Edgar Higuera
Gómez**
Gerente de
Logística,
Transporte e
Infraestructura
de la Andí

S

Si el país quiere mejorar su competitividad debe optimizar los tiempos y los costos de movilización de los productos, desde la fase de suministro hasta su llegada al consumidor final. Y una de las mejores maneras de conseguirlo es a través del transporte multimodal, que propicia nuevas oportunidades para el comercio internacional. Esta modalidad de contratación en logística permite que el traslado de las mercancías sea más eficaz, brinda un alto nivel de servicio y reduce, de manera significativa, los costos administrativos.

En los negocios internacionales se requiere de un ecosistema

auto-organizado, este demanda una red transportista de la mejor calidad y capaz de cumplir con los tiempos establecidos. En el transporte multimodal el intercambio de datos permite a las partes involucradas mejorar su base de información y agilizar la toma de decisiones. Además, facilita el movimiento de mercancías de manera fluida, utilizando eficientemente la infraestructura naviera, aérea o de transporte terrestre, como el ferrocarril, los camiones barcazas y los demás activos logísticos que generan beneficios y rentabilidad.

La planeación y el transporte de la carga pueden contar con diferentes rutas en el espacio global. El operador de transporte multimodal (OTM) está en capacidad de compartir la información a sus clientes en un proceso de alianzas colaborativas, o a través de las ventanillas únicas. De dicha manera facilita la gestión comercial y el intercambio en el mercado internacional.

Por su parte, el transporte intermodal está soportado en el manejo del contenedor normal, o en los llamados contenedores inteligentes, como una fuente de datos que atraviesa los diferentes modos de transporte y su contrato de servicios en el documento de transporte multimodal.

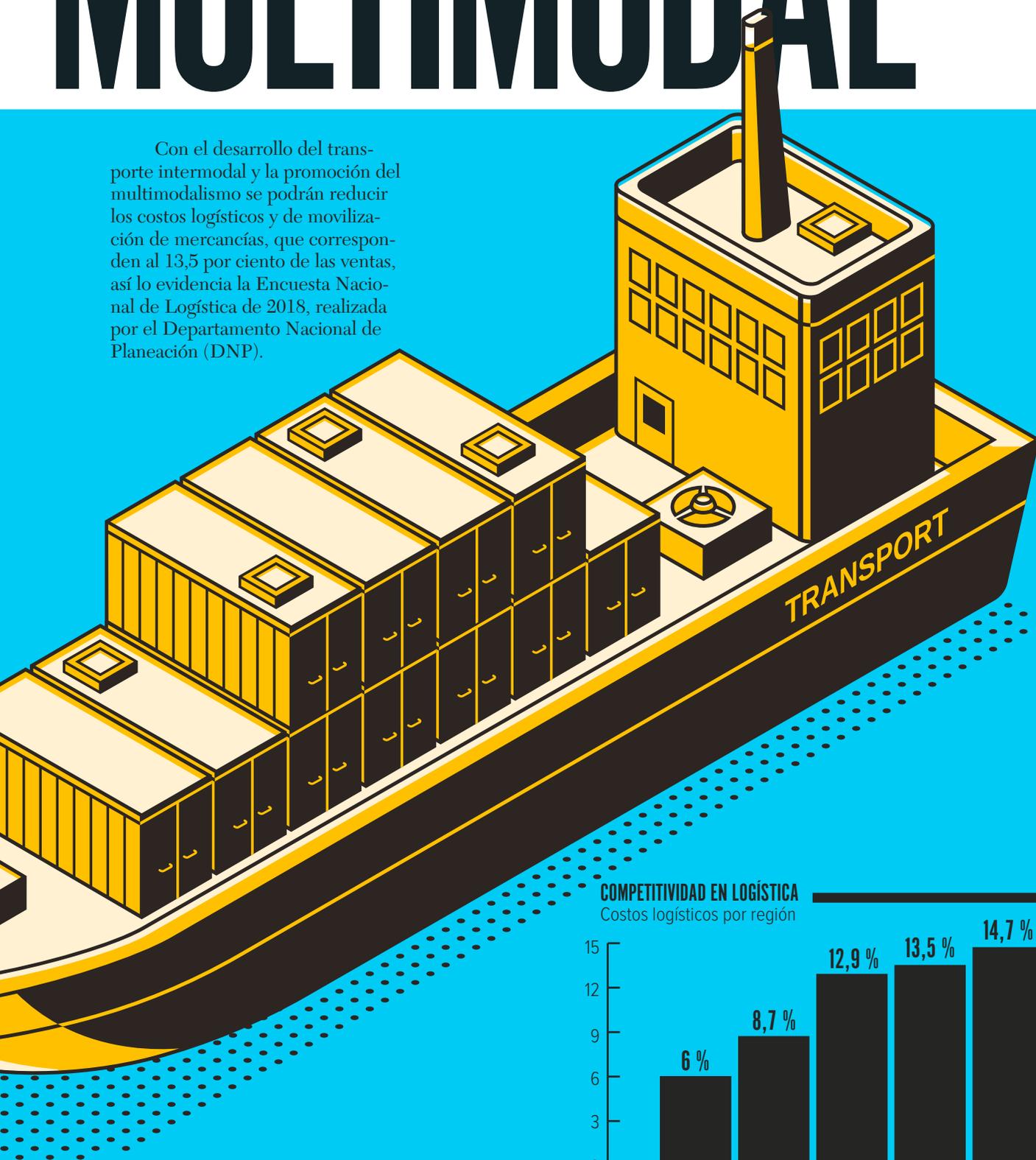
MÁS RÁPIDO Y MÁS BARATO

Nuestro desempeño logístico ha mejorado en los últimos años, así lo indican los datos más recientes del Logistics Performance Index del Banco Mundial. En 2018, como lo demuestra el estudio, Colombia ascendió 36 posiciones en esta materia, pasando del puesto 94 al 58, entre 160 naciones. Es una evolución positiva. Si recordamos los retos topográficos de la geografía local este avance es muy meritorio. Pero aún existe una importante diferencia con otras economías de la Oede, y se debe seguir el ejemplo de otros países de la región como Chile, Panamá, México y Brasil.

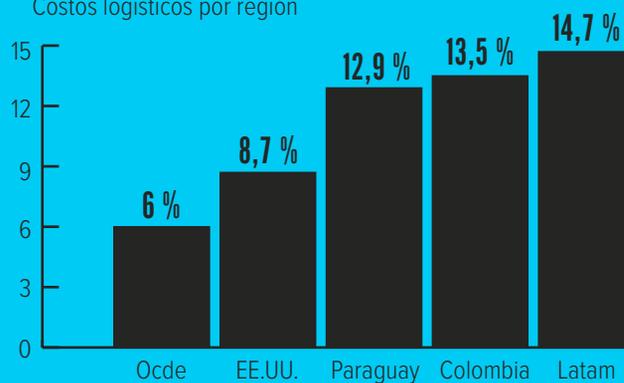


MULTIMODAL

Con el desarrollo del transporte intermodal y la promoción del multimodalismo se podrán reducir los costos logísticos y de movilización de mercancías, que corresponden al 13,5 por ciento de las ventas, así lo evidencia la Encuesta Nacional de Logística de 2018, realizada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP).



COMPETITIVIDAD EN LOGÍSTICA
Costos logísticos por región

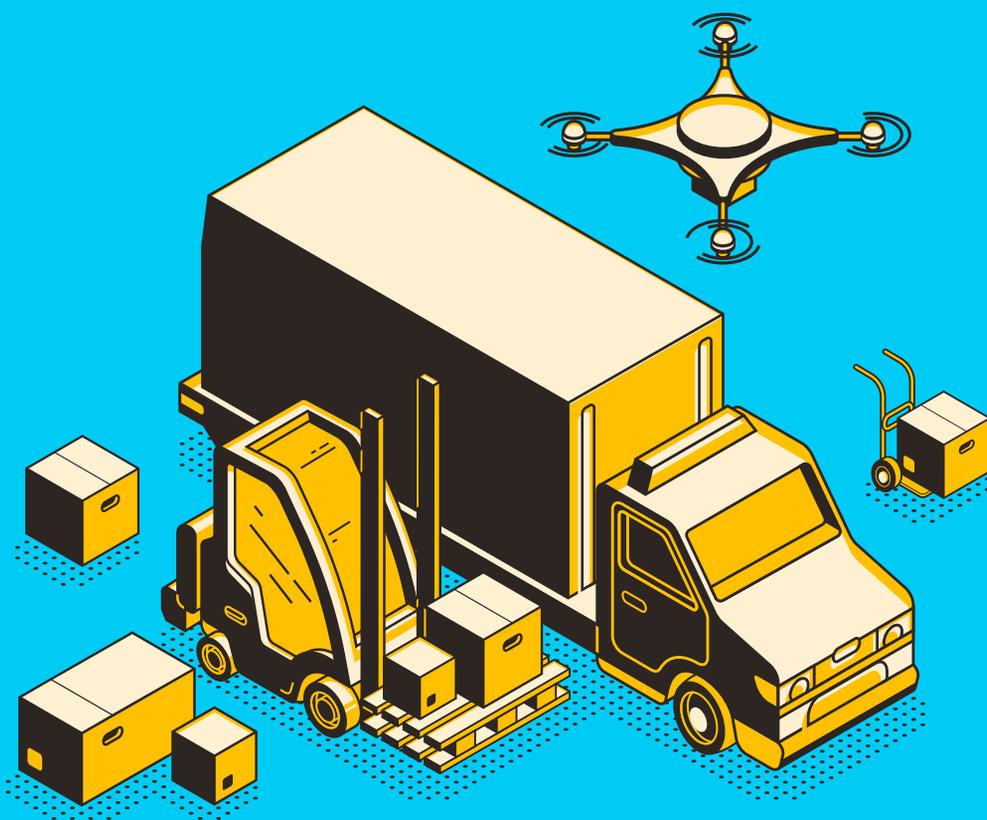


FUENTE: ANDI

LAS TAREAS PENDIENTES

Desde 2015, la mejora del transporte multimodal se ha convertido en otro de los grandes objetivos del país, pero aún se deben materializar los siguientes desafíos:

- Poner en marcha un plan estratégico para la promoción y el desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas (ILE) (2020).
- Promover el uso de TIC en los procesos y fortalecer el capital humano.
- Mejorar la infraestructura de transporte intermodal, portuaria y logística de la región. Con una especial atención al desarrollo de los patios de contenedores, esenciales en el transporte multimodal.
- Adecuar las normas a los nuevos retos para evitar el exceso de costos para el país.
- Integrar los sistemas de información para facilitar el trabajo en conjunto, la interoperabilidad y la comunicación eficiente, entre la entidades que participan en el comercio exterior, como la Dian, el ICA, el Invima, Antinarcóticos, entre otros.



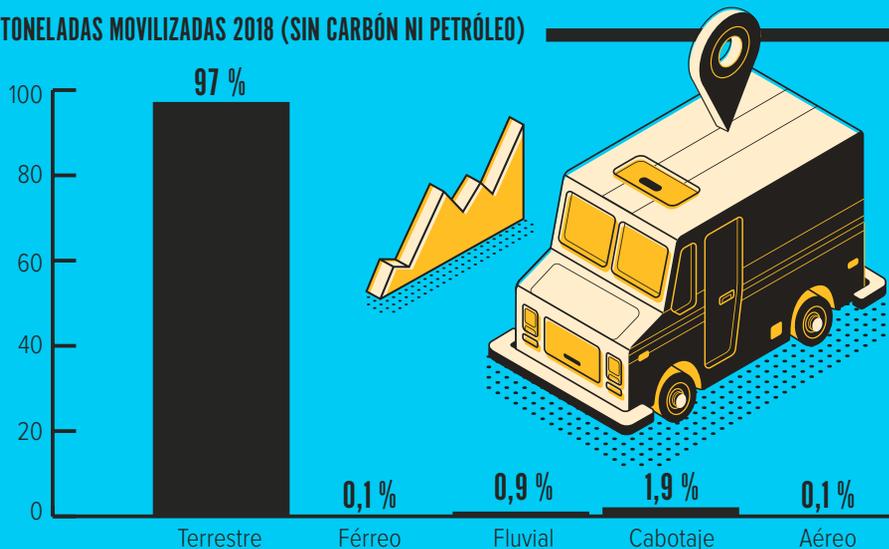
Colombia ocupa el quinto lugar en el manejo de contenedores en América Latina y tiene una capacidad cercana a los 4,0 millones de teus. De estos, 2,5 millones sirven al transbordo extranjero, lo que evidencia las facilidades de los puertos de Cartagena y Buenaventura para el manejo del transporte multimodal internacional. El país cuenta, además, con los servicios de 44 navieras que permiten un alto grado de conectividad global en diferentes rutas marítimas, a través de sus terminales portuarias.

Las líneas navieras Maersk y CGM ofrecen servicios con el *Bill of Lading* (conocimiento de embarque), desde y hacia Colombia, para la operación multimodal en el corredor logístico intermodal Ferrocarril-río Magdalena, que permite la conexión con el centro del

país. De igual manera, operan con la terminal de acceso en los puertos fluviales de Barrancabermeja y Capulco, vía Cartagena, Santa Marta o Barranquilla; y también por intermedio de las zonas francas.

