

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	
PIB (III Trimestre de 2013)	5,1%	3,9%	↑
IPC Enero de 2014	0,49%	0,49%	↑
IPP Enero de 2014	0,67%	0,67%	↑
ICTC (IV Trimestre de 2013)	-0,02%	-0,68%	↑
	Periodo	Promedio	
Tasa de desempleo Diciembre de 2013	8,4%	9,6%	↑
DTF (E.A.) febrero 14 de 2014	3,94%	4,02%	↑
Dólar TRM febrero 14 de 2014	\$2.032,99	\$ 1.982,48	↓
	Periodo*	Mes Actual*	
Galón ACPM Septiembre de 2013	\$ 8.358	\$ 8.358	-
Galón Gasolina Corriente Septiembre de 2013	\$ 8.480	\$ 8.565	↑
Fuentes: Banrep DANE UPME			

*Precio Real y de Referencia para Bogotá

Contenido

Esta Semana

[Niveles de servicio en los Corredores Viales](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

[Foro de Puerto y Contenedor 2014](#)

[Proyecto de Decreto – Corredores Logísticos](#)

Esta semana...



'Inflación estará entre 2,5 y 3 por ciento': Banrepública. Feb 14

De cumplirse las estimaciones, la inflación se situaría arriba del 1,94 por ciento que alcanzó el año pasado, pero en la parte inferior del rango que estableció el Banco de la República como objetivo para el 2014, de entre un 2 y un 4 por ciento, con una meta puntual del 3 por ciento. El directivo destacó que los principales factores que presionarán al alza los precios en el 2014 serán la recuperación de la economía tanto interna como la de los principales socios comerciales, así como la normalización de los precios de los alimentos tras la sobreoferta del año anterior y la actual depreciación del peso frente al dólar. **Portafolio**

[Ver más ▶](#)

La confianza del consumidor sigue mejorando y se ubica en 26,6% en enero. Feb 14

La Encuesta de Opinión del Consumidor (EOC) de Fedesarrollo reveló que la confianza creció por quinto mes consecutivo y se ubicó en 26,6% en enero de este año, por encima de los niveles registrados en diciembre y el mismo mes de 2013, cuando registró 23,2% y 23,1%, respectivamente. El repunte es resultado tanto de una mejora en las expectativas, con una variación de 3,5% si se compara con diciembre de 2013, como en las condiciones económicas, con 3,3%. **La República**

[Ver más ▶](#)

Las exportaciones en 2013 fueron por US\$58.821,9 millones. Feb 14

El Dane entregó la cifra oficial de las exportaciones totales en 2013. La cifra se ubicó en US\$58.821,9 millones con una disminución con respecto a 2012 de 2,2%. El oro no monetario fue el producto que más aportó de manera negativa con 33,7%. El sector de combustibles también presentó resultados negativos para el cierre del año por una disminución de 14,3%. El sector agropecuario no presentó caída en sus ventas pero su aumento fue de 0,8%. El aporte positivo se dio gracias al aumento significativo de las ventas de carne bovina congelada con un 384,6%. **La República**

[Ver más ▶](#)

