

BOLETÍN

Contenido

Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
PIB (III Trimestre de 2015)	3,2%	4,8%	
IPC Enero de 2016	1,29%	7,45%	
IPP Enero de 2016	1,53%	5,48%	
ICTC (IV Trimestre de 2015)	0,39%	2,89%	
Desempleo Diciembre de 2015	8,6%	8,9%	
DTF (E.A.) Febrero 22 de 2016	5,21%	4,68%	
Dólar TRM Febrero 22 de 2016	\$ 3.357	\$ 2.918	
	Periodo*	Mes Actual*	
ACPM Enero de 2016	\$ 7.896	\$ 7.896	
Gasolina Corriente Enero de 2016	\$ 7.822	\$ 7.822	

Fuentes: Banrep DANE UPME

Esta Semana

[Régimen Sancionatorio del Transporte y sus servicios conexos](#)

[Deficiencias en Logística: Análisis del Entorno Corredor Buenaventura – Bogotá](#)

[Evolución del cierre de la vía Buga-Buenaventura](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)
[Transporte](#)
[Infraestructura](#)

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)
[Estado vial](#)

Esta semana...



Exportaciones se fortalecerán con nuevas vías en el sur del país. Febrero 13.

El Instituto Nacional de Vías (Invías) adelanta inversiones por más de \$335.000 millones en el sur del país, a través del programa Vías para la Equidad, en cinco proyectos ubicados estratégicamente en los departamentos de Nariño, Caquetá y Putumayo. Según la Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives "Las Vías para la Equidad que estamos construyendo con el Invías en los departamentos fronterizos del sur del país, impulsarán el comercio exterior con Ecuador, y serán complemento con la Autopista Santa Ana-Mocoa-Neiva y Pasto-Rumichaca" **Mi Putumayo.** [Ver más ▶](#)

Industria Colombiana repuntó 05% en 2015. Febrero 16.

La economía colombiana obtuvo en 2015 un repunte del 0,5% según lo reportó la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). Según el análisis, fueron favorables la ejecución de los proyectos de infraestructura; el desarrollo de proyectos de inversión productiva manteniendo la tasa de inversión alrededor del 30% del PIB; el grado de inversión; y el avance en la discusión de reformas estructurales que tanto necesita el país. **HSB.** [Ver más ▶](#)

Banco de la República aumenta la tasa de interés 0.25%. Febrero 19.

En la segunda reunión del año la Junta Directiva del Banco de la República decidió, por mayoría, aumentar su tasa de interés de intervención en 0,25%, con lo cual la cifra se sitúa en 6,25%. El gerente del Emisor, José Darío Uribe, aseguró que las expectativas de inflación siguen desancladas y esto motivó a la Junta a promover el aumento. **El Colombiano.** [Ver más ▶](#)

Régimen Sancionatorio del Transporte y sus servicios conexos

La Ley aprobada en el primer debate por la comisión sexta del senado de la república en Junio y Noviembre del 2015, establece el régimen sancionatorio del transporte, su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios. Este régimen tiene como finalidad garantizar los derechos constitucionales y legales de los usuarios del transporte y la infraestructura asociada a los organismos de apoyo, así como a los prestadores de los mismos.

La Superintendencia de Puertos y Transporte modificará su denominación por la de *Superintendencia de Transporte, Puertos e infraestructura* (STPI) la cual garantizará el cumplimiento de las funciones asignadas en todo el territorio nacional y tiene como objetivo garantizar la seguridad, calidad y oportuna información a los usuarios de transporte. Entre sus funciones está la fijación de la tarifa para la contribución de vigilancia, atendiendo los elementos y componentes del sistema, y a su vez aplica las medidas y sanciones a quienes ejecuten operaciones de transporte o sus servicios conexos y complementarios sin estar autorizados para hacerlo, cuando no haya sido atribuido su competencia a otra autoridad de transporte.

En la presente Ley se sustituye la tasa de vigilancia prevista en el numeral 2° del Artículo 27 de la Ley 1ª de 1991, por una contribución especial de vigilancia a favor de la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura para cubrir los costos y gastos que ocasionan su funcionamiento e inversión. Esta tarifa debe ser cancelada anualmente por todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley.

La contribución se fijara por la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura con base a tres criterios:

- 1.** El total de las contribuciones corresponderá al monto del presupuesto anual de funcionamiento e inversión de la STPI.
- 2.** Los ingresos brutos derivados de la actividad de transporte que reciba el sujeto supervisado durante el año anterior, la tarifa establecida no podrá ser superior al 0.2% de los ingresos brutos.
- 3.** La contribución deberá ser cancelada anualmente, en los plazos que determine la STPI.