Con la puesta en marcha del intermodalismo los costos para exportar un contenedor podrían tener una reducción del 26,2 por ciento en el modo férreo, y del 50,7 por ciento en el modo fluvial. Y la disminución en los tiempos sería de 14 y 44 por ciento, respectivamente, según el DNP, Conpes 3982 de 2020. 📦

TONELADAS MOVILIZADAS 2018 (SIN CARBÓN NI PETRÓLEO)



FUENTE: ANALDEX CON CIFRAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.



Te quitamos una **carga** de encima



Pregunta por nuestro servicio de Carga Masiva

Movilizamos mercancías en grandes volúmenes y diseñamos estrategias integrales de transporte más eficientes, flexibles y seguras para tranquilidad de nuestros clientes. En Solistica ofrecemos soluciones logísticas integrales 3PL para Latinoamérica.

+70.350

Viajes al año

+160

Vehículos propios

+2.110.600

Toneladas

+2.000

Vehículos fidelizados

Información de Colombia



Transporte



Almacenaje



Valor agregado



Distribución



Mantenimiento de flotas



VIGILADO
SuperTransporte

Más información: T.+57 (1) 7470000 mercadeo@solistica.com



solistica.com

Nunca se detuvo

Garantizar el abastecimiento y la movilidad de pasajeros y mercancías no fue fácil para el sector transportador al comienzo de la pandemia. Aunque al principio tuvo que bajar el ritmo, rápidamente logró adaptar protocolos y procesos para garantizar que el país no se detuviera.

Durante el aislamiento preventivo obligatorio fueron varias las industrias que se vieron obligadas a apagar sus motores. Sin embargo, los del sector del transporte se mantuvieron encendidos, incluso en meses críticos como abril y mayo en los cuales hubo una disminución significativa de los desplazamientos en automóviles, buses y camiones.

Así lo evidencia un estudio sobre el impacto del covid-19 en el transporte de carga en Colombia,

realizado por la Universidad de los Andes y la Federación Colombiana de Transportadores de Carga (Colfecar). *“Frente a los datos de 2019, en abril alcanzamos a tener una reducción del 61 por ciento en los buses, en especial los intermunicipales, y del 46 por ciento en mayo. Por su parte, el tráfico de camiones pequeños disminuyó 30 por ciento en abril y 15 por ciento en mayo, mientras que en los camiones grandes el descenso fue de 20 por ciento en abril y de 5 por ciento en mayo”*, sintetiza Juan Pablo Bocarejo, profesor asociado de la Universidad de los Andes.

El Gobierno nacional y los gremios (Andi y Fenalco) se comprometieron a garantizar el abastecimiento de alimentos y productos de primera necesidad en todo el país y el desplazamiento de quienes tenían



Mónica Pardo
Periodista de economía y negocios



permitida la movilidad como los profesionales de la salud y empleados de los sectores con excepción, entre ellos el del transporte. Se permitió la libre circulación de vehículos de carga y mercancías, y del transporte terrestre de pasajeros por cable, fluvial y marítimo.

Si bien los transportadores recibieron alivios por parte del Gobierno como la reducción del precio del galón de diésel y la suspensión del cobro de los peajes, se enfrentaron a una serie de desafíos. El primero fue la implementación de los protocolos de bioseguridad. *“Al principio no había mucha información sobre las medidas de autocuidado y todos los actores de la cadena logística tuvimos que adoptar protocolos”*, cuenta Nidia Hernández, presidenta de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar).

El 11 de marzo de 2020, a través de una circular conjunta entre el Ministerio de Salud y el Ministerio de Transporte, se impartieron directrices para los prestadores del servicio público de transporte.

Uno de los principales retos ha sido conservar los indicadores de salud y seguridad.

Más adelante, el 24 de abril (Resolución 677), el sector expidió su protocolo de bioseguridad y el 2 de septiembre (Resolución 1537) modificó la resolución anterior con el fin de que el sector se fuera adaptando mejor al comportamiento de la pandemia.

“Debimos implementar los protocolos de un día para otro, cambiar nuestra logística, capacitar a las personas, utilizar tapabocas y trajes especiales”, recuerda Juan Manuel Cubides, vicepresidente jurídico de Inter Rapidísimo. Por su parte Carlos Gutiérrez, presidente de InterCargo, operador de transporte y logística, asegura que uno de los principales retos desde el inicio de la pandemia ha sido conservar su indicador de salud y seguridad: *“Hemos superado la etapa crítica y seguimos trabajando para mantenerlo en cero casos”*.

VENCER EL MIEDO

Cumplir las distintas medidas adoptadas por las autoridades nacionales y locales, que en muchas ocasiones generaron problemas para las operaciones logísticas entre una ciudad y otra, fue otro gran reto para el

sector. *“Cambiaban las reglas de juego constantemente a través de la emisión de múltiples decretos sobre medidas de aislamiento, planes candado, toques de queda y restricciones de ingreso a poblaciones, las cuales impactaron a su vez la dinámica en el recibo y entrega de la carga y las mercancías”*, explica Hernández.



Juan Manuel Cubides, de Inter Rapidísimo, recuerda que fue un tema muy complejo. “Los empleados iban a salir a trabajar y no los dejaban o los multaban. Hacíamos cartas, pero en algunos lugares no tenían validez porque funcionaba otra resolución o decreto”, relata.

Esto ocasionó que las entregas entre ciudades, que normalmente se hacían en 24 horas, se tardaran 48 e incluso hasta 72 horas en zonas de difícil acceso.

El miedo fue otro obstáculo por vencer. Muchos empleados no querían salir y prestar el servicio. Temían contagiarse. “Tuvimos que decirles que nosotros en ese momento éramos estratégicos para el país y que Colombia necesitaba nuestro servicio”, asegura Cubides. Y efectivamente este nunca dejó de prestarse. Por eso Hernández advierte que “transportamos no solo mercancías, sino tranquilidad a la población”.

El miedo fue otro obstáculo a superar. Muchos empleados no querían salir y prestar el servicio. Temían contagiarse.

NUEVAS DINÁMICAS

Al principio del aislamiento preventivo obligatorio las ventas de las compañías se desplomaron. No obstante, con el cambio de hábitos de los consumidores los negocios empezaron a reactivarse y adaptarse a las nuevas dinámicas.

“En dos semanas las solicitudes de los clientes crecieron de manera significativa. De un 10 a 15 por ciento en promedio se subieron a 80 o 90 por ciento. Prácticamente todo lo teníamos que ir a recoger a domicilio y eso nos generó un impacto fuerte porque no estábamos preparados”, anota Cubides y añade que rápidamente debieron contratar personal y ampliar su operación.

La Corporación Colombiana de Logística (CCL) aprovechó la pandemia para desarrollar una nueva línea de negocio que consiste en la comercialización de productos de la canasta familiar por internet. Su nombre es CMerka y permite acceder a un supermercado online.

“Hoy esta línea nos ayuda a superar la crisis económica, gracias a los convenios que hemos realizado con otras empresas para que los colaboradores puedan mercar desde sus casas, a buen costo, con opciones de pago por nómina”, explica Erikson López Díaz, presidente de CCL. La compañía movilizó más de 100 vehículos semanales en distribución nacional y urbana de productos a tenderos, hogares y empresas durante el confinamiento obligatorio. 📦

MOVIMIENTO DE PASAJEROS

A partir del primero de septiembre se reactivó por completo el sector transporte. Desde entonces hasta el 7 de octubre se movilizaron 4.036.178 pasajeros y 756.711 vehículos. Comparado con el periodo del 25 de julio al 31 de agosto, en donde se movilizaron 1.184.883 pasajeros y 274.442 vehículos, el incremento es del 241 por ciento en el movimiento de usuarios. En la semana de receso escolar, del 2 al 12 de octubre, se movilizaron más de 8.061.473 vehículos por las principales carreteras del país, 19 por ciento menos que en la misma semana del año pasado cuando transitaron 9.996.216 vehículos.



ENERGÍA PARA COLOMBIA

Primax donará 12 pesos por cada galón vendido en sus Estaciones de Servicio. Con el dinero se ayudará a pagar el servicio de energía a quienes no pueden hacerlo.

Estos tiempos de crisis han dejado grandes lecciones y reflexiones sobre lo que verdaderamente es importante. La unión, la confianza y la solidaridad son hoy activos fundamentales para la sociedad. Así lo entendió el sector del transporte, que no se ha detenido a pesar de la pandemia al garantizar la conectividad y el abastecimiento del país.

Para algunos actores de esta industria, sin embargo, no es suficiente con mantener una oferta activa de productos y servicios. Ese es el caso de Primax, uno de los principales comercializadores de combustible en Colombia, que, honrando su lema de *Siempre más*, ha lanzado cinco campañas durante el año para ayudar a cientos de familias colombianas afectadas por la crisis económica que generó el coronavirus.

Primax ahora decidió unirse a la campaña 'Comparto mi energía', liderada por el Ministerio de Minas y Energía, a través de la cual se invita a los colombianos a contribuir para pagar las facturas de la luz de las familias de estratos 1 y 2 en todo el territorio nacional. Y es que el recaudo por el pago de servicios públicos se redujo 35 por ciento entre marzo y mayo de este año, según Andesco, pues muchas personas se han visto en dificultades para cumplir con sus obligaciones.

Primax se unió a la campaña 'Comparto mi energía', a través de la cual se invita a los colombianos a contribuir para pagar las facturas de la luz de las familias de estratos 1 y 2.

Así que desde el pasado 26 de septiembre y hasta el próximo 8 de diciembre Primax donará 12 pesos por cada galón vendido en sus Estaciones de Servicio a 'Comparto mi energía'. *"En Primax seguimos trabajando para dar más a todos los colombianos. Por eso le apostamos a esta iniciativa en la que apoyamos a las familias más necesitadas a pagar su factura de luz, entendiendo que este recurso es esencial en nuestro día a día. Hoy tener energía significa acceder a clases virtuales, a trabajo desde casa, a tratamientos médicos remotos, además de temas básicos como la refrigeración de alimentos y otras actividades que representan calidad de vida"*, asegura Yuri Proaño, presidente de Primax Colombia.

La compañía cuenta con aliados estratégicos para cumplir con esta misión: la Fundación Solidaridad por Colombia, que se encargará de la entrega de los recursos, la firma de revisores fiscales Ernest & Young, que acompañará y garantizará la transparencia del proceso y su red de distribuidores, que contribuirán con 2 de los 12 pesos por galón en esta campaña.

El objetivo es que a través de esta iniciativa se vean favorecidas más de 25.000 familias en todo el territorio nacional, aproximadamente 100.000 personas. Para lograrlo es clave la solidaridad de los usuarios de Primax que con cada tanqueada contribuyen a mejorar la calidad de vida de miles de familias colombianas. 📌



FOTO: CORTESÍA PRIMAX

MUCHO MÁS EFICIENTES



El año pasado Colombia fue el país de América Latina y el Caribe que más comercializó vehículos eléctricos. Sin embargo, aún falta camino para que el sector contribuya a mejorar la calidad del aire que respiramos. Así avanza.

Colombia cuenta con un parque automotor que registra una tasa de obsolescencia alta: más de la mitad de los vehículos matriculados supera los diez años. Adicionalmente, el nivel de especificaciones de los combustibles que se suministran es muy bajo comparado con estándares internacionales. Esta combinación de factores afecta la eficiencia del sector en el país, lo que genera que el parque automotor produzca mayores niveles de emisiones contaminantes.

En el marco del Primer Congreso de Movilidad Sostenible organizado por Andemos el pasado mes de septiembre, el ministro de Energía, Diego Mesa, resaltó que el sector transporte consume un 40 por ciento de la energía del país y que el 96 por ciento de esta se concentra en combustibles fósiles, los cuales asegurarán serán fundamentales en la matriz energética de Colombia para 2040.

De manera que la eficiencia energética que genere nuestro parque



Oliverio Enrique García Basurto
Presidente de Andemos

automotor va a definir la sostenibilidad del transporte y es ahí hacia donde debe dirigirse la política pública. En este contexto es necesario analizar los desafíos que permitirán promover esa movilidad sostenible para comenzar a enfrentarlos de manera adecuada como sector.

El primero es construir una política pública que promueva la rotación del obsoleto parque automotor. El crónico envejecimiento de la flota vehicular, además de ir en contra de la innovación, produce externalidades negativas para la población en materia de salud pública por la contaminación que produce. Según un estudio del Departamento Nacional de Planeación que presenta los costos por muertes y enfermedades asociadas a la degradación ambiental en Colombia, para el año 2015 los costos en la salud asociados a la contaminación del aire urbano ascendían a 15,4 billones de pesos, equivalentes al 1,93 por ciento del PIB y relacionados con 10.527 muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades.