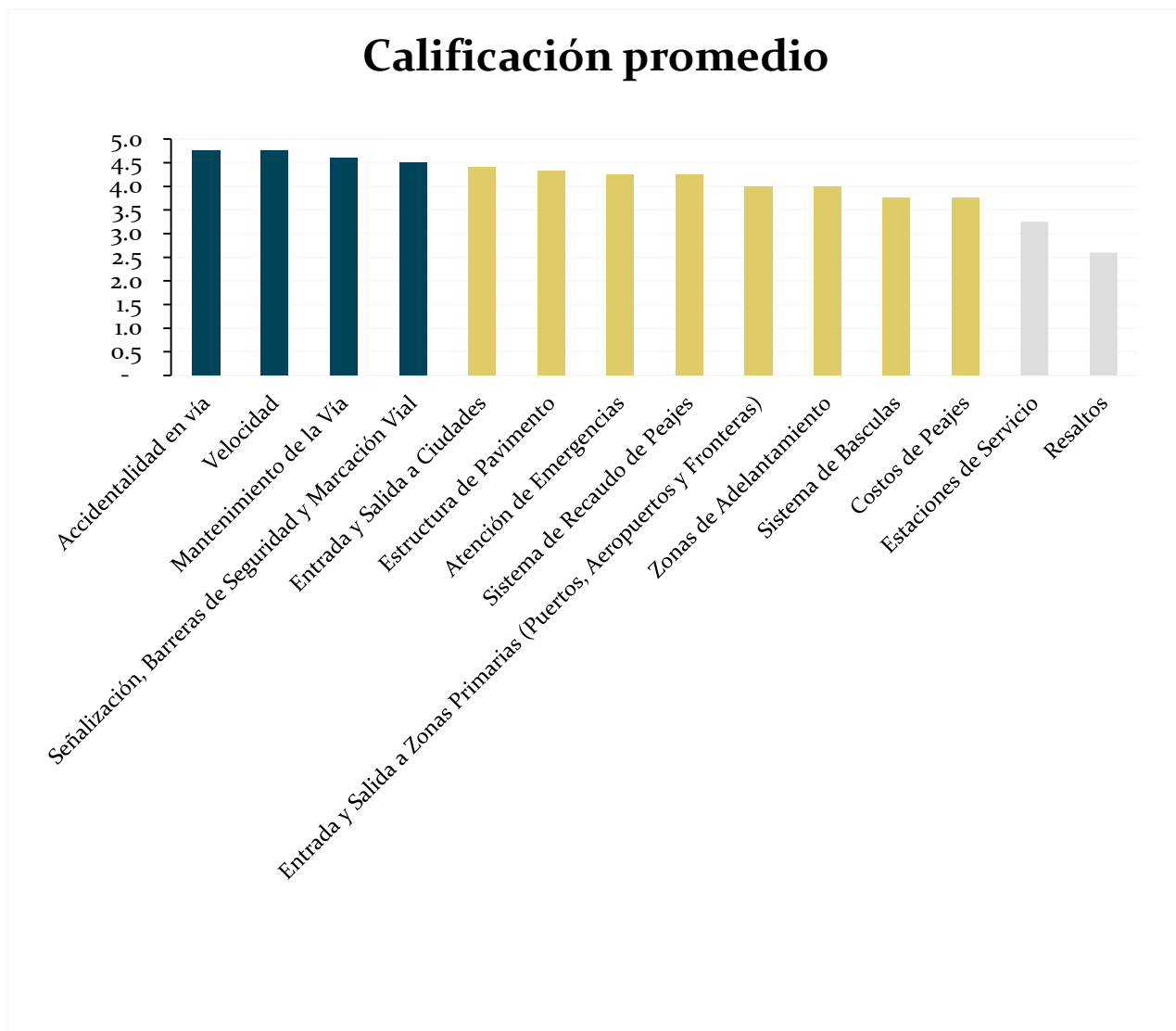
Niveles de servicio en los Corredores Viales

Regulación Competitividad

La infraestructura de transporte conformada por los corredores viales es la base para la intercomunicación, y el intercambio de bienes y servicios en el país. El transporte de carga carretero es un medio crítico para el abastecimiento y movimiento económico al no contarse actualmente con otros medios de transporte desarrollados, en este sentido lo mínimo que se puede realizar es estructurar una regulación justa y competitiva.

En primera instancia, se debe recordar que hay una diferencia entre tener un proyecto de infraestructura e incluso una vía habilitada y el servicio que se esté prestando. Pues bien, el servicio de la vía no solo consiste en permitir el desplazamiento vehicular sino también en la calidad del desplazamiento, que muchas veces no corresponde al costo de rodamiento evidenciado.

La ANDI ha realizado una evaluación de las características y los parámetros del servicio vial desde la visión del sector productivo. En la siguiente gráfica, se evidencia la importancia de criterios relacionado con el flujo del tráfico.



FACTORES QUE GENERAN INEFICIENCIA EN LAS VÍAS

Teniendo en cuenta lo anterior, la observación y recolección de información del nivel de servicio en los corredores viales permite conocer su efectividad para el tráfico de vehículos, el desplazamiento vehicular, el tiempo del trayecto y la respuesta a la demanda vehicular.

