

Indicadores			
Indicador	Variación		
	Periodo	Anual	
<a href="#">PIB</a> (III Trimestre de 2013)	5,1%	3,9%	↑
<a href="#">IPC</a> Diciembre de 2013	0,26%	1,94%	↑
<a href="#">IPP</a> Diciembre de 2013	0,11%	-0,49%	↓
<a href="#">ICTC</a> (IV Trimestre de 2013)	-0,02%	-0,68%	↑
	Periodo	Promedio	
<a href="#">Tasa de desempleo</a> Noviembre de 2013	8,5%	9,2%	↑
<a href="#">DTF (E.A.)</a> enero 31 de 2014	4,03%	4,05%	↑
<a href="#">Dólar TRM</a> enero 31 de 2014	\$ 2.008,26	\$ 1.957,29	↑
	Periodo*	Mes Actual*	
<a href="#">Galón ACPM</a> Septiembre de 2013	\$ 8.358	\$ 8.265	↓
<a href="#">Galón Gasolina Corriente</a> Septiembre de 2013	\$ 8.480	\$ 10.596	↓

Fuentes: [Banrep](#) [DANE](#) [UPME](#)

\*Precio Real y de Referencia para Bogotá

## Contenido

### Esta Semana

[Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte](#)

### Noticias del Sector

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

### Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

[Foro de Puerto y Contenedor 2014](#)

[Convenio MinTransporte y Bancoldex](#)

## Esta semana...



### El 2014, un año para invertir y crecer . Feb 2

Las expectativas favorables de la economía están generando un ambiente positivo para los planes de ensanche y expansión de las empresas. El buen desempeño de la economía colombiana y las perspectivas favorables para el 2014 son una señal positiva para las empresas que tienen planes de expansión y ampliación de su capacidad productiva. Este panorama optimista hace prever que los agentes económicos tienen el terreno abonado para crecer, y para ello cuentan con el acompañamiento financiero necesario para sacar adelante sus planes. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

### Moneda estable y obras, claves para un buen 2014. Feb 2

Si bien Colombia sigue sintiendo los efectos de la inestabilidad económica global, los esfuerzos para impulsar la construcción de infraestructura, mantener la moneda estable y, por supuesto, finalizar el conflicto armado, jugarán un importante papel a la hora de generar una perspectiva económica positiva para este año. Por ahora las señales son de estabilidad en el crecimiento económico. El Bbva Research pronostica un crecimiento del 4,7 por ciento para este año, sustentado en una recuperación de las exportaciones y la industria manufacturera. **El Colombiano** [Ver más ▶](#)

### Economía puede crecer dos puntos más con infraestructura y paz: Minhacienda. Ene 29

El País / El ministro de Hacienda de Colombia, Mauricio Cárdenas, manifestó este miércoles que la inversión en infraestructura del transporte y la firma de un acuerdo de paz con las Farc pueden hacer crecer en dos puntos la economía del país, que se sitúa actualmente en el 5,1%. Cárdenas intervino en el foro Innovation Day, organizado por las tecnológicas HP e Intel en Bogotá, en el que aseguró que "si bien se cree que la paz va a costar mucho, es más cara la guerra en términos de lo que perdemos y en los recursos que se emplean en seguridad y que se podrían destinar a inversiones más productivas". **Portafolio** [Ver más ▶](#)

## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL DE TRANSPORTE (PEIIT) INFORME DE DICIEMBRE 2013

De acuerdo al informe “*Plan Estratégico De Infraestructura Intermodal De Transporte (PEIIT)*” realizado por el Ministerio de Transporte y la consultora española EPYPSA, el mundo avanza hacia la Intermodalidad en el transporte bajo criterios de sostenibilidad a largo plazo. Esto se debe a tres motivos principalmente: (1) la integración de los mercados globales, por ende (2) la necesidad de ser más competitivos y (3) reducir los impactos ambientales.