Hoy, las medidas existentes en materia de propiedad y uso de vehículos automotores impiden la modernización del parque automotor. Así que es necesaria una nueva regulación que modifique el impuesto vehicular para que sea progresivo en función de la externalidad negativa que genera, contar con una política de Estado para que la restricción que se aplique a la circulación de los vehículos en las ciudades sea con criterio ambiental y con incentivos fiscales que estimulen la desintegración voluntaria de vehículos obsoletos.

Otro desafío importante se relaciona con la calidad de los combustibles fósiles que se suministran en el territorio colombiano, pues existe una relación directa entre las emisiones contaminantes y la calidad del combustible líquido y sus mezclas que se entregan al consumidor final. En Colombia, la calidad de la gasolina corresponde a estándares Euro II y el diésel a Euro IV. Estamos 15



años retrasados frente a lo que rige en otras partes del mundo. Adicionalmente el país no cuenta con un sistema de control de la calidad de los combustibles que se entrega a los consumidores finales.

De manera que es urgente que nuestra legislación acelere la transición a combustibles ultrabajos en azufre –de diez partículas por millón de azufre– y que se implemente un sistema de inspección de la calidad para la cadena de importación, producción, almacenamiento, muestreo, prueba, mezcla, envío, transporte, distribución y gestión de combustibles líquidos derivados de petróleo, biocombustibles y sus mezclas en Colombia, para garantizar así que el producto entregado en las estaciones de servicio cuente con la calidad requerida para el estándar de emisiones reglamentado y el buen funcionamiento del motor en beneficio de la calidad del aire que respiramos.

En cuanto a los vehículos de cero y bajas emisiones, Colombia encabezó la venta de vehículos totalmente eléctricos en América Latina y el Caribe durante 2019, con un registro de 923 unidades. Una posición que ha logrado mantener durante el primer semestre de este año gracias a una política pública que incentiva su compra y propiedad. 📦

Para 2015, los costos en la salud asociados a la contaminación del aire urbano en Colombia ascendían a 15,4 billones de pesos.

40

por ciento de la energía del país es consumida por el sector transporte, según el Ministerio de Minas y Energía.

VÍA A LA INNOVACIÓN

La empresa de logística y transporte OPL es pionera en el uso de vehículos de carga a gas natural en Colombia. Desde 2014 cuenta con Broom Group como uno de sus accionistas.

Desde su fundación en 2006 por empresarios bumangueses y barranquilleros, OPL ha recurrido a la innovación para posicionarse como un referente del sector. Hoy la compañía es líder en transporte de carga líquida, refrigerada, graneles y, por supuesto, de contenedores, con la participación de Broom. “*Nos gusta especializarnos para prestar un servicio integral en la cadena de abastecimiento; estudiamos, somos disciplinados, apostamos a la tecnología de punta y a un conocimiento profundo de cada sector en donde participamos*”, afirma su presidente, **Javier Prada**.

Este año OPL invertirá en la compra de flota adicional de vehículos a gas y eléctricos para complementar la que adquirió en 2019. Adicionalmente, continúa impulsando el transporte multimodal con los camiones como eje principal para la activación del tren y la navegación por el río Magdalena. Desde 2014, con la participación de la multinacional Broom en su portafolio accionario, se ha venido fortaleciendo en servicios a contenedores, carga Reefer y Dry. Esta unión de esfuerzos le ha permitido a OPL consolidarse como apoyo importante a navieras, puertos, importadores y exportadores. 📦



FOTO: CORTESÍA/BROOM GROUP

EL SECTOR QUE MUEVE A COLOMBIA

Es el logístico y de transporte, que garantizó el abastecimiento del país en 2020. Ni las dificultades o la incertidumbre generadas por el covid-19 pudieron detenerlo. Aquí las cifras que evidencian su dinamismo y fortaleza.

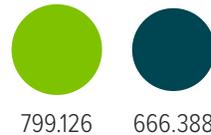
POR REGIONES*

(Desde el 23 de marzo hasta el 13 de octubre)

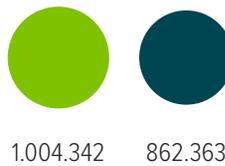
El número de viajes varía según las restricciones locales impuestas por cada gobernación o alcaldía durante el aislamiento preventivo. Las zonas más alejadas de los centros industriales han visto más afectados los viajes:



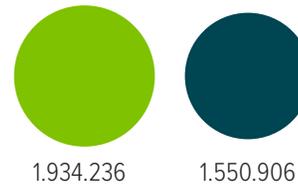
Eje Cafetero



Costa Pacífica



Región Andina



Amazonia



LOS PRODUCTOS MÁS TRANSPORTADOS

(Millones de toneladas)



Maíz



Materiales de construcción



Productos varios*



Paqueteo**



Cementos hidráulicos



Arroz

SERVICIOS LOGÍSTICOS

(Entre el 23 de marzo y el 13 de octubre)

Toneladas movilizadas (millones)



Galones movinizados (millones)



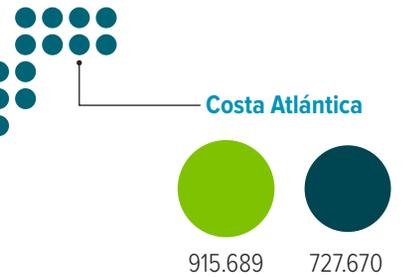
Número de viajes realizados (millones)



*LOS PRODUCTOS VARIOS Y PAQUETEO PUEDEN CORRESPONDER A SERVICIOS LOGÍSTICOS RELACIONADOS CON COMERCIO ELECTRÓNICO Y A LA COMERCIALIZACIÓN A TRAVÉS DE CANALES ALTERNATIVOS. LOS PRODUCTOS VARIOS SE TRANSPORTAN EN UN MISMO VEHÍCULO Y NO SE PUEDEN CLASIFICAR EN UNA SOLA CATEGORÍA.

**PAQUETEO: SE MOVILIZAN VARIOS PRODUCTOS POR PARTE DE MUCHOS REMITENTES EN UN MISMO VEHÍCULO.

FUENTES: PORTAL LOGÍSTICO DE COLOMBIA. MINISTERIO DE TRANSPORTE.

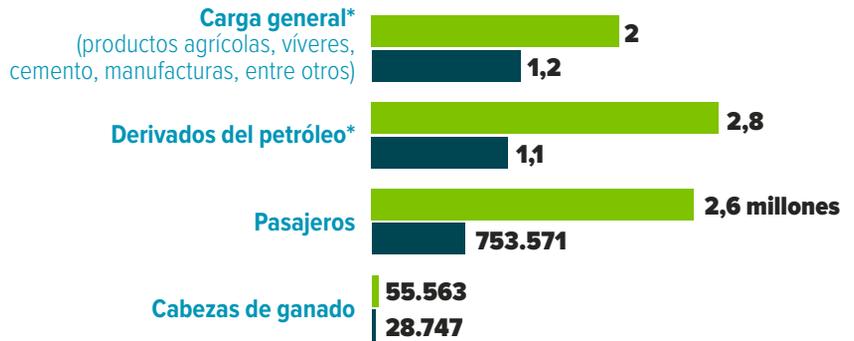


POR VÍA AÉREA

(Total de carga transportada entre el primero de enero y el 13 de octubre de 2020)



POR RÍOS



POR VÍA MARÍTIMA

3,6 millones de galones de combustible se movilizaron por esta misma vía en 56 viajes.



POR CARRETERAS

(Entre enero y septiembre de 2020)



POR VÍAS FÉRREAS

23,1 millones de toneladas de carbón se movilizaron en 2.956 trenes entre enero y julio de 2020 a través del corredor de Ferrocarriles del Norte de Colombia (Fenoco). Esto representa un 19,5 menos frente al mismo periodo de 2019.

35.646 toneladas de 'otros productos' se cargaron en 100 trenes durante enero y mayo de 2020 en los corredores Bogotá-Belencito y La Dorada-Chiriguana. Esto representa un 35 por ciento más que en el mismo periodo de 2019.



Gonzalo Mallarino
Escritor

VOCES

NUESTRO NORTE

La infraestructura vial es el principal medio que escogió Colombia para movilizar a sus habitantes, garantizar el abastecimiento y el comercio. Nuestro columnista analiza las bondades y desventajas de esta ruta, totalmente opuesta a la de países como Suiza.

Una vez tuve que viajar por tierra entre Zúrich y Berna, unos 120 kilómetros. Iba a hablar de mis novelas en algunas ciudades suizas. Atardecía cuando aterrizamos, anochecía cuando cogimos carretera. Claudia Turbay, inteligente, dulce, a la sazón embajadora en aquel país civilizado y silencioso, había enviado un auto de la embajada a recogerme.

Yo esperaba tremenda carretera. ¡Pues no! Era apenas una vía en buenas condiciones, de dos carriles en algunos tramos, de un carril en otros. Siempre bien conservada, aceptablemente iluminada.

¿Cómo puede ser?, pregunté, ¿por qué no hay una autopista des-pampanante como en Estados Unidos o en Alemania o en Francia? Y la respuesta me sorprendió: porque no nos interesa que la gente viaje en automóvil. Para eso tenemos los trenes. La red ferroviaria suiza es quizás la mejor del mundo. Después me explicaron

también por qué no se gastaba tanta plata en postes e iluminación, porque la energía había que cuidarla como oro. Y cuando pregunté qué eran unos ductos o túneles que se veían cada tanto, que atravesaban la carretera por debajo, me explicaron que a lado y lado, aunque yo no los viera muy bien, había bosques inmensos, y los ductos eran para que los animalitos pudieran atravesar sin correr peligro de que los cogieran los carros.

Así es la cosa. La civilización. Nosotros destruimos nuestros ferrocarriles, nuestros ríos, y estamos haciendo lo posible por degradar nuestros mares. Casi todo el transporte de personas y de carga se hace por carretera. Y es costoso y peligroso, dada la geografía colombiana. Aunque no es que Suiza sea propiamente plana, ¿no?

Así es. Me da dolor y vergüenza pensar en lo que costó el túnel de La Línea, las décadas que tomó hacerlo, y el hecho inconcebible de que sea solo de una vía. Me da dolor la placa

inmensa que se puso el Gobierno, su pirámide para la historia, vanagloriándose. Qué tristeza.

Pero bueno. Aquí he echado ajos al Estado colombiano también, por no hacer, en más de un siglo de promesas, una carretera segura y moderna para ir al llano. Y he llorado de emoción describiendo la Ruta del Sol, que es de una belleza admirable. Unas son de cal y otras de arena. Sé que durante la pandemia los conductores de los camiones y tractomulas no han parado. Por eso hemos tenido lechugas y acelgas y carne y leche y pan en la mesa. Gracias a nuestro campo, primero, y segundo, a esos tipos rudos, panzones las más de las veces, que se juegan y se ganan la vida detrás de la cabrilla.

Vamos a ver qué pasa con las vías de 4G y 5G. Parecen buena idea. No queda otra alternativa. Suiza no siguió esa ruta, ya lo vimos, pero ese parece ser nuestro norte.

Al regreso, de Berna a Zúrich, ya me vine en tren. 🚆

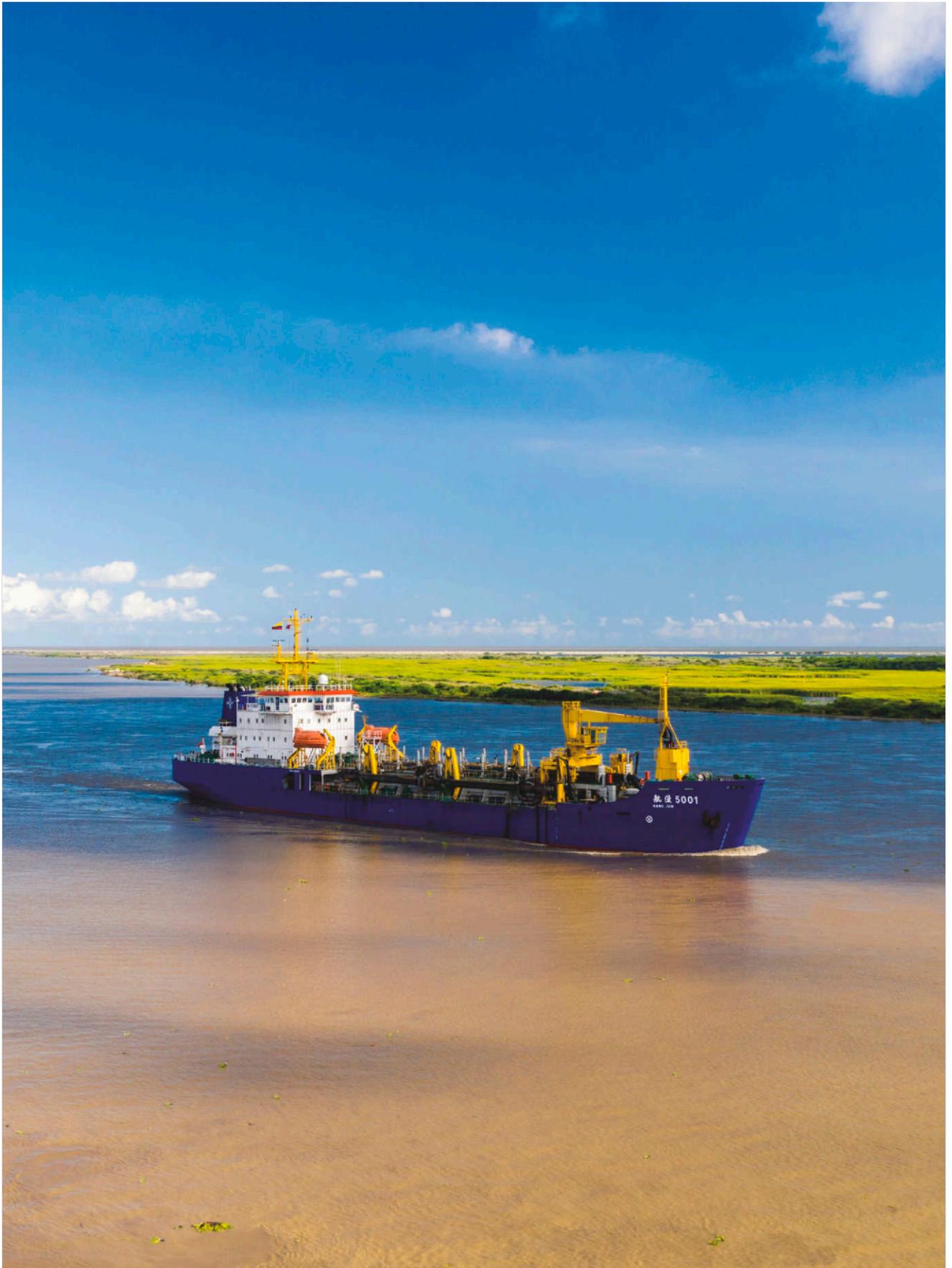


FOTO: @VISIONSINLIMITES

Desembocadura del río Magdalena, Bocas de Ceniza.