Entre los factores principales que afectan el nivel de servicio en la infraestructura actual, se encuentra los daños recurrentes en las vías, que generan cierres totales o pasos restringidos, el sistema de peajes que aumenta los tiempos logísticos, así como las restricciones viales en festividades y fines de semana.

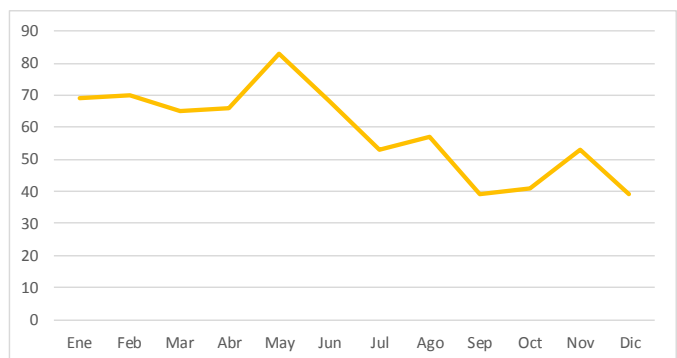
Afectaciones en las vías Nacionales

Según información captada semanalmente en el 2013 de los informes del Estado de las Vías que la Policía Nacional realiza diariamente, la Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura ha venido realizando un monitoreo del servicio que presta la infraestructura vial nacional. Con esta información se identifican los departamentos con mayores inconvenientes en sus vías nacionales, así como las vías más críticas mostrando el motivo del cierre o del paso restringido.

Afectaciones Anuales 2013

No. DE VÍAS AL AÑO CON CIERRES TOTALES Y/O PASOS RESTRINGIDOS		
Departamento	Total	Part.
Antioquia	36	19%
Cundinamarca	25	13%
Norte de Santander	18	10%
Boyacá	16	9%
Huila	10	5%
Risaralda	9	5%
Tolima	8	4%
Santander	8	4%
Valle	7	4%
Caquetá	6	3%
Cauca	6	3%
Casanare	5	3%
Meta	5	3%
Magdalena	4	2%
Quindío	4	2%
Cesar	3	2%
Córdoba	2	1%
Nariño	2	1%
Bolívar	2	1%
Atlántico	2	1%
Guajira	2	1%
Cúcuta	1	1%
Caldas	1	1%
Sucre	1	1%
Chocó	1	1%
Urabá	1	1%
Magdalena Medio	1	1%
Putumayo	1	1%
Denar	1	1%
Total	188	100%

No. DE VÍAS CON CIERRES TOTALES Y/O PASOS RESTRINGIDOS - 2013												
Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
69	70	65	66	83	68	53	57	39	41	53	39	188



En el año 2013 se vieron afectados 188 vías nacionales en Colombia siendo el mes más crítico mayo.

En el 58% se presentó pasos restringido y el 42% fueron cierres totales por imprevistos o programados.

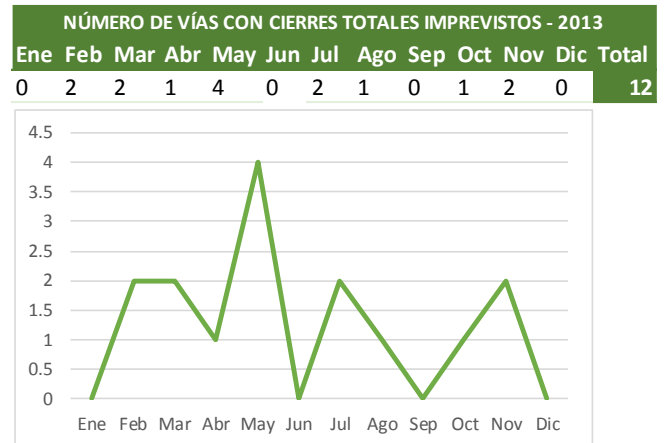
No. DE VÍAS AL AÑO CON CIERRES TOTALES Y/O PASOS RESTRINGIDOS		
Departamento	Total	Part.
Cierres Totales Programados	67	36%
Cierres Totales Imprevistos	12	6%
Pasos Restringidos	109	58%
Total	188	100%

4 Departamentos concentran la mita de las vías afectadas.

Cierres Totales Imprevistos 2013

En el año 2013 se vieron afectados 12 vías nacionales por cierres totales imprevistos con un promedio de 9 días sin servicio. El departamento más afectado fue Antioquia, donde en promedio 3 vías estuvieron 14 días inhabilitadas.