### SITUACIÓN ACTUAL:

No hay duda que el país tiene un gran rezago en infraestructura intermodal. La realidad muestra la falta de inversión y de políticas de Estado (es decir que perduren a pesar del cambio de gobierno) han resultado generalmente en proyectos infructuosos. De esto, se deriva el descuido al desarrollo del transporte ferroviario y fluvial; y como consecuencia, toda la carga de abastecimiento y flujo interno de mercancías y materias primas en el país, se volcó hacia el transporte carretero.

Sin embargo, conscientes de la situación, se está impulsando la inversión de la infraestructura de transporte y se volvió una prioridad para el desarrollo nacional. Como ejemplo, encontramos los proyectos de Concesiones de Cuarta Generación (Carretero), el proyecto de Navegabilidad por el Río Magdalena (fluvial) y el programa de rehabilitación de la malla férrea.

### ETAPAS DEL ESTUDIO

#### PRIMERA ESTAPA: Análisis de la Demanda y la Oferta de Transporte

Esta etapa se divide en tres partes, donde la primera es el Inventario y diagnóstico general de la infraestructura por modo de transporte. En base al 2010 se obtuvo que el reparto modal en millones de toneladas, tenía la siguiente distribución: carretero – 175 TON, férreo – 67 TON y fluvial - 3 TON.

Después se identificaron las regiones logísticas, 14 en total: Orinoquía; Amazonía; Costa Pacífico Norte; Costa Pacífico Central; Costa Pacífico Sur; Costa Caribe Nororiental; Costa Caribe Central; Costa Caribe Suroccidental; Antioquia; Santanderes; Zona Cafetera; Altiplano; Tolima Grande; y Archipiélago de San Andrés y Providencia y Santa Catalina.

**Se recomienda que “la planeación estratégica de las infraestructuras de transporte incorporen una visión regional a los aspectos y consideraciones de los sistemas de transporte”**, donde trabajen bajo los siguientes criterios de regionalización: sistema general de regalías, distribución política departamental, dinámicas de desarrollo territorial y aspectos y condiciones inherentes al transporte.

Dados los criterios, se prosiguió a realizar un análisis prospectivo de la demanda de transporte. Para ello, se comenzó a desglosar por el PIB y la producción nacional (total y por ramas de actividad), seguido por el PIB y la producción departamental/zonal. Consiguientemente, se especificó por uso de los suelos según sus categorías y productos y por último, por la demografía y sistema de ciudades.

Dado esto, las variables se organizaron en cinco grandes indicadores: crecimiento del PIB actual, intensidad de la inversión de Capitales, competitividad, potencial de los recursos naturales y potencial de la estructura territorial.

Se concluye que para el 2032 la demanda podría alcanzar 629 millones de toneladas, casi triplicando la movilidad alcanzada en el 2010 de 268 millones de toneladas. Además, se encuentra la siguiente proyección de la distribución por sectores y regiones:

### Distribución porcentual por sectores

Sector	2010	2032
Café	0,3%	0,1%
Producción agrícola	8,3%	6,9%
Pecuaria	0,7%	0,5%
Madera	1,2%	1,6%
Pesca	0,1%	0,0%
Carbón	27,7%	19,7%
Hidrocarburos	14,4%	19,3%
Min metálicos	0,1%	0,1%
Min no metálicos	11,1%	11,9%
Industria no durables	11,5%	9,5%
Industria durables	1,9%	1,6%
Industrias construcción	14,0%	18,1%
Industrias químicas	8,0%	9,3%
Industria metálicas	0,3%	0,5%
Otras industrias	0,5%	1,0%