EL PUERTO QUE NUNCA DUERME



Así es el de Cartagena, que ha sido elegido en 10 ocasiones como el mejor del Caribe, el de mayor conectividad en la región y fue el primero de América Latina en recibir el sello Safeguard. ¿Por qué es un ejemplo de crecimiento comercial y de protección de su talento humano? Se lo contamos.

Durante la pandemia el país ha necesitado más que nunca de sus puertos para el oportuno abastecimiento de alimentos, medicinas, y elementos de alta demanda, como tapabocas, alcohol y guantes. El covid-19 ha creado una ola de incertidumbre que afecta a la mayoría de industrias del planeta. Todos los sectores económicos viven una transformación y “*los puertos no son la excepción*”, como lo dice el capitán Alfonso Salas Trujillo, gerente del Grupo Puerto de Cartagena (GPC). Sin em-

bargo, las actividades de la terminal no se han interrumpido. Si se detuvieran, el país y la región sufrirían las consecuencias. Basta recordar que el comercio representa el 59 por ciento del PIB mundial, y el marítimo se encarga de transportar el 90 por ciento de esas mercancías. “*Al ser eslabones fundamentales en esta cadena, es evidente que la pandemia haya afectado a los puertos de manera directa*”, explica el capitán.

Como en pasadas coyunturas, el puerto de Cartagena ha demostrado su competitividad y su capacidad de operación. En la crisis financiera de 2009, cuando el comercio global disminuyó un 22 por ciento, la carga del puerto



FOTO: HÉCTOR RICO

28
 por ciento más de carga movilizó la Sociedad Portuaria de Cartagena durante el primer semestre de 2020, en comparación con el mismo período del año anterior. Esto equivale a 3.640.202 toneladas.

creció un 16 por ciento. Y, a pesar de las circunstancias, el crecimiento continuó en 2020. Salas explica que los buenos resultados de la terminal se deben a la suma de capacidades adquiridas a lo largo del tiempo: *“Y especialmente a la preparación de nuestra gente, a la eficiente inversión en infraestructura y en equipos, a la incorporación permanente de las tecnologías más modernas, a la productividad de cada una de nuestras operaciones y a los servicios que ofrecemos”*. Hoy, por ejemplo, los nuevos servicios del puerto le permiten a Colombia una mayor conectividad con Asia, un eslabón clave para nuestro comercio exterior.

La Terminal de Contenedores de Cartagena (Contecar) y la Sociedad Portuaria de Cartagena, siguen siendo líderes en el arribo de buques y en el movimiento de contenedores en el país. Según el Boletín Estadístico del Tráfico Portuario en Colombia, elaborado por la Superintendencia de Transporte, Contecar movilizó 9.976.042 toneladas en el primer semestre del año; un 10,8 por ciento más que en el mismo periodo

PROTOSCOLOS DE BIOSEGURIDAD

Además del Comité Covid-19, el programa ‘home office’ y las medidas de trabajo individualizado, estas son otras acciones implementadas por el puerto que lo hicieron merecedor del sello de protección Safeguard, de Bureau Veritas.



Incremento de las labores de desinfección y limpieza en las cabinas de las grúas, vehículos de la empresa y oficinas.



Instalación de 36 lavamanos; 14 en la Sociedad Portuaria de Cartagena y 22 en Contecar.



Autodignóstico diario de salud por parte de los colaboradores, para tomar acciones inmediatas en caso de aparición de síntomas.



Cada día se les toma la temperatura a quienes ingresan a las terminales del puerto.



Se realizaron 1.091 pruebas en el primer semestre del año.



Entrega de tapabocas para los colaboradores que lo requieran.



Todos los buques que llegan a las terminales deben presentar la Declaración Marítima de Sanidad y de los síntomas de covid-19 de la tripulación. También una lista con la temperatura corporal de los tripulantes.

de 2019. La Sociedad Portuaria de Cartagena, por su parte, alcanzó las 3.640.202 toneladas, lo que representa un notable crecimiento del 28,7 por ciento frente al primer semestre del año anterior.

Por su operatividad y resultados, la organización ha sido reconocida, por décima vez, como el Mejor Puerto del Gran Caribe por la Caribbean Shipping Association, y ha sido destacada por la Cepal como el cuarto puerto con mayor movimiento de carga en América Latina. Desde 2017, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (Unctad) lo destacó como el de mayor conectividad en la región. Una mención acorde con el

desempeño de estas terminales que conectan a más de 750 puertos en 140 países de todos los continentes. En 2020 ascendió cinco puestos en el *ranking* One Hundred Ports, que califica los 100 puertos de contenedores de mayor tamaño en el planeta, al ocupar el puesto 60.

“El próximo reto del puerto es encontrar las oportunidades en medio de la incertidumbre. La historia ha demostrado que antes y después de las grandes crisis mundiales, siempre ha habido ciclos de importante crecimiento, marcados por grandes transformaciones”, recuerda el capitán Salas.

Todos los sectores económicos viven una transformación y los puertos no son la excepción.

PRIMERO LAS PERSONAS

Con el fin de asegurar la sostenibilidad portuaria y el bienestar de sus trabajadores, el GPC ha priorizado la sanidad por encima de cualquier otro tema en su



agenda. Aquí se sabe claramente que la continuidad de sus niveles de eficiencia, y de las actividades de comercio exterior, dependen de la salud de sus trabajadores.

Una de las estrategias implementadas para prevenir y controlar el contagio entre los colaboradores, sus familiares, y los habitantes de su área de influencia, es el Comité Covid-19. Diecisiete trabajadores de distintas áreas se reúnen a diario para priorizar acciones y decisiones que propendan por el cuidado de su fuerza laboral. También se destaca el programa de *home office* para el 44 por ciento de su nómina (440 personas), y el trabajo individualizado, que protege a sus empleados



al limitar, a lo estrictamente necesario, su contacto con otras personas. Todas estas medidas han hecho posible la operación ininterrumpida del puerto durante los ocho meses de la pandemia.

Gracias a estas prácticas de bioseguridad, la Sociedad Portuaria de Cartagena y Contecar se convirtieron en los primeros espacios portuarios de América Latina en recibir el sello de protección Safeguard. Esta certificación la otorga la compañía Bureau Veritas, líder mundial en este campo (complemente esta información con el recuadro que añadimos sobre el tema).

¿MISIÓN IMPOSIBLE?

No, en Contecar, la única terminal del país que cuenta con 13 grúas Súper PosPanamax, todas las misiones son posibles. Así quedó demostrado el pasado martes 7 de julio, cuando se llevó a cabo una operación sin precedentes. A las cinco de la tarde, el Valparaíso Express, un portacontenedor cuya dimensión equivale a 3,3 canchas de fútbol; y el Guayaquil Express, construido en 2017, atracaron en la bahía de Cartagena. Ambos buques, pertenecientes a la línea naviera Hapag Lloyd, pueden transportar más de 10.500 contenedores cada uno; también en esa fecha arribó el portacontenedor Calais Trader.

La operación, que consistió en el descargue y cargue de los buques, requirió 12 horas de trabajo, 13 grúas Súper PosPanamax y más de 200 personas en labores: 13 operadores de grúa y 49 de Grúas de patio RTG, 117 conductores de camiones, 13 chequeadores y portaloneros, tres controladores de operaciones, dos planeadores de patio, un controlador de equipos y de Grúas de patio RTG, un coordinador de operaciones, ocho personas para manejo de carga refrigerada, entre otros. En total, al sumar los tres barcos, se movieron 5.143 contenedores (416 por hora), de los cuales 360 fueron para importación, 316 para exportación y 4.467 para transbordo. 📦

'CUIDADOSA' INVERSIÓN

10.0000 millones de pesos, aproximadamente, invertirá el Grupo Puerto de Cartagena en ayudas para mitigar los efectos de la pandemia y cuidar a todas las personas que forman parte de su operación. Al 30 de septiembre, se habían ejecutado 4.832 millones.

Salud



Cerca de **3.497 millones** de pesos destinaron a este sector.

56 equipos



se han entregado para beneficiar a hospitales, laboratorios y unidades de cuidados intensivos: 22 ventiladores, 31 monitores, una planta eléctrica, un ultracongelador y un extractor RNA.



3.716 insumos para pruebas de covid-19.

1.500 oxímetros.



235.746 elementos de protección

e insumos médicos como batas, tapabocas N95, gorros y pijamas desechables, se han entregado a centros de salud y a la comunidad portuaria.



Alimentos

1.334 millones



de pesos, aproximadamente, se destinaron a la adquisición de alimentos para las comunidades.

22.023 mercados

entregó el Grupo Puerto de Cartagena, a través de su Fundación, a las comunidades de los barrios Albornoz, Santa Clara, Ceballos, Nuevo Oriente, San Isidro Bajo, El Zapatero, Las Colombias, entre otros.

1.465 mercados

se entregaron en septiembre.





TAMBIÉN EN PRIMERA LÍNEA

No solo el personal médico ha sido vital durante la pandemia. Los repartidores son esenciales para que el mundo siga en movimiento. ¿Cómo vivieron el confinamiento en las calles?

Fue como tomar aire. Las semanas previas al aislamiento obligatorio en buena parte del mundo todos estaban expectantes. Llegaban noticias de más y más países desbordados con contagios y muertes hasta que a mediados de marzo le tocó el turno a Colombia. Y entonces aguantamos la respiración. Al menos la mayoría porque el país, paralizado, debía seguir en movimiento. Medicamentos, alimentos y ayudas humanitarias no podían faltar. Al igual que el personal médico, los repartidores no tuvieron nunca la opción de parar.

Esta nueva realidad, sin embargo, llegaría con una contra-

dicción: a pesar de que las calles estaban vacías, y el servicio de mensajería se haría indispensable por las circunstancias, el trabajo disminuyó significativamente durante las primeras semanas de aislamiento. “Las entregas se redujeron porque la mayoría de locales estaban cerrados”, recuerda Alfonso González, operador de servicio de *envía* en Cúcuta.

Durante los últimos 20 años, este cucuteño se ha dedicado a la mensajería para ganarse la vida. A *envía* llegó en el año 2000 buscando nuevas oportunidades.

Desde entonces, su rutina fue más o menos la misma todos los días. “En la mañana iniciamos con la descarga de lo que llega del interior para entregar en la ciudad. Luego preparamos los vehículos para salir al respectivo reparto de la mercancía. Durante la distribución se puede presentar lo que llamamos

aquí “recolección”, que quiere decir que recibimos mercancía a los clientes. Esta se nos asigna al celular. Así vamos entregando y recogiendo”, explica González.

En marzo de 2020 ya no hubo mucho qué recoger ni entregar. El cierre o pausa en la que entraron las empresas, que suelen ser los principales clientes de

Al igual que el personal de la salud, los repartidores no se detuvieron.

MOVERSE AUNQUE EL MUNDO PARE

Las empresas de mensajería crearon nuevos servicios y se reinventaron para adaptarse a la nueva realidad e impulsar a otros sectores y emprendimientos. Estas son algunas de las novedades:

- Entregas con recaudo para personas y empresas.
- Transportar nuevos productos.
- Recoger paquetes a domicilio.
- Autoenvíos. Ahora es posible enviar un paquete sin bajarse del carro.
- Incremento en la capacidad de transporte terrestre para compensar el cierre de los vuelos.