NÚMERO DE VÍAS CON CIERRES TOTALES IMPREVISTOS - 2013		
Departamento	Total	Promedio de Días
Antioquia	3	14
Boyacá	1	7
Caquetá	1	7
Huila	1	7
Norte de Santander	1	7
Putumayo	1	7
Risaralda	2	7
Tolima	2	7
Total general	12	8.75

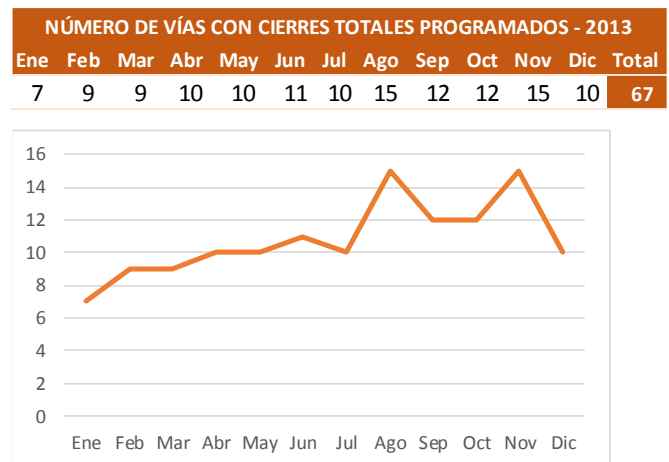


El mes de mayo, fue el que presento mayores afectaciones y solo 3 meses no se presentaron imprevistos

Cierres Totales Programados 2013

En el año 2013 se vieron afectados 67 vías nacionales por cierres totales programados con un promedio de 28 días sin servicio. El departamento más afectado fue Cundinamarca, donde en promedio 10 vías estuvieron 37 días inhabilitadas.

VÍAS CON CIERRES TOTALES PROGRAMADOS - 2013			
Departamento	Diciembre	Total Vías 2013	Promedio de Días
Cundinamarca	2	10	37
Antioquia	2	9	28
Boyacá	1	7	42
Cauca	1	5	46
Huila		4	19
Risaralda	1	4	60
Meta	1	4	19
Norte de Santander	1	4	26
Valle		4	7
Caquetá		3	7
Tolima		3	7
Santander		2	18
Casanare		2	11
Sucre		1	7
Nariño	1	1	14
Cúcuta		1	7
Córdoba		1	35
Atlántico		1	21
Denar		1	7
Total general	10	67	28



Los meses de agosto y octubre, fueron los que presentaron mayores afectaciones.

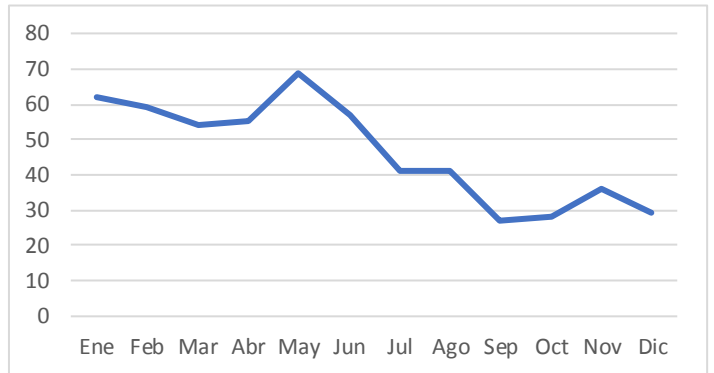
Pasos Restringidos Nacionales 2013

ehiguera@andi.com.co
emaldonado@andi.com.co

En el año 2013 se vieron afectados 109 vías nacionales por paso restringido con un promedio de 148 días en ese estado. El departamento más afectado fue Antioquia, donde en promedio 24 vías estuvieron 91 días con pasos restringido.