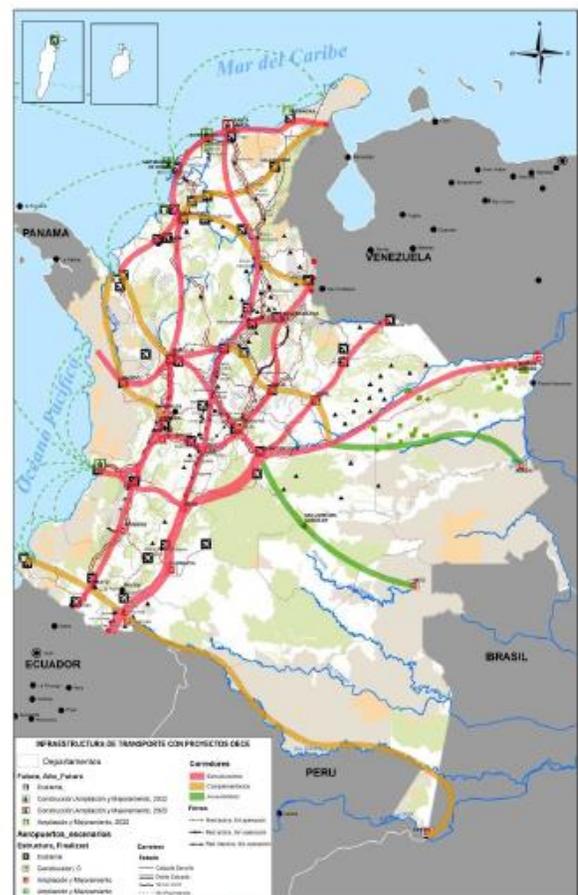
### Distribución porcentual por regiones

Región	2010	2032
Orinoquia	12,0%	15,7%
Amazonia	0,9%	2,1%
Pac. Norte	0,3%	0,6%
Pac. Central	6,4%	6,7%
Pac. Sur	1,9%	2,5%
C.C. Nororien.	25,5%	16,2%
C.C. Central	7,3%	7,0%
C.C. Sudocc.	1,2%	1,7%
Antioquia	8,8%	10,5%
Santanderes	8,1%	8,2%
Z. Cafetera	3,0%	3,1%
Altiplano	19,2%	22,2%
Tolima Grande	5,3%	3,5%
Archipiélago	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%

Una vez establecidas las regiones logísticas, se identificaron los corredores logísticos intermodales bajo cuatro criterios: (1) conexión de principales nodos de actividades económicas, (2) conexión de flujos de transporte tanto nacional como de comercio exterior, (3) articulación e integración regional y (4) accesibilidad territorial. Con una cuenta de 17 corredores en total, se clasificaron en tres grupos: estructurales, complementarios y de accesibilidad.

## CORREDORES INTERMODALES DE TRANSPORTE

<b>Estructurantes</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Troncal del Magdalena</li> <li>Troncal de Occidente</li> <li>Corredor Buenaventura – Bogotá</li> <li>Corredor Bogotá – Cúcuta</li> <li>Corredor Medellín – Villavicencio</li> <li>Transversal de Las Américas</li> <li>Corredor Buenaventura – Puerto Carreño</li> <li>Corredor Marginal de la Selva</li> <li>Corredor Transversal Costa Pacífico Norte – Cúcuta</li> </ol>
<b>Complementarios</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Transversal Cordillera Oriental</li> <li>Troncal Medellín – Turbo</li> <li>Corredores Pereira – Quibdó – Turbo</li> <li>Transversal del Cesar</li> <li>Transversal del Sur</li> <li>Transversal Costa Caribe Suroccidental – Cúcuta.</li> </ol>
<b>Accesibilidad</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Corredores de Accesibilidad Mitú e Inirida</li> </ol>



- **Corredores Estructurales:** tienen la característica de concentrar los principales flujos de carga del país y también, permiten y aconsejan la introducción de modos masivos de transportes.
- **Corredores Complementarios:** estos “refuerzan y complementan la red de corredores estructurales. También, se plantean básicamente como corredores viales”.
- **Corredores de Accesibilidad:** son lo que “proporcionan acceso a la red de grandes corredores, y articulación con el conjunto del territorio nacional a extensos ámbitos de la Orinoquia y de la Amazonía carentes al presente de accesibilidad eficiente”.

## SEGUNDA ETAPA: Formulación del Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal

Se plantean dos escenarios. El **Escenario Tendencial** es el que mantiene la dinámica actual del transporte que prioriza el modo carretero en ausencia de intervenciones de gran alcance para el desarrollo de sistemas de transporte masivo de carga.

Por otro lado, el **Escenario de Intermodalidad** supone el desarrollo a gran escala de los modos de transportes masivos (ferroviario y fluvial), acompañado de infraestructura vial y logística.