DESEMPEÑO SUPERIOR



las transportadoras de mercancía, desaceleró la dinámica a la que estaba acostumbrado González. Sin embargo, tanto la empresa para la que trabaja como las demás compañías de mensajería del país se acomodaron a las nuevas circunstancias, entendieron que los cambios eran, sobre todo, una oportunidad, y lograron superar el traspés inicial.

“Llevamos trabajando en Interrapidísimo como diez años – dice Ligia Salamanca, socia repartidora de esta empresa ubicada en Tabio, Cundinamarca–. Normalmente la jornada es de diez de la mañana a cinco o seis de la tarde. Pero cuando cerraron el país tuvimos vía libre para trabajar, entonces empezamos a hacer algunos cambios para estar disponibles cuando la gente pudiera salir de acuerdo al pico y cédula. Así pasamos de enviar 15 o 17 paquetes al día a mandar unos 100. ¡Fue una locura!”.

De acuerdo con José David Pérez, gerente Regional de *envía* en Cúcuta, la mensajería ahora no sólo transporta bienes, sino que conecta al comprador y al vendedor en cualquier parte del mundo. Además del repentino incremento en los volúmenes de trabajo, que se produjo por los nuevos servicios que implementaron para adaptarse a las circunstancias, sus trabajadores tuvieron que aprender a convivir con tres reglas de oro: el uso permanente del tapabocas, lavado de manos constante y conservar siempre la distancia. Aún así, el temor a contagiarse cada vez que hacen una entrega los acompaña siempre. 📦

¡PARA MAYOR SEGURIDAD!

Las empresas de mensajería implementaron protocolos para seguir conectando al país mientras cuidan de sus empleados, clientes y socios repartidores:

- Desinfectar los vehículos al comenzar y terminar la jornada de entrega y recolección de paquetes con alcohol concentrado al 70 por ciento.
- Empacar los paquetes en doble bolsa.
- Fomentar el pago con tarjeta y otras plataformas digitales para minimizar el contacto físico.
- Hacer la entrega sin contacto, y en el caso de las propiedades horizontales se solicita al usuario recoger el paquete en portería.
- Registro detallado de cada uno de los clientes.

Hace 45 años ruedan en Colombia los camiones Kenworth. **Casa Inglesa**, el primer representante de la marca en el país, garantiza desde entonces equipos de diagnóstico de última tecnología y un inventario de repuestos.

El sector transportador es una pieza fundamental para la competitividad de Colombia. Así que contar con aliados como Casa Inglesa, que en 1975 se convirtió en el primer representante de la marca de camiones Kenworth en el país, es clave. Hoy Casa Inglesa tiene sedes en las principales ciudades del territorio nacional y talleres de servicio posventa en Siberia, Bucaramanga, Barranquilla y Barrancabermeja, además de tiendas exclusivas de repuestos en Medellín, Duitama, Cali, Ibagué y Yopal.

Dentro de su portafolio se encuentran los populares modelos de camiones Kenworth T370, T460, T800 y las nuevas versiones T680 y T880, con motores Cummins ISX15 o Paccar MX-13. Los nuevos modelos vienen con innovaciones tecnológicas en los sistemas de seguridad, son más amplios y garantizan un desempeño superior. El motor Paccar MX-13, por su parte, es eficiente, con un bajo costo de operación y el único del mercado con certificación B10, lo que significa que su funcionamiento se ha probado por más de 1.6 millones de kilómetros de manera exitosa.

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



FOTO: CORTESÍA CASA INGLESA

UN IMPULSO AL COMERCIO ELECTRÓNICO

Los nuevos servicios de compañías de envíos han facilitado las compras por internet. Con entregas más rápidas y la posibilidad de pagar en efectivo, cada vez más usuarios se animan a comprar en línea.

Abril fue un mes catastrófico para la economía colombiana. El confinamiento generó estragos y muchas empresas no lograron resistir. Para compañías como *envía* fue uno de los peores momentos de su historia. Movilizaron un poco menos de un millón de envíos, cerca del 36 por ciento de lo que se estimaba. Sin embargo, en el mes de mayo duplicaron esa cifra y empezaron a reactivar por completo su operación.

Durante el mes de julio movilizaron más de 1,8 millones de paquetes de 1 a 8 kg por todo el territorio nacional, muy cerca de la meta de los 2 millones de envíos mensuales prevista para fin de año. Más que una reacción rápida a la emergencia sanitaria, esta sorprendente recuperación se debe a la transformación que emprendió desde 2018.

“Ese año empezamos a innovar en nuestros productos y procesos porque vimos que se acercaba un ‘boom’ del comercio electrónico. La principal innovación –y la que nos ha permitido operar mejor durante la pandemia– fue una nueva unidad de negocio que llamamos Paquetes”, explica Alejandro Cubides, director de Mercadeo de *envía*. Esta es una categoría de envíos entre uno y ocho kilogramos, que se ajusta a las necesidades de precios y entrega a domicilio del comercio electrónico. Además se implementó la solución de ‘Reparto con recaudo’, que permite hacer el pago al recibir el producto, una alternativa que les genera tranquilidad a quienes todavía se sienten inseguros de comprar por internet y da la posibilidad de superar barreras como el acceso a una tarjeta de crédito.

Entre mayo y julio la compañía *envía* entregó más de 4,7 millones de paquetes exprés por todo el territorio nacional.

Gracias a estas y otras medidas *envía* se posicionó como un catalizador del comercio electrónico en tiempos en que esta actividad se ha vuelto fundamental para los emprendimientos, las grandes empresas y las familias. *“Nos hemos adaptado a la demanda con protocolos de bioseguridad y tecnología. Para la gente es muy importante porque pueden solicitar un envío hoy, y el destinatario lo recibirá al día siguiente antes de las tres de la tarde”,* advierte Pedro Ángel Rey, director de Logística y Operaciones.

“Ha sido muy gratificante ver cómo hemos ayudado a que la economía se mueva y a conectar a las familias con envíos a pesar del distanciamiento. En medio de esta difícil situación, hoy cada paquete es más valioso que antes”, concluye Cubides. 📦

FOTO: CORTESÍA ENVÍA





RENTABLES Y SOSTENIBLES

Los vehículos a gas natural ahorran costos y hacen más eficientes las operaciones logísticas. Además, reducen casi en un 100 por ciento el material particulado. Sus beneficios tributarios también contribuyen a que hoy sean una alternativa cada vez más popular entre las empresas.

FOTO: CORTESÍA EPM

En un entorno tan competitivo y complejo como el actual, las empresas necesitan ser más eficientes y evidenciar su compromiso con el medioambiente. La operación logística es una de las claves para conseguirlo. Por eso compañías como Alpina, Colombina, Huevos Kikes, Teca Transportes S.A., entre muchas otras, decidieron implementar una flota de vehículos ciento por ciento a gas natural.

Los beneficios de esta determinación son evidentes. El gas natural vehicular ahorra hasta un 30 por ciento en comparación con el diésel y permite eliminar costos relacionados con la sustracción de combustible. Adicionalmente, por ser vehículos amigables con el medioambiente el Estado ofrece incentivos para quienes los adquieran. Por ejemplo, la posibilidad de ser exento de IVA, de recibir descuentos en el impuesto de renta de hasta el 25 por ciento y de contar con un arancel preferencial entre 0 y 5 por ciento.

A lo anterior se suma su contribución a la reducción de casi el 100 por ciento del material particulado y de las emisiones de CO₂ en cerca de un 30 por ciento. Con el gas natural vehicular no solo mejora la calidad del aire, la contaminación auditiva es también menor. En comparación con un vehículo diésel, los que utilizan gas generan hasta un 40 por ciento menos de ruido.

Todas estas bondades han hecho que esta alternativa tome fuerza en la industria automotriz en Colombia. Actualmente existe una amplia oferta de vehículos a gas natural de marcas europeas, americanas y asiáticas, tanto para carga pesada, como tractocamiones, compactadores de basura y volquetas, y para carga liviana, como vehículos de paqueteo. Este dinamismo a su vez ha permitido que en el país se desarrolle un mercado con todas las garantías y el respaldo para que las empresas que se inclinan por elegir flotas de vehículos con este sistema puedan resolver, de la mano de un equipo técnico y experto, cualquier inconveniente. De hecho, el país cuenta con una infraestructura consolidada de más de 700 estaciones de gas natural vehicular a lo largo de todo el territorio nacional.

Adicionalmente, para incentivar y facilitar el acceso a esta tecnología, la industria del gas natural en Colombia les ofrece a empresarios y transportadores un incentivo económico que reduce el costo de adquisición de este tipo de vehículos. 



FOTOS: CORTESÍA 4-72

EL SECRETO DE LA REACTIVACIÓN

En medio de la crisis por el covid-19, el comercio electrónico, especialmente internacional, se ha convertido en una gran oportunidad. El Operador Postal Oficial de Colombia 4-72 se posiciona como un aliado de conexión entre el país y el mundo.

Con la apertura gradual de las economías a nivel mundial y la reactivación de los vuelos internacionales, el tercer trimestre de 2020 ha sido muy positivo para los volúmenes de envíos de comercio electrónico recibido desde el exterior y distribuido por 4-72. El crecimiento ha sido de 2,5 veces con respecto al segundo trimestre y al comparar septiembre de 2020 con el mismo mes de 2019, este fue superior al 35 por ciento. En relación con diciembre también hay un repunte del 13 por ciento, lo cual representa un incremento importante respecto a las temporadas de Black Friday y Navidad, que presentaron un pico alto en años anteriores por compras en *marketplaces* internacionales.

Durante el último trimestre del año hay previstos varios días en los que se promoverán las compras *online*. Una gran oportunidad para que las empresas, especialmente las medianas y pequeñas, se animen a incursionar en el mundo de las ventas en línea con un aliado que les permita gestionar la última milla. Pensando en esto, **4-72 trabaja junto con la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico en la plataforma www.yaestoyonline.co**, a través de la cual se brinda capacitaciones gratuitas sobre

logística. De esta forma se facilitan herramientas que les permitan a las empresas incursionar en el comercio electrónico local y acceder a través del Operador Postal Oficial de Colombia al mercado internacional usando la red postal universal y llegar a más de 190 países.

“Brindamos una capacitación constante sobre cuáles son los beneficios de tener una tienda ‘online’ y de la utilización de productos como EMS (Express Mail Service) o exportafácil para impulsar las empresas. Buscamos que conozcan cómo tener éxito al decidir incursionar en las ventas online, enseñándoles las ventajas que les ofrecemos como Operador Postal Oficial de Colombia”, asegura Luis Humberto



Jiménez Morera, presidente de Servicios Postales Nacionales 4-72.

De igual forma, la empresa busca apoyar a los pequeños empresarios. Así que en caso de que una persona natural quiera hacer envíos con 4-72, sin convenio, para comenzar su empresa, puede utilizar el servicio de recogida a domicilio o dirigirse a un punto de venta 4-72. 📦

ALIADO DE LOS NEGOCIOS

Estos son los requisitos para utilizar los servicios logísticos de 4-72:

- Facturación mensual mínima de un millón de pesos.
- Tiempo mínimo de constitución de la empresa de seis meses.
- Que la empresa esté legalmente constituida en Colombia.
- Entrega de la documentación solicitada por el asesor.

POR OTROS CIEN AÑOS DE HISTORIA

Desde su llegada a Colombia en 2002, Broom Group ha invertido cerca de 38 millones de dólares en el país. Su propósito: conectar redes de abastecimiento a través de la implementación de modelos de integración colaborativa entre las principales navieras y los diferentes eslabones de la cadena de suministro.

El coronavirus no detuvo la inversión extranjera en Colombia, tampoco paró la cadena de abastecimiento. Por ejemplo, la exportación de productos agrícolas se fortaleció, tal es el caso del aguacate, los cítricos y la gulupa, entre otros, operaciones en las que Broom Logistics participa. Esto permitió que grupos como Broom, de capital chileno, con 100 años de historia en logística portuaria, naviera y de transporte, registrara en lo corrido del año un crecimiento en ventas del 28 por ciento en el último año versus el 2019, y un incremento del 17 por ciento en sus utilidades antes de impuestos versus el 2019. A pesar de la crisis, el grupo no despidió a ningún empleado. Por el contrario, sigue invirtiendo y apostando por el país.

Desde su llegada a Colombia en 2002, Broom Group ha invertido cerca de 38 millones de dólares, ubicándose en ciudades como Cartagena, Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta, Cali, Bucaramanga y Bogotá. En total, genera cerca de 550 empleos directos, durante la pandemia ha creado 50 puestos nuevos de trabajo y para febrero de 2021 espera duplicar esa cifra. Además, desde el pasado agosto está operativa su nueva Zona de Actividad Logística en Cartagena, donde invirtió, en asocio con Petromil, cerca de 4,6 millones de dólares.