VÍAS CON PASO RESTRINGIDO - 2013		
Departamento	Total Vías 2013	Promedio de Días
Antioquia	24	91
Cundinamarca	15	223
Norte de Santander	13	198
Boyacá	8	64
Santander	6	218
Huila	5	148
Quindío	4	137
Magdalena	4	247
Risaralda	3	189
Casanare	3	51
Tolima	3	54
Cesar	3	75
Valle	3	334
Caquetá	2	88
Bolívar	2	18
Guajira	2	196
Urabá	1	245
Atlántico	1	63
Meta	1	84
Nariño	1	77
Chocó	1	98
Córdoba	1	7
Magdalena Medio	1	574
Caldas	1	28
Cauca	1	84
Total general	109	148

NÚMERO DE VÍAS CON PASO RESTRINGIDO - 2013												
Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
62	59	54	55	69	57	41	41	27	28	36	29	109



Motivos de afectaciones 2013

Motivo de Afectación	No de Reportes	Participación
Mantenimiento	95	24.5%
Caída De Piedra y/o Lodo	70	18.0%
Derrumbe	42	10.8%
Perdida De Banca	40	10.3%
Hundimiento De Calzada	24	6.2%
Arreglos De La Vía	22	5.7%
Perdida De La Banca	20	5.2%
Daño De Puente	18	4.6%
Actividad Deportiva	13	3.4%
Fuerte Oleada Invernal	9	2.3%
Construcción	7	1.8%
Falla Geológica	6	1.5%
Deslizamiento	6	1.5%
No Identificado	5	1.3%
Agrietamiento Capa Asfáltica	5	1.3%
Demarcación	2	0.5%
Manifestación Publica	2	0.5%
Cambio De Adoquín	1	0.3%
Caída Base Del Puente	1	0.3%
Total general	388	1

Al revisar los motivos de las afectaciones se observa que gran parte tiene que ver con labores de mantenimiento y daños en las vías.

Dado este panorama, que aunque resulta menos frecuente que años anteriores no deja de ser preocupante, se insiste en que los vehículos que transitan por los distintos corredores se les cobra un peaje, este debe reflejar en condiciones adecuadas de las vías, por lo cual la ANDI siempre ha sostenido que se debe reglamentar un nivel de servicio mínimo establecido de tal manera que se refleje que dicho cobro este acorde con un parámetro medible. En aquellos casos que las vías presenten pasos restringidos u otras interrupciones que deben ser solucionadas por el responsable del corredor vial, y que generen un aumento de los tiempos de circulación, debe haber crearse un mecanismo que permita resarcir los efectos de la demora tales como una devolución parcial de la tarifa de peaje pagado.

Restricciones para vehículos de carga por Festividades

La poca infraestructura vial de Colombia es deficiente y al analizar los efectos de las restricciones en el tráfico motivados por los días feriados esta tiene un alta incidencia en la competitividad, y la planificación del transporte de las empresas implica menor rotación de los activos y un mayor esfuerzo en las demás actividades logísticas, que se traduce como una de las causas de ineficiencias en esta materia respecto a otros países.

Para el año 2013, la restricciones viales por festivos, inmovilizó a la logística nacional en un total de 99 días en este año. Se destaca que en los días donde aplica la medida, hay en promedio 12 horas de restricción, no obstante el 32% tiene más de 12 horas e incluso en 12 días del año, la restricción alcanza 16 y 17 horas en el día.

Restricciones para vehículos de carga por Festividades

Restricciones 2012 - 2013							
Promedio Horas Restringidas		Tota horas anuales restringidas		Días restringidos en el año		Porcentaje de días al año con restricción	
2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
11,38	11,18	987	1.025	86	99	24%	27%

Nota: 2013 es estimado, no se tiene en cuenta que en los días de paro nacional no aplicó la restricción.