Escenario Tendencial	Escenario Intermodal
<b>Ventajas</b>	
No requiere modificar políticas, ni alterar la organización del sector, ni aumentar el esfuerzo inversor relativo	Permite alcanzar mayor equilibrio modal en la distribución de las cargas, mejorando la eficacia y la sostenibilidad ambiental del sistema a medio-largo plazo.
<b>Desventajas</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se resuelven los problemas de niveles de servicio de la red de transporte.</li> <li>• Vías de hasta “n” carriles que conllevan a insostenibilidad económica y ambiental.</li> </ul>	<b>Retos</b>
	Requiere mayor esfuerzo social (público) de inversión, y el desarrollo de nuevas políticas y marcos reguladores, tarifarios y fiscales

Tomado de: Informe PEIIT - Diciembre 2013

Ahora bien, para determinar el comportamiento de la demanda, se determinaron cuatro etapas de análisis:

1. G/A: Determina el número total de toneladas generadas y atraídas en cada zona de transporte.
2. Distribución: Determina las relaciones origen y destino de las cargas.
3. Reparto Modal: Determina la distribución de las cargas entre los diferentes modos.
4. Asignación: Determina la carga total soportada en cada uno de los tramos de la red según modos.

## RESULTADOS:

Dicho lo anterior, se deben establecer **proyectos estratégicos** que den respuestas a los grandes flujos de cargas a nivel nacional, y **proyectos regionales** que mejoren la conectividad a nivel regional, favoreciendo la cohesión socio-territorial interna e inter-regional.

Se proponen las siguientes Zonas Logísticas:

ZONAS LOGÍSTICAS		
Corto Plazo (2014 - 2022)	Largo Plazo (2022 - 2030)	
Área Logística entre Mocoa y San Miguel	Plataforma multimodal de Neiva	Área logística de Medellín
Área Logística entre Bogotá y Villavicencio	Área de consolidación logística entre Ibagué y Chicoral	Área Logística Capulco
Área Logística Puerto Salgar	Área de consolidación logística entre Armenia, Pereira y Manizales	Área Logística de apoyo en frontera de Arauca
Área Logística de consolidación de cargas en Tunja	Zona intermodal de Quibdo	Área Logística de Puerto Gaitán
Área logística Bucaramanga y Barrancabermeja	Área logística en Cupica	Área Logística de Puerto Carreño
	Plataforma multimodal en el cruce de la Red Férrea Bioceánica del Cauca y la red férrea Cupica - Capulco	

## LA INVERSIÓN:

Los costos de inversión total del escenario intermodal es de: COP \$ 34.59 billones aproximadamente. Y la inversión promedio anual (2022 – 2030) es de aproximadamente COP \$ 4.38 billones.

Sin embargo, este escenario generaría un ahorro global de costos de transporte de entre un 20 – 25% anual.

El 75% del presupuesto se destinaría a proyectos en las regiones del Pacífico, Orinoquia y Amazonia. \$3,42 billones de pesos para la ejecución de más de 100 proyectos de integración y cohesión regional.

RECOMENDACIONES:

1. Profundizar en el desarrollo de la Política de Transporte.
  - Consideración e incorporación progresiva de las externalidades del transporte (territoriales, sociales, ambientales, económicas y fiscales) en los procesos de formación de precios y en la toma de decisiones, a fines de mejorar el funcionamiento del mercado de transportes y de precisar las estimaciones de rentabilidad económica (social) de las inversiones en el sector.
  - Habilitar recursos y procedimientos de evaluación y decisión para abordar el desarrollo de actuaciones que sólo pueden considerarse en perspectiva social y temporal de largo y muy largo plazo con importante utilización de recursos públicos, determinantes para el desarrollo de los modos férreo y fluvial, y, por tanto, para alcanzar los objetivos de intermodalidad y sostenibilidad del sistema.
2. Convertir los documentos técnicos del PEIT en documentos institucionales expresivos de la concreción territorial de la Política de Transporte.
  - Convertir los documentos técnicos del PEIT en documentos institucionales expresivos de la concreción territorial de la política de transporte.
3. Evaluar y viabilizar el esfuerzo económico-financiero, público y privado, necesario para el pleno desarrollo de la Política de Transporte y del PEIT.
  - Concretar metodologías y evaluar en atención a criterios e indicadores que faciliten el análisis multicriterio y multidimensional del interés y de la rentabilidad privada y social de las actuaciones del PEIT.
  - Análisis de experiencias comparadas a nivel internacional para viabilizar el desarrollo de proyectos multimodales de alta rentabilidad e interés social y de baja rentabilidad económico-financiera.
4. Generar y habilitar el Sistema de Información Territorial sobre las Infraestructuras de Transportes (SITIT), y los procedimientos de evaluación estratégica de los mismos que sean eficientes para facilitar y armonizar la participación de las instituciones y agentes involucrados en el desarrollo del sector.
  - Generar el sistema de Información Territorial sobre las Infraestructuras de Transportes, a partir del Sistema de Información Territorial del PEIT, y de la información disponible en el Ministerio y demás instituciones suministradoras de información cartográfica y alfanumérica.