A través de ZAL SAS., una de sus compañías que consiste en una plataforma que integra servicios y operaciones necesarias para el manejo *in land* eficiente de la cadena logística, Broom se hizo a clientes relacionales de la talla de Maersk, Sealand, Ham-

burg Sud, Hapag Lloyd, MSC, One Line, PIL y Marfret, entre otros, así como la Sociedad Portuaria de Cartagena, Contecar y la Sociedad Portuaria de Buenaventura, que consolidaron su reputación como una de las compañías extraportuarias más importantes del país. Así, Broom confirma su liderazgo en la prestación de servicios a contenedores dry y reefer, y se especializa en la transferencia y desconsolidación de carga en zonas extraportuarias (ITR) y en cross dock.

El agente de carga BGL ACI, otra empresa de Broom Group, integra operaciones internacionales de cadena de abastecimiento –transporte nacional e internacional, agencia-miento de aduana y entrega en destino final–. En los últimos años, tanto ZAL como BGL ACI han tenido tasas de crecimiento constantes por encima del 20 por ciento. Para completar su ciclo de inversión, Broom adquirió un importante porcentaje accionario de OPL CARGA, una de las compañías de logística integrada al transporte terrestre más grandes de Colombia.

Luis H. Corso, CEO de Broom Group para Colombia y el Caribe, explica que los buenos resultados se deben a que no responden a necesidades puntuales, sino a soluciones específicas en el tiempo. *“Nuestra visión es conectar importadores y exportadores con los diferentes modos de transporte, instalaciones, puertos, aduanas y facilidades que haya en Colombia o en cualquier país para que tengan un solo canal de compra y un solo indicador de cumplimiento”*. Esto permite que en los últimos cinco años el nivel de deserción de clientes esté por debajo del 1 por ciento y que Broom sea, como lo advierte Corso, *“una compañía de 100 años que se reinventa todos los días y le apuesta a otro siglo de historia”*. 📌

FOTO: CORTESÍA BROOM GROUP





FOTOS: CORTESÍA SERVIENTREGA

LOGÍSTICA 4.0

Con técnicas y herramientas de 'machine learning', Servientrega desarrolló una plataforma web autoservicio para agilizar procesos y proporcionar información en línea a los usuarios para controlar y conocer toda la información relevante de la operación de su negocio.

Inmediatez. Y ya no solo en la virtualidad. Las particulares condiciones de vida hoy, generadas por la pandemia, modificaron hábitos, rutinas y espacios. Ante el temor de hacer diligencias o actividades presenciales, las empresas de envíos, logística y mensajería han cobrado aún más relevancia, se han vuelto indispensables. Una realidad a la que el sector se adapta de la mano de la tecnología.

Así por lo menos lo están haciendo compañías como Servientrega, que desde sus inicios ha tomado muy en serio la importancia de conocer las tendencias del mercado para identificar las necesidades de los clientes y adelantarse a ellas.

Con ese conocimiento adquirido fortalece su estrategia de transformación digital, que le ha permitido crear nuevos servicios y reaccionar adecuadamente a los riesgos que pueda enfrentar su operación.

Una de sus más recientes innovaciones consiste en una plataforma web de autoservicio, desarrollada con técnicas y herramientas de *machine learning*, a través de la cual garantiza el cubrimiento de todos los canales de venta. Los clientes pueden ingresar a ella de manera rápida y sencilla para monitorear en tiempo real su operación.

En los tableros de control de la plataforma es posible verificar constantemente los indicadores operativos y estratégicos de cada operación. En caso de que el modelo de negocio tenga atributos como logística para cobro, esta herramienta arrojará un estado claro sobre los recaudos realizados por la organización, ofreciendo detalles de su condición logística y el comportamiento general de este servicio.

Adicionalmente, la plataforma permite el seguimiento en línea del estado de los envíos generados con una integración entre los datos registrados, la trazabilidad ampliada y el lugar de entrega o devolución. Los clientes pueden verificar el comprobante de entrega o acceder a evidencias tomadas por el personal logístico. De este modo, cada vez será más la información que podrá tener en beneficio de su operación y de sus clientes.

Otro de los servicios de la plataforma es el seguimiento a la programación de recolecciones, que permite observar en tiempo real la actualización de estados efectuados por cada uno de los procesos internos de Servientrega y acceder a todo el *tracking* de una solicitud de recolección, y lo más importante es interactuar con este proceso para generar requerimientos adicionales.

Finalmente, gracias a la ejecución y autogestión de las entregas, Servientrega ofrece la oportunidad de actualizar los datos de entrega y permite a los destinatarios autogestionar la actualización de información a través de mensajes de texto o la página web de la compañía.

Adicional a eso, se automatizaron los procesos internos para que la ejecución de actividades se optimicen y agilicen las condiciones de entrega de los envíos, todo esto buscando mejorar la experiencia del cliente, con canales de comunicación alternativos que brinden a los clientes soluciones oportunas y funcionales. 📦



Grupo Distri facilita y optimiza procesos logísticos en Colombia, con alternativas que se ajustan a toda la cadena de operación.

SOLUCIONES A LA MEDIDA

UN GRUPO SÓLIDO

GRUPO DISTRI ESTÁ INTEGRADO POR TRES COMPAÑÍAS QUE PRESTAN DISTINTOS SERVICIOS:



Districargo: Brinda soluciones logísticas en bodega nacional, zonas francas, puerto y plantas de producción.

en las principales zonas francas.



Distritransport: Realiza operaciones de transporte terrestre, DTA, OTM, distribución de mercancías, última milla, motorizados, ITR, proyectos de carga extradimensionada y extrapesada.



Distriservices: Ofrece soluciones logísticas a través de la figura de usuario industrial de bienes y servicios

NÚMEROS DORADOS



24

años de trayectoria en el mercado.



195

millones de toneladas movilizadas en los últimos tres años.



+ de 150.000 posiciones de estantería.



+ de 122.500 m² de patios y bodegas.

SERVICIOS

3PL



Coordinación logística

Transporte y distribución

Acondicionamientos Inhouse plantas de producción

DTA

Procesamiento parcial

Soluciones logísticas en bodega nacional y zonas francas como usuario comercial

INFRAESTRUCTURA

ZONAS FRANCAS

Zona Franca La Cayena (Barranquilla)
5.000 m²

Zona Franca Bogotá
Bodegas: 4.000 m²
Patios: 5.000 m²
Cuartos Fríos: 200 m²

Zona Franca Intexzona (Cota)
Bodega: 7.500 m²
Patios: 2.000 m²

Zona Franca Pacífico (Cali)
Bodegas: 2.000 m²
Patios: 15.000 m²

Zona Franca Tayrona (Santa Marta)
Bodegas: 4.800 m²
Patios: 7.000 m²

Zona Franca Candelaria (Cartagena)
Bodegas: 35.000 m²
Patios: 8.000 m²

Zona Franca Parque Central (Cartagena)
Patios: 1.000 m²

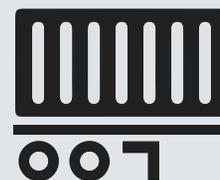
BODEGAS NACIONALES

Celta Trade Park (Funza)
Bodegas: 5.000 m²
Patios: 5.000 m²

Parque Industrial Bloc Port (Cartagena): 8.000 m²

CENTRO DE LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Terminal de Contenedores de Cartagena - Contecar:
5.000 m²



OTRA MANERA DE HACER LOGÍSTICA

Con innovadoras propuestas de valor, modelos disruptivos y un fuerte componente digital, la compañía colombiana Logicem gana terreno en el sector y se prepara para expandir sus servicios por Centro y Suramérica.



Nelson Palacio
Gerente de Logicem

La compañía promoverá el uso de tecnologías limpias.

Mejorar la competitividad de Colombia es una tarea que requiere de la participación de todos los sectores económicos, especialmente de aquellos que tienen una incidencia directa en el éxito de las operaciones empresariales nacionales como el de la logística. Desde hace cinco años, el país cuenta con un actor fundamental en este ramo llamado Logicem, una empresa barranquillera con cobertura nacional, que incursionó con éxito en el mercado a través de un modelo disruptivo enfocado en la transformación digital y en la relación personalizada y cercana con sus clientes.

La visión de sus directivos está enfocada en generar propuestas de valor innovadoras con integraciones digitales, transformando la manera convencional de hacer logística.

Su apuesta tuvo acogida y desde que comenzó a operar registra cada año un crecimiento sostenido superior al 30 por ciento.

En medio de la contingencia generada por la pandemia, gracias a un equipo humano comprometido y responsable, y a la diversificación de sus sectores de incidencia, Logicem registró un crecimiento en las ventas. Estos buenos resultados le permite mantener intacta la generación de empleo. De hecho, la compañía ya estaba preparada para el trabajo en casa, pues contaba con un plan estratégico de transformación digital. Este factor forma parte de sus cuatro ejes principales, a los cuales se suman talento humano, medioambiente y seguridad.

Logicem presta servicio de transporte, almacenamiento y soluciones logísticas a la medida, con su flota propia y una amplia red de transportadores fidelizados que operan bajo los más altos parámetros de seguridad y cumplimiento en el manejo de las cargas de sus clientes. Además, cuenta con certificaciones como BASC e ICONTEC, que la avalan como una empresa segura, con todos los protocolos de bioseguridad y apta para realizar operaciones en Colombia y el mundo.

Justamente para el 2021 se fijó como objetivo expandir las operaciones hacia Centro y Suramérica, y consolidar el Centro de Analítica Avanzada. Adicionalmente buscará implementar la plataforma Logicem App como modelo de integración de carga y vehículos bajo un esquema de omnicanalidad. Su compromiso con el medioambiente se mantendrá vigente, para lo cual promoverá el uso de tecnologías limpias a través de la vinculación a su flota de tractocamiones a gas. 🚛

MOVER LA CARGA

Durante los cinco años de Logicem estas son las toneladas que ha movilizado por año:





ALIADO DE LAS PYMES

Las pequeñas y medianas empresas enfrentan hoy nuevos desafíos para exportar. A través de compañías como FedEx Express reciben capacitación y acompañamiento. Además, la nueva ruta de carga entre Miami, Bogotá y Medellín les ha abierto nuevas oportunidades.

Aunque el covid-19 afectó a todos los sectores de la economía, las pequeñas y medianas empresas hacen parte de los gremios más golpeados. Una realidad que impulsó a compañías como FedEx Express, empresa subsidiaria de FedEx Corp., a reiterar aún más su compromiso con las pymes orientándolas con su expertise en cómo acceder a mercados internacionales y en las dinámicas del comercio global.

El estudio 'Índice de competitividad exportadora de las pymes de América en tiempos de covid-19', realizado por RGX, compañía líder en mercados transfronterizos, y comisionado por FedEx Express, reitera la importancia de este acompañamiento, pues evidencia que solo 15 de 1.200 pymes entrevistadas en América Latina, el Caribe y Estados Unidos son realmente competitivas para enviar sus productos al exterior.

Juan N. Cento, presidente regional de FedEx Express, explica que ese estudio les ha permitido *"entender mejor los desafíos actuales a los que se enfrentan las pymes exportadoras en nuestra región y así ayudarlas y proporcionar las herramientas para promover su crecimiento a futuro"*.

En los últimos meses, FedEx Express también se ha sumado a iniciativas como SONNAR de Inexmoda, a través de la cual 25 empresas de la industria de la moda fueron capacitadas en comercio electrónico y marketing digital para potenciar su experiencia exportadora. Adicionalmente, en alianza con ProColombia, Inexmoda y la Cámara de Comercio Colombo Americana, lanzó el 'Programa FedEx para Pequeñas y Medianas Empresas' en Colombia, con el propósito de apoyar a las pymes locales en su internacionalización. El valor total de la

bolsa de premios fue de 265 millones de pesos y se distribuyó entre diez negocios en todo el país.

UNA NUEVA RUTA

Hace poco más de un año FedEx Express estrenó su vuelo de carga entre Miami, Bogotá y Medellín para proveer una conexión directa entre estas ciudades. Además de contribuir al posicionamiento de la empresa en el transporte de productos perecederos, esta ruta beneficia a la industria manufacturera y a las compañías exportadoras colombianas, pues las conecta con nuevos mercados globales.

La nueva ruta ha superado las expectativas: más de 19,8 millones de libras de carga fueron transportadas en su primer año y se han realizado más de 254 vuelos. Así mismo, se crearon nuevos empleos por cuenta de las dos nuevas rampas ubicadas en Bogotá y Rionegro.

"El vuelo inició sus operaciones para beneficiar a nuestros clientes y conectarlos con un sinfín de posibilidades en todo el mundo. Además de ayudar a impulsar la economía local, provee una conexión directa con Estados Unidos, socio comercial clave para Colombia", concluye Cento. 📦



Juan N. Cento
Presidente regional de FedEx Express para América Latina y el Caribe.

"Buscamos ayudarlas y proporcionar las herramientas para promover su crecimiento a futuro".

FOTO: CORTESÍA FEDEX

COMPROMISO CON COLOMBIA

Atravesar cordilleras y ríos, en viajes que duran más de 45 días, es parte del enorme esfuerzo logístico que realiza Terpel para garantizar el abastecimiento en su red de cerca de 2.000 estaciones de servicio de todo el país, superando las adversidades del clima y las condiciones geográficas para que el combustible llegue a toda Colombia.