Se debe tener en cuenta que las condiciones actuales de gran parte de las vías nacionales no es la mejor, hace que los tiempos sean menos fiables y si a esto se le suman los vivido en 2013 con los paros nacionales, se estima que los usuarios utilizaron solo el 70% de los días del año, para sus operaciones de transporte.

Ruta	Escenario Actual
Bogotá - B/tura	
Horas promedio de tránsito	17
Horas Promedio Cargue y Descargue	12
Horas tiempo Muerto por peajes por Viaje*	2,3
Tiempo de Operación Real (Horas)	31
Impacto en los recorridos en la Ruta por vehículo	
Horas disponible en el año (sin restricción vial)	5.840
Horas restricción en el año	1.025,0
% de horas de restricción en el año sobre tiempo disponible	16%
Hora disponible reales (Aplicando restricción vial)	4.815,0
Número de recorridos (Aplicando restricción vial)	154
Impacto Económico Total	
Número de viajes de comercio exterior en el año en la ruta (Aplicando restricción vial y con peajes)	117.600
Valor del Flete de un viaje (\$/Viaje)	3,366,000
Flete Facturado en Ruta con restricción	395,841,600,000.00
Total Valor del Flete de viajes no realizado en el año en la ruta (Costo de Oportunidad)	84,265,345,794

Estas medidas restrictivas tienen implicaciones económicas altas, puesto que produce ineficiencia de la flota de transporte al disminuir el número de recorridos, lo cual redunda en altos costos de transporte y la necesidad de requerir mayores activos para la operación logística. Al analizar los efectos de las restricciones viales respecto a una ruta específica (Bogotá –

Buenaventura) se evidencia que se deja de facturar en el mercado de transporte, alrededor de \$ 84 mil millones en el año.

Teniendo en cuenta los tratados comerciales y la expectativa del aumento del flujo de carga es necesario revisar la medida de la restricción en fechas especiales, de manera que se logre un equilibrio entre la movilidad de los viajeros en temporadas de vacaciones y la operación empresarial.

Sistema de Peajes

La ley en Colombia permite tener peajes cada 40 kilómetros, no obstante a nivel internacional el promedio es más alto y en algunos países en las vías que pertenecen al estado no hay peajes. Al analizar las principales rutas de Colombia, se evidencian que Colombia es uno de los países de la región donde más se paga por kilómetro recorrido, y bajo nivel de servicio por ejemplo la ruta Bogotá- C/gena hay un peaje cada 77 kilómetros, en Bogotá- B/quilla cada 69 kilómetros, en Bogotá- B/tura cada 49 kilómetros y finalmente en la ruta Bogotá- S/marta cada 60 kilómetros.

Dado el número de peajes, el tiempo muerto en este proceso de cancelación manual del paso del vehículo es considerable, se estima, por ejemplo, que en la ruta Bogotá centro del país la costa - C/gena este proceso puede implicar cerca de 2 horas y en Bogotá- S/marta que es la más alta de la muestra llega a 3 horas.

Este tiempo se ve reflejado en un sobre costo económico, en este sentido la ANDI ha propuesto modificar el sistema de pago de peajes, por medio del cobro electrónico de peajes (ETC) para que pueda realizarse previamente y sin mayores gastos administrativos, lo cual disminuye los tiempos muertos y costos de combustible durante el recorrido.

Recomendación

Es oportuno destacar que en la Ley 1450 de 2011 de infraestructura, en su artículo 88 señaló que es necesario dar continuidad en la prestación de los servicios de los agentes que participan en la gestión de los procesos logísticos esenciales asociados a la distribución de carga de importación y exportación para garantizar el servicio durante las veinticuatro (24) horas del día de los siete (7) días de la semana. Por lo cual en la reglamentación que definen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país se considera necesario incluir un artículo que flexibilice las restricciones viales en festividades específicamente en aquellas vías que estén con doble calzada.