## Noticias del sector



### Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla.....sin ella se han perdido todas las guerras"

### Palermo invierte US\$190 millones en clúster portuario en Barranquilla.

**Ene 27** Palermo Sociedad Portuaria planea movilizar 1,85 millones de toneladas de carga este año aumentando así en 30% el total movilizado en 2013 que fue 1,37 millones, para cumplir esta meta adelantan inversiones que suman unos 190 millones de dólares. Este puerto multipropósito ubicado 18 kilómetros río arriba sobre la ribera oriental del río Magdalena frente a Barranquilla, moviliza el 9% de la carga que manejan los puertos en Colombia, el 15% de los puertos de la Costa Caribe y el 28% de los de Barranquilla.

**Mundo Marítimo** [Ver más ▶](#)

### Transporte



"Muchas veces se debe coger el camino más corto para llegar más lejos"

### Ventas de vehículos de carga, en reversa. Feb 3

Las ventas de vehículos de carga pesada continuarían frenadas en el país durante el 2014, y ni siquiera alcanzarían el nivel del último año o el promedio anual que son unas 10.000 unidades. El Runt (Registro Único Nacional de Tránsito) indica que el año anterior se matricularon 5.713 con capacidad de carga superior a 10,5 toneladas, entre otros, tractocamiones, o las llamadas 'mulas', volquetas y carros repartidores. La cifra representó una caída de 62,1 por ciento respecto a 2012, cuando se matricularon 15.085 carros de este tipo. El mercado de vehículos nuevos de carga empezó a retroceder en el 2012, pues en 2011 cuando se matricularon 14.362 se empezaba a percibir una tendencia alcista. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

### Cinco obras claves por fuera del billonario plan vial. Ene 27

En momentos en que el Gobierno saca a licitación 8.000 kilómetros de carreteras, 1.200 en doble calzada, que empezarán obra a partir del 2015, un estudio contratado por la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI) llama la atención sobre la ausencia de cinco proyectos prioritarios que no están entre las obras previstas. Las carreteras que mencionan deberían construirse en la próxima década e incluirse en un plan maestro de transporte, debido a que reducen distancias entre las zonas industriales y los puertos, y evitarán las futuras congestiones en las áreas urbanas. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

La información contenida en los enlaces a noticias no recoge la opinión, ni la posición de la ANDI, es responsabilidad exclusiva del medio de comunicación que la pública



## JUSTIFICACIÓN

El uso del contenedor moderno completa 58 años y se ha convertido en un elemento fundamental en el comercio mundial por su impacto en la reducción de los costos del transporte y su facilidad de ser transportado con una interrupción mínima a través de diferentes modos de transporte. Se estima que el tráfico portuario mundial en contenedor creció un 5% en 2012, alcanzando 590 millones de TEU, en este mismo año en Colombia, el volumen de carga en contenedor alcanzó más de 3.3 millones de TEUs, de los cuales 1.9 millones de TEUs corresponden a comercio exterior, atendido en 9 terminales marítimas que sirven 34 rutas con 42 líneas navieras.