Desde su fundación hace 52 años, cada acción y decisión de la compañía evidencia su compromiso de ser un AliadoPaís. Esto significa anteponer el bienestar de Colombia a los intereses particulares de la compañía, lo cual requiere una organización logística de gran envergadura que pocos conocen pero que impacta profundamente la economía, la movilidad y la calidad de vida de todos los colombianos.

Detrás de una acción tan cotidiana como comprar gasolina en una estación de servicio de Terpel, late una estrategia de negocio centrada en las personas, que le ha permitido a la compañía estar más cerca del corazón de los colombianos; una estrategia que le sirve al país porque permite garantizar el abastecimiento de combustible en los lugares más remotos de Colombia.

Luis Alejandro Camargo Vargas, director de operaciones y logística de Terpel, explica que hay ciertas regiones del país a las que es relativamente más simple llegar con el combustible, pero en otros lugares representa grandes retos. *“Servir a los más de dos millones de colombianos que nos visitan a diario y generarles experiencias memorables, demanda nuestro máximo compromiso y esfuerzo logístico, para garantizar la disponibilidad de nuestros productos en nuestra red de estaciones que cubre lo largo y ancho del territorio nacional”.*

TRAVESÍA AL AMAZONAS

Para llevar combustible hasta este departamento Terpel realiza un viaje de 45 días.

- El viaje comienza en la planta de Terpel en Mansilla, Facatativá, hasta Puerto Asís (Putumayo). Este recorrido se realiza por tierra y dura tres días.
- Desde Puerto Asís el recorrido es fluvial hasta Leticia. Arranca en el río Putumayo y continúa por el río Amazonas. Dura cerca de 45 días.
- Una vez la barcaza llega al muelle de Leticia, el combustible se traslada a los camiones durante la noche para no interferir con el turismo. Sin embargo, el cambio climático ha generado que durante algunas épocas del año el nivel del río baje, lo que obliga a Terpel a buscar métodos alternativos de transporte hasta el muelle.



Terpel cuenta con una red de camiones que circulan por las carreteras del país, garantizando el suministro de combustible en todas sus estaciones.

La cadena de transporte del combustible de Terpel comienza en dos refinерías de Ecopetrol, una ubicada en Cartagena y otra en Barrancabermeja, en donde se realiza el proceso de conversión del petróleo en combustible (diésel, jet y gasolina extra y corriente). Terpel compra el combustible y este viaja por una red de 4.000 kilómetros de poliductos, operados por la transportadora de combustible Cenit, para ser distribuido en las 31 plantas de Terpel.

En caso de alguna falla en el sistema, *“Cenit informa que la línea está parada e inmediatamente comenzamos a buscar una logística alternativa a través de camiones o del medio de transporte que se ajuste a las condiciones geográficas”*, advierte Camargo.

Para solucionar estos imprevistos y hacer frente a la adversidad, Terpel cuenta con una flota de 1.500 camiones que circulan por las carreteras del país.

A pesar de la robusta red de poliductos, no todas las plantas están conectadas y por esto Terpel debe encargarse de abastecerlas, como por ejemplo en San José del Guaviare, que recibe el combustible de la planta de Mansilla, ubicada en Cundinamarca. Los camiones de la compañía deben atravesar la cordillera, pero durante el invierno el río crece y es necesario utilizar barcazas o lanchas. *“Durante años hemos sido los únicos mayoristas que llegan a los lugares más apartados del territorio. Pese a que las condiciones de venta en estos casos no son atractivas, frente al esfuerzo logístico que debemos realizar, lo hacemos porque somos aliados del país y no descansamos hasta llevar combustible de buena calidad a todos los rincones de Colombia”*, concluye Camargo. 📦



FOTO: CORTESÍA TERPEL

LA RENOVACIÓN CONTINÚA

Con la pandemia cayeron las ventas de vehículos de carga. Sin embargo, una estrategia de incentivos y comercialización digital liderada por **Kenworth de la Montaña** puso en marcha nuevamente el proceso de modernización de la flota en el país con tecnología Euro V.

El parque automotor de carga pesada en Colombia está envejeciendo. El Ministerio de Transporte estima que la edad promedio de los vehículos de más de 10,5 toneladas que hoy ruedan en el país es de aproximadamente 20 años. Esto genera grandes costos para el sector transportador en mantenimiento y combustible. De hecho, un estudio realizado por la empresa Kenworth de la Montaña arrojó que un vehículo pesado nuevo supone ahorros de mantenimiento de entre tres y 3,5 millones de pesos mensuales frente a equipos con diez años de vida.

Esta empresa de comercialización de vehículos pesados lleva dos años liderando el proceso de rejuvenecimiento del transporte de carga masiva. *“La norma dice que hay que traer vehículos de tecnología Euro IV, pero desde mediados del año pasado decidimos ir más allá y ofrecer vehículos Euro V, los cuales suponen unos beneficios medioambientales y económicos muy importantes”*,

afirma Julio Toro, gerente comercial de Kenworth de la Montaña. Solo en combustible, estos equipos permiten un ahorro de entre el 10 y 15 por ciento; una cifra bastante significativa teniendo en cuenta que este representa un 32 por ciento de los costos totales que debe asumir el transportador.

Los primeros meses de la pandemia, sin embargo, afectaron este proceso de renovación. En abril, Kenworth de la Montaña pasó de vender 200 vehículos mensuales a 15. *“Diseñamos una estrategia de ventas digitales, implementamos medidas de bioseguridad y lanzamos incentivos de plazos para que los transportistas pudieran continuar su renovación”*, explica Toro. Como resultado, han vendido 857 vehículos en lo corrido de 2020 y hoy lideran el sector con una participación del 28 por ciento del mercado. A pesar de la pandemia, la compañía estima que este impulso a la modernización del transporte de carga en Colombia seguirá avanzando. 📦

El pasado mes de febrero, Kenworth de la Montaña inauguró una nueva sucursal de 24.000 metros cuadrados en Bogotá. Esta incluye concesionario, talleres y una cabina de pintura.



FOTO: JUAN CARLOS SIERRA



FOTO: CORTESIA FAW TRUCKS

TECNOLOGÍAS LIMPIAS

Le llegó la hora al sector transportador de ser ambientalmente responsable y tomar decisiones para disminuir los efectos contaminantes por su operación, renovando su flota de equipos por tecnologías limpias.

El sector transportador, como motor importante de la economía, también es uno de los principales responsables de la contaminación del aire asociada directamente a la emisión de gases de efecto invernadero –GEI– y partículas finas contaminantes –PMI 2.5–. Este problema representó alrededor de 15.600 muertes en el 2019 y más de 15 billones de pesos en costos para el sistema de salud nacional. La principal razón es el combustible diésel, que utilizan la gran mayoría de motores con los que vienen los equipos. Los principales fabricantes de motores han hecho esfuerzos importantes por reducir los efectos contaminantes, pero es prácticamente imposible que lleguen a cero o bajas emisiones

como los motores a gas natural vehicular (GNV) o eléctricos.

Actualmente ruedan en Colombia más de 600.000 vehículos convertidos a Gas Natural vehicular. Si bien esta tecnología no es nueva en los automotores de uso particular y en los de transporte público de pasajeros, su implementación en el sector de carga masiva es relativamente reciente. Los primeros tractocamiones a GNV que llegaron al país fueron traídos en 2017 por Arintia Group. Estos vehículos de la marca FAW Trucks eliminan un 99 por ciento el PM 2.5, reducen aproximadamente el 30 por ciento los GEI y generan un 40 por ciento menos de ruido que los tradicionales equipos con motor diésel.

A pesar de estos beneficios medioambientales, “adoptar estas nuevas tecnologías en un sector tan

tradicional como el de transporte ha sido retador para nosotros, varios todavía tienen mitos sobre el desempeño en la topografía colombiana de los equipos GNV, disponibilidad futura del GNV, cobertura de estaciones de servicio o respaldo en la posventa de los equipos”, explica Andrés Méndez, VP Automotriz en Arintia Group. Para acelerar esta transformación del sector transportador, el Gobierno nacional viene ofreciendo incentivos tributarios como la exención del IVA y la devolución del 25 por ciento de la inversión vía renta para personas jurídicas. Así mismo, la cadena del sector del gas entrega bonos como incentivos para la compra de equipos GNV.

A los ahorros que generan estos incentivos, se suma la eficiencia en la operación de los tractocamiones FAW Trucks. Un estudio de la Andi reveló que el ahorro de combustible generado al tener una flota de diez de estos vehículos FAW Trucks 100 por ciento GNV en operación permitiría comprar un tracto adicional cada año. Si bien la demanda de estas tecnologías se frenó durante los primeros meses de la pandemia, Méndez asegura que a mediano plazo esta coyuntura “obligará al sector transportador a entender que ser responsable con el medioambiente no es una moda”. Actualmente la compañía ha comercializado 121 equipos en Colombia, de los cuales 91 ya están operando y prevé añadir otros 250 en 2021.

Empresas del sector transportador como Transportes Gandur Numa, OPL Carga, Renting Colombia, Unión Andina, Ditransa, Tractocar, Servientrega, Tanques del Nordeste, Transucosta, Transcarga RG y Sisacargo, e industrias o compañías generadores de Carga como Incubadora Santander, Alpina, Plexa, Cargill, Argos, Zenú, Pastas Doria, Concescol y Grupo Familia ya le han abierto la puerta a las nuevas tecnologías limpias con FAW Trucks y han aceptado el cambio pensando en el medioambiente y en la salud de todos. Se espera que en cuatro años el 5 por ciento del parque automotor de transporte de carga funcione con GNV o energía eléctrica. 🚛



TRANSPORTE INTELIGENTE

Con servicios tecnológicos para el monitoreo de flotas, soluciones como cámaras que detectan el flujo de pasajeros y microsueños del conductor, y sistemas que analizan el estado del motor en tiempo real, se está marcando la ruta del futuro del sector en América Latina.

Las empresas de transporte enfrentan una disyuntiva: ¿Es efectivo desarrollar plataformas y tecnologías propias, o es mejor acudir a los servicios especializados de terceros? Para el ingeniero Jaime Arbeláez, CEO de Widetech, la respuesta es clara: *“Crear un departamento de desarrollo tecnológico en una compañía que no se dedica a eso es un problema a largo plazo, porque el sistema se les vuelve cada vez más difícil de administrar y de mantener actualizado. Por ello, muchas empresas terminan desmontando esta área y contratando otras que ya cuentan con ‘plataformas’ especializadas que tienen un equipo de ingenieros dedicados a su constante evolución”.*

En Colombia, Widetech fue pionera en entender esta realidad. Fundada en 2008 por los ingenieros Jaime Arbeláez y Johny Alfonso, la compañía ofrece servicios de geolocalización de flotas de transporte de carga y pasajeros, a través del cual monitorean el estado del vehículo, planifican rutas

Jaime Arbeláez, y Johny Alfonso, fundadores de Widetech.



y flujos de trabajo. Toda esta información se canaliza en tiempo real a través de aplicaciones en la nube, de manera que las empresas pueden optimizar sus procesos y tomar decisiones inteligentes basadas en datos y analítica.

Si bien la adopción de estas soluciones avanzadas es aún incipiente en el país, Widetech ha crecido y hoy ofrece sus servicios a más de 2.500 compañías exportando a 18 países de América, apoyados por Endeavor Global Inc, una red de emprendimiento de alto impacto. *“Antes había ‘softwares’ muy genéricos. Lo que nosotros hicimos fue desarrollar módulos especializados para cada nicho de transporte, como el intermunicipal de pasajeros, transporte de líquidos, carga refrigerada, torres de control, entre otros”*, explica el ingeniero Johny Alfonso, CTO de la compañía.

Este enfoque en soluciones tecnológicas a la medida de cada cliente le ha permitido a la empresa crear soluciones adaptadas a la pandemia. Por ejemplo, la plataforma OneByOne controla el aforo en los vehículos o cámaras que detectan la temperatura de los pasajeros en tiempo real. *“Con estas tecnologías no solo maximizamos ahorros en la operación, sino que la guiamos hacia el futuro del transporte inteligente: cada vez más interconectado y con grandes cantidades de cruce de información”*, afirma el ingeniero Arbeláez. 

CARGA SEGURA

A través de una plataforma que permite monitorear minuto a minuto las operaciones logísticas marítimas y terrestres, se garantiza la visibilidad de la mercancía hasta su destino final. Una innovación ciento por ciento colombiana.

Casi 20 millones de camiones en el mundo son víctimas de hurto cada año. Las bandas criminales además esconden sustancias y productos ilegales dentro de la carga que la contaminan. La falta de visibilidad en las flotas aumenta el daño, que según un estudio realizado por Maersk en 2018 podría alcanzar los 100 billones de dólares anuales. Esta cifra equivale al 32 por ciento del Producto Interno Bruto colombiano.

Los transportadores, los propietarios de la carga y operadores logísticos requieren con urgencia soluciones basadas en la tecnología, que permitan reducir y contrarrestar los riesgos del sector. La compañía Satlock se propuso responder a estos desafíos a través del desarrollo de una solución ciento por ciento colombiana, que ya se ha expandido a países como México, República Dominicana, Perú y Ecuador.