Noticias del sector



Logística



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

En abril se adjudicarán obras de navegabilidad por Magdalena en Colombia Feb 10

Con una inversión superior a los dos billones de pesos (US\$ 975 millones), cuatro empresas dedicadas al transporte fluvial de carga –Naviera Fluvial, Impala, Naviera Central y Río Grande–, ya encendieron motores para aprovechar la nueva cara que tendrá el río Magdalena en Colombia. La meta es que estas empresas y una decena de cooperativas de pequeñas navieras transporten 6 millones de toneladas al año. Actualmente solo se mueve un millón y medio, principalmente de petróleo y sus derivados. Las transportadoras están a la espera de que la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) adjudique en abril las obras para recuperar la navegabilidad del río.

Mundo Marítimo [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Cifras consolidadas del mercado aéreo en Colombia durante 2013 Feb 11

Según la Aerocivil, el transporte aéreo de pasajeros en Colombia creció el 15.8% con respecto al 2012, mientras que el mercado aéreo de carga decreció relativamente poco. El movimiento de la carga en Colombia durante el 2013, decreció en 3.5000 toneladas, pasó de 713.000 a 709.550 toneladas y en el mercado internacional en 2013 movilizó 562.300 toneladas, que significa una reducción de 8.800 toneladas (-1.5%). Mientras que el mercado doméstico se incrementó en 5.3000 toneladas; pasó de 141.900 a 147.2000 toneladas. **Aviacol** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Alianza del Pacífico quiere fondo común para infraestructura. Feb 11

Una vez liberado de aranceles 92% de los productos que conforman su comercio, los gobiernos de México, Colombia, Perú y Chile acordaron la creación de un fondo para el financiamiento de proyectos de infraestructura en las cuatro naciones, con facultades para recibir recursos de fondos internacionales. Al concluir la VIII Cumbre de la Alianza del Pacífico, los presidentes Enrique Peña Nieto, Juan Manuel Santos, Ollanta Humala y Sebastián Piñera firmaron el protocolo adicional al acuerdo marco con el que se liberan bienes y servicios, aunque deja etiquetado 8% de sus productos, principalmente vinculados al sector agropecuario. **La República** [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 publica



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 o

[Inscríbese AQUÍ](#)

Vinculación Comercial:

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

APOYOEVENTOS@andi.com.co

Programa Académico:

Edwin

Maldonado Ext. 2226

emaldonado@andi.com.co

Información de Interés



Nacionales

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

Internacionales

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

[DNP](#)
[CONPES 5239](#)

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 14 de Febrero de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay cero (0) vías nacionales con cierres totales, cuatro (4) por cierres totales programados; una (1) vía departamental y municipal con cierre total, y 28 vías con pasos restringidos.

Proyecto de Decreto – Corredores Logísticos

"Por medio del cual se definen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones"

El Ministerio de Transporte ha puesto en consulta el borrador del proyecto de decreto que permitirá planificar y coordinar las restricciones viales nacionales y las restricciones en las ciudades, para facilitar las operaciones de transporte.

- Se establecen los siguientes corredores de importancia estratégica:

CORREDORES LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA
Bogotá – Buenaventura
Bogotá – Santa Marta
Bogotá – Cartagena
Bogotá – Medellín
Bogotá – Cúcuta
Bogotá – Villavicencio
Bogotá – Mocoa
Bogotá – Sogamoso
Medellín – Cartagena
Medellín – Santa Marta
Medellín – Buenaventura
Medellín – Bucaramanga
Cali – Medellín
Cali – Ipiales

- Se dispuso crear Comité Sectorial de corredores logísticos de importancia estratégica, el cual estará conformado principalmente por las entidades del sector transporte.

- Se busca coordinar la reglamentación para el flujo de los vehículos de carga que los municipios, distritos y departamentos proyecten adoptar, a través de varias instancias.

Dada la importancia de este proyecto agradecemos nos envíen sus comentarios y sugerencias al siguiente correo electrónico:

PGILOGISTICA@ANDI.COM.CO



BOLETÍN

Gerencia de Logística, Transporte
e Infraestructura

Información del Sector

Número 02 - 157
1 de Febrero al 7 de Febrero / 2014

ehiguera@andi.com.co
emaldonado@andi.com.co

[Ver Proyecto de Decreto](#)