La flota de portacontenedores aumentó su participación desde 1,5 % de la flota mundial en 1980 a más del 31 % en 2013, con M/N – buques - de mayores tamaños para aprovechar economías de escala y se espera que con la ampliación del Canal de Panamá en 2015, estos buques podrán navegar directamente sin hacer transbordos, representando un desafío para los países en desarrollo de impulsar la competitividad en la cadena productiva para aprovechar las oportunidades de carga que se genere con los acuerdos comerciales, lo cual exige modernizar la infraestructura de transporte, ampliar la capacidad portuaria y fortalecer las actividades logísticas y de transporte multimodal en los diferentes nodos de la cadena.

## OBJETIVO

El II Foro de Puertos y Contenedores se centrará en la logística y competitividad para el intermodalismo, convirtiéndose en el espacio de discusión idóneo para

analizar el contexto internacional del transporte de contenedores, la infraestructura de transporte, la gestión en terminales marítimas como redes intermodales y la optimización logística, con una visión internacional aterrizada a la realidad nacional en los diferentes puntos de la cadena logística.

El evento contará con la participación de importantes conferencistas nacionales e internacionales, permitiendo compartir sus experiencias y transmitir a cada uno de los actores de esta cadena, su aporte para fortalecer las mejores prácticas en los procesos de distribución física internacional en Contenedores, como lo son la actividad portuaria; la gestión y seguridad en el transporte interno; el aprovechamiento de plataformas logísticas; entre otros procesos, como ejes vitales de una buena logística de contenedor.

## ¿A QUIÉN ESTÁ DIRIGIDO?

Sector logístico en general, Industrias, Sociedades Portuarias, Operadores Marítimo Portuarios, Agentes de Aduana, Líneas Navieras, Agentes Marítimos, Empresas de Transporte Terrestre, Patios de Contenedores, Entidades Bancarias, Compañías De Seguro, Almacenes de Depósito, Certificadores Internacionales; funcionarios públicos de orden nacional, regional, departamental o municipal; asesores y personas vinculadas a la cadena logística del contenedor; público en General.

## ¿EN DÓNDE Y CUÁNDO?

Hotel AR Salitre, Cra. 60 No. 22-99 – Bogotá Colombia

Fecha: 22 y 23 de Mayo de 2013

## MAYORES INFORMES

(+57) (1) 326 85 00

Inscripciones:

[eventos@andi.com.co](mailto:eventos@andi.com.co) o

[Inscríbese AQUÍ](#)

Vinculación Comercial:

Apoyo a Eventos ANDI Tel Ext. 2365 - 2366 - 2367 -

[APOYOEVENTOS@andi.com.co](mailto:APOYOEVENTOS@andi.com.co)

Programa Académico:

Edwin Maldonado Ext. 2226

[emaldonado@andi.com.co](mailto:emaldonado@andi.com.co)

## Información de Interés



### Nacionales

[MinTransporte](#)  
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)  
[INVIAS](#)  
[ANI](#)  
[Policía Nacional](#)

### Internacionales

[IIRSA](#)  
[MIT Supply Chain](#)  
[LOGYCA](#)

### DNP

[CONPES 5239](#)

## VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 03 de Febrero de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay cero (0) vías nacionales con cierre total, cuatro (4) por cierres totales programados; dos (2) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 30 vías con pasos restringidos.

## Convenio MinTransporte y Bancoldex Beneficio a Transportadores

El pasado 27 de Febrero se realizó el convenio del Ministerio de Transporte, Bancoldex, Fondo Nacional de Garantías y Fondo Nacional del Ahorro para otorgar créditos especiales para la renovación de equipos de carga automotor, vivienda y educación con el fin de mejorar la calidad de vida a los transportadores.

Quienes pertenezcan al Programa de reposición y renovación de vehículos de carga, contarán con una línea de crédito por 120 mil millones de pesos que ofrecen Bancoldex y el Ministerio de Transporte para su modernización. Estos créditos financiarán la compra o arrendamiento (leasing) de vehículos de carga, hasta el 100 por ciento de su valor, con una tasa de interés del DTF -2 y amplios periodos de gracia.

Para más información: [ver](#) comunicado del Ministerio de Transporte