Fundada en 2011, esta empresa diseñó una serie de equipos electrónicos para localizar vehículos, contenedores y escoltas en tiempo real mediante GPS. Así mismo, patentó sensores que detectan el cierre y la apertura de los

contenedores, tanto para el transporte terrestre como marítimo.

Todos estos dispositivos se convergen en una plataforma que permite a Satlock y a sus clientes monitorear minuto a minuto dónde está la carga y el estado de la operación. *“En caso de que se produzca cualquier tipo de actividad no planeada, el sistema genera una alarma en una de nuestras siete centrales de monitoreo en América Latina y actuamos en conjunto con las autoridades”*, explica Juan Guillermo Galán, gerente general de Satlock.

Para el directivo, los resultados de estas tecnologías colombianas hablan por sí solos: una tasa de siniestralidad menor al 0,1 por ciento, la reducción de *stand-by* de entre el 80 y el 90 por ciento, ahorros en tasas de seguros y una mejor planeación. *“Nosotros integramos toda la operación en una plataforma que les permite a las empresas de logística tomar decisiones rápidas y oportunas”*, puntualiza Galán. 📍



FOTO: CORTESÍA/SATLOCK

REDES DE VALOR

FOTO: DIEGO ZULUAGA



El covid-19 se convirtió en una oportunidad para que las empresas de transporte de carga impulsen el progreso sostenible. Ditransa, además, lidera importantes cambios en los tres componentes de la sostenibilidad y de la cultura en beneficio de sus empleados y la comunidad.

Aunque el transporte de carga mantuvo sus operaciones durante la emergencia sanitaria, los ingresos se han visto afectados por la disminución en las ventas de los clientes que requieren de sus servicios. Así sucedió a compañías como Ditransa. Fundada en 1994, esta empresa de transporte de carga masiva y semimasiva, tanto seca como refrigerada, con operaciones en Colombia y Ecuador, tuvo que acelerar la transformación que venía liderando para garantizar la sostenibilidad ambiental, social y económica del negocio.

Carlos Mario Gutiérrez, gerente general de la compañía, cuenta que los cambios más significativos iniciaron entre marzo y abril, justo cuando se afectó la dinámica del negocio debido a las estrictas



Ditransa y la Fundación Santo Domingo entregaron más de 30 mil mercados a familias de Cartagena.

medidas de confinamiento. “Decidimos poner en pausa algunos proyectos y ajustar nuestro plan estratégico a la nueva realidad”.

La primera medida consistió en darle continuidad a los programas de transformación cultural, eficiencia y renovación del parque automotor. En este último, el objetivo es modernizar entre un 10 y 15 por ciento de los 900 vehículos, entre propios y preferenciales, que componen la flota de la compañía, para que pasen a gas natural vehicular. Con los primeros camiones marca FAW con tecnología Euro V, que empezaron a circular en enero de 2020, se reduce en un 90 por ciento la emisión de material particulado fino y en un 29 por ciento la de CO₂. “La situación que estamos viviendo es un desafío; además de avanzar en estos programas, pudimos garantizar el empleo y los niveles salariales de nuestros más de 250 colaboradores. La medida se complementó con una revisión a fondo de los procesos de la compañía, a fin de optimizar nuestra operación y reducir costos y gastos”, explica Gutiérrez.

Ditransa también reafirmó su compromiso con la sostenibilidad social durante los meses más críticos del aislamiento. Al tiempo que facilitó el abastecimiento de los centros de producción y consumo del país, entregó más de mil bonos de alimentación a familias de bajos recursos en Antioquia a través de la Fundación Santo Domingo. Adicionalmente se encargó de la logística de la repartición de más de 30.000 mercados para la población vulnerable de las Islas Barú, en Cartagena. “Todas estas acciones corresponden a la definición de nuestro propósito superior que es **generar progreso sostenible conectando con efectividad redes de valor**”, reflexiona Gutiérrez. 📌

TRANSPORTAR VIDA

Land Fast es pionera en el transporte especializado de productos farmacéuticos y equipo médico en Colombia. Cada mes moviliza más de 435.000 piezas con medicamentos a todos los rincones del país.

Transportar medicamentos es también cargar con la responsabilidad de la vida de los pacientes. Los productos farmacéuticos requieren condiciones controladas de temperatura, humedad y seguridad que, de no cumplirse durante el desplazamiento, pueden tener un impacto negativo en su calidad y, por lo tanto, en la salud de sus destinatarios.

En 1998 Land Fast se convirtió en la primera empresa colombiana en especializarse en esta labor vital, dedicándose exclusivamente al



FOTOS: CORTESIA LAND FAST

Se utilizan 114 vehículos adecuados con reguladores de temperatura y humedad.

transporte de productos farmacéuticos y equipamiento médico: desde aspirinas e insulina, hasta catéteres y *stents* para operaciones del corazón. Actualmente, la empresa entrega más de 435.000 piezas mensuales a hospitales, farmacias y pacientes en todos los rincones del país. Para ello cuenta con una flota propia de 114 vehículos adecuados con reguladores de temperatura y humedad, contenedores

de aislamiento térmico y congeladores que garantizan las condiciones de estos productos.

“Esta tecnología se complementa con un capital humano altamente capacitado que incluye transportistas, auxiliares, regentes de farmacia y químicos farmacéuticos. Todos ellos conocen las implicaciones que tiene el no llevar los productos de forma adecuada y entienden que lo que hacemos es transportar vida”, asegura Iván Ahmed López, director general de Land Fast.

Los servicios que presta la compañía son indispensables para los más de 5.000 pacientes a quienes Land Fast entrega medicamentos en casa. La mayoría, explica López, viven en zonas donde las condiciones de infraestructura o de orden público dificultan el acceso. *“A algunos pueblos en el río Magdalena solo se puede llegar en lancha. En el Chocó, a veces tenemos que completar la última etapa del recorrido en mula. Son poblaciones que no tienen hospital ni farmacias, dependen de nuestra eficacia. Nosotros llegamos hasta donde sea necesario”*, concluye. 📦

Más de 5.000 pacientes en Colombia reciben sus medicamentos en la puerta de la casa gracias al servicio de Land Fast.



FOTOS: CORTESIA LAND FAST

IMPULSO A LA ECONOMÍA

A pesar de la contracción económica causada por la pandemia, la empresa Solistica invirtió en la renovación de su flota con 52 nuevos tractocamiones Euro IV y en el fortalecimiento de sus servicios, ofreciendo el de carga masiva.

Los efectos de la incertidumbre generada por la pandemia sacudieron a la economía colombiana. El PIB cayó 15,7 por ciento para el segundo trimestre de 2020, según el Dane, y el Indicador de Confianza Empresarial (ICE) llegó solo al 38,2 por ciento en junio. A pesar de esta difícil realidad, son varias las empresas que se esfuerzan en hacer grandes inversiones para contribuir a dinamizar la economía y afianzar la confianza del mercado. Es el caso de Solistica, operador logístico integral 3PL, que en el pasado mes de julio invirtió en la renovación de su flota de servicio de carga masiva con 52 nuevos tractocamiones Euro IV.

Se trata de una nueva generación de vehículos que, entre otras cosas, gracias a que cuentan con tecnología Euro IV, reducen 93 por ciento las emisiones de CO₂, 85 por ciento las emisiones de partículas, y suponen un ahorro de combustible del 7 por ciento. Además cuentan con un sistema de telemetría que aumenta la productividad de la flota al permitir conocer en tiempo real el estado y rendimiento del motor y están dise-

ñados para aumentar la capacidad de carga hasta 35 toneladas. *“En Solistica tenemos la capacidad de realizar el diseño vehicular de acuerdo con las necesidades de nuestros clientes. Además, a través de estas inversiones que hemos hecho en medio de la pandemia, demostramos que apoyamos el crecimiento del país”*, asegura Juan David Mejía, Gerente de Operaciones DCC Latincentro en Solistica.

Solistica, con sus inversiones, envía un mensaje de confianza y bienestar para el tejido empresarial.

Estas inversiones envían un mensaje de confianza y bienestar que repercute tanto en el sector transporte como en todo el tejido empresarial de Colombia y de los ocho países americanos en los que opera la compañía. Justamente durante este

mes de octubre, Solistica inauguró sus operaciones en Guatemala, donde invirtió en una flota de 31 tractocamiones y 36 semirremolques. De esta forma se consolidó como el operador logístico con mayor presencia en América Latina.

Y es que sus proyectos de crecimiento van más allá. Solistica también ha invertido en centros de distribución y en sistemas de información que garantizan la eficiencia de sus procesos, es por eso que sus clientes obtienen información inmediata sobre el estado de cada uno de los despachos.

“En Solistica estamos comprometidos y agradecidos con nuestros clientes que nos han acompañado en este proceso, pero también con los que nos van a acompañar en el futuro. Ya actuamos para ser resilientes frente a la pandemia, y estamos preparados para el próximo pico, por eso no hemos dejado de invertir. Esto hace parte del compromiso con nuestra gente, y con el más grande y más pequeño de los clientes que tenemos”, concluye Jorge Bayona, CCO- Director Comercial Global de Solistica. 📦

FOTO: CORTESÍA SOLISTICA





LOS OTROS HÉROES

Las mujeres y hombres que hacen parte del sector del transporte y la logística también merecen un aplauso. Durante los difíciles meses de confinamiento no pararon para garantizar el abastecimiento y la conectividad del país.

Todos los días, a las ocho de la noche, durante tres meses me paré en el balcón de mi casa para aplaudir al personal de la salud que por vocación trabaja sin detenerse para enfrentar la emergencia del covid-19, exponiendo su vida. Aún hoy, ante la inexistencia de una vacuna, se siguen enfrentando valientemente a él.

Durante esas semanas no estuve solo, me acompañaron mi familia y mis vecinos. Incluso podía oír los aplausos desde otros lugares de Bogotá. Por primera vez en mi vida sentí que las personas se unían y no para hacer una burla o una protesta. Esta orquesta de aplausos tenía el mismo fin: honrar a los héroes de la salud que estaban dando todo por un país que hasta ahora despertaba a la pandemia; eran aplausos de admiración y agradecimiento.

Por aquellos días mi hijo Samuel, de 9 años, preguntó: “*Papá, ¿por qué aplaudimos a los médicos?*”. Yo, desprevenido, le contesté: “*Por*



Luis H. Corso
CEO
Broom Group
Caribbean Region
Latam III

agradecimiento y admiración, porque no han parado de trabajar un día, porque exponen sus vidas”. El corto e incómodo silencio que surgió entonces fue roto por él: “*Entonces los que trabajan contigo también son héroes, no pararon un solo día*”.

Tenía toda la razón. Todo aquel que trabaja en alguna empresa que garantice el servicio de abastecimiento y logística es un héroe. No debemos olvidar que las sociedades portuarias, las empresas de transporte, los conductores de camiones, montacarguistas, cuadrillas de carga, integradores de redes de suministro, patios de contenedores, agentes de carga, navieras, centros de distribución, agentes de aduana, así como muchos otros que se me quedan por fuera en este momento, no pararon de cumplir su misión.

Son héroes y también hay que aplaudirlos. Ellos salieron de sus casas sin dudar y se expusieron a la pandemia. Sin ellos no hubiesen llegado los tapabocas ni los termómetros a sus destinos, tampoco los medicamentos a las farmacias o los alimentos a supermercados y tiendas. El aguacate *hass* tampoco hubiese podido ser exportado, ni los cítricos, ni la gulupa. Sin ellos la economía se hubiese detenido, todo hubiese colapsado, el caos, el hambre y la enfermedad hubiesen reinado no solo en el país sino en el mundo entero.

Por eso hoy digo sin temor a equivocarme que en la logística también hay héroes. En el sector se perdieron vidas de personas anónimas que dieron todo por el bienestar de una familia y de un país. A ellos hoy les aplaudo, les agradezco y les reconozco su vocación, su entrega y su relevancia frente a los retos que en este 2020 nos impuso el covid. Les aplaudo porque la logística es la unión de lógica y ética. Lógica es pensar correctamente y ética actuar correctamente, y eso es lo que hacen los héroes. 📦

A TODA MARCHA POR COLOMBIA

Desarrollamos la infraestructura, las capacidades de la gente, adquirimos los equipos y la tecnología de vanguardia para garantizar la eficiencia operativa en cada nuevo desafío que impone el sector marítimo – portuario.



Es un compromiso con el país atender los retos de la industria, garantizar el abastecimiento en medio de la pandemia y ser solidarios con las comunidades y el sector salud para mitigar los estragos de la COVID-19.

El Grupo Puerto de Cartagena es ese eslabón que hace más competitivo el comercio exterior colombiano, conectando desde nuestras terminales marítimas la labor de los productores del país con el resto del mundo.

italcol

primero
lo nuestro

Chunky

GATOS

Hecho
con carne de verdad
de pollo, pavo,
cordero y salmón.

Al que quieres como
es, aliméntalo bien,
dale Chunky.



Entra a

italcolmascotas.com/chunky/test

Haz el



para conocer
mejor a tu gato.