Dicha tarifa podrá ser diferenciada, dependiendo de si la supervisión es integral, objetiva o subjetiva, es decir, si la vigilancia se realiza a la prestación del servicio de transporte, su infraestructura, servicios conexos, complementarios o si por el contrario la vigilancia es al prestador del servicio público de transporte, infraestructura, servicios conexos, complementarios,

BOLETÍN

organismos de apoyo y a quienes desarrollen actividades de funcionamiento, materia financiera y administrativa.

Para los concesionarios de puertos privados la contribución que pagarán para la vigilancia resultará de multiplicar las toneladas movilizadas en el año anterior por la tarifa calculada anualmente por la Superintendencia de transporte, Puertos e infraestructura para cada tipo de carga de acuerdo con la metodología establecida en los planes de expansión portuaria y demás normas concordantes. Para el control en el pago de la tarifa la STPI reglamentará la inscripción y registro de las operaciones portuarias.

La Dirección General del Ministerio de Defensa y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica civil continuaran ejerciendo las competencias jurisdiccionales y sancionatorias establecidas. Las autoridades podrán celebrar convenios interadministrativos con entidades estatales para la realización de estudios inherentes a las funciones propias de la vigilancia.

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los prestadores del servicio público de transporte terrestre, automotor, fluvial, férreo, marítimo, por cable y los sistemas de transporte masivo.
2. Las empresas operadoras del sistema de recaudo, sistema de gestión y control de flota, sistema de información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo.
3. Administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios a estos.
4. Importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte.
5. Los operadores portuarios.
6. Los generadores de carga, llámense remitentes o destinatarios.
7. Los Alcaldes Distritales y Municipales.
8. Los fabricantes, distribuidores y/o personalizadores de especies venales.

Tipo de sanciones:

1. **Multa:** consecuencia monetaria que se le impone a un sujeto por haber incurrido en una infracción a las normas de transporte su Infraestructura y sus Servicios Conexos y Complementarios; su valor se estima en salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la infracción.
2. **Suspensión de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso:** Es la suspensión temporal de los efectos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro o permiso.
3. **Cancelación de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso:** Es la suspensión definitiva de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro o permiso.

4. Caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.

Comentarios por parte de la ANDI para el tercer debate del proyecto de ley

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia presentó su opinión sobre el proyecto de ley No. 101 de 2014 Cámara y 134 de 2014 Senado "Por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte y sus servicios conexos y se establecen otras disposiciones".

En el contexto del proyecto se aprecia que las sanciones se establecen según cuantías fijas que deberá imponer la Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura a los potenciales infractores. De esta manera, no existe una graduación de las sanciones para aplicar que sea acorde con la gravedad de la falta cometida; por tal razón la ponencia propone la iniciativa de establecer rangos dentro de los cuales la STPI fije las sanciones basándose en los criterios de gravedad o intensidad de la culpabilidad acordada en la presente ley.

En sus observaciones, la ANDI recomienda eliminar el artículo 10º que hace alusión al aumento de la contribución especial puesto que el año pasado se aprobó la reforma tributaria en la que se eleva la carga impositiva en Colombia a índices de tributación efectiva superiores al 60%. Con respecto a lo anterior, la OCDE evidenció en los estudios realizados previamente que las empresas del sector formal se enfrentan a una carga tributaria elevada y compleja; un aumento de la contribución superior al 20% en un lapso de tiempo corto (2 meses) no es favorable para el desarrollo del país ni para la inversión en el sector de transporte.

Con respecto al segundo párrafo del artículo 29, que hace relación a la adopción de medidas preventivas con motivo de un accidente de tránsito con lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas, la ANDI sugiere una nueva redacción para este párrafo debido a que varias de las medidas preventivas, como las previstas en los numerales segundo, tercero y cuarto, afectan la operación de toda una empresa. Por ello, la adopción de las mismas debería obedecer cuando el accidente de tránsito con lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas indiquen una violación grave de los deberes del vigilado; para ello se propone la siguiente redacción:

"Parágrafo 2º. Las medidas preventivas y cautelares también podrán adoptarse cuando uno de los equipos del vigilado, prestador del servicio público de transporte de cualquier modalidad, se vea involucrado en un accidente de tránsito con lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas y los informes técnicos preliminares elaborados por las autoridades de control operativo,

indiquen la posible responsabilidad del vigilado, derivada de una violación grave de sus deberes”.

La ANDI solicita suprimir los numerales tercero, cuarto y quinto del artículo 46 que hace referencia a las sanciones para los generadores de carga, ya que, algunas de estas infracciones guardan relación con el contrato de transporte, no con el servicio público de transporte, y a su vez éstas son causales del ámbito contractual, que interesan a las partes y no al interés público.

Por medio de estas observaciones la Asociación Nacional de Empresarios solicita que todos los asuntos relacionados con la caducidad de la acción sancionatoria administrativa, y la prescripción del proceso y las sanciones, sea regulado en los mismos términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), ya que, los artículos 108 y 109 del proyecto de ley contienen normas que difieren de las de los artículos 52 y 91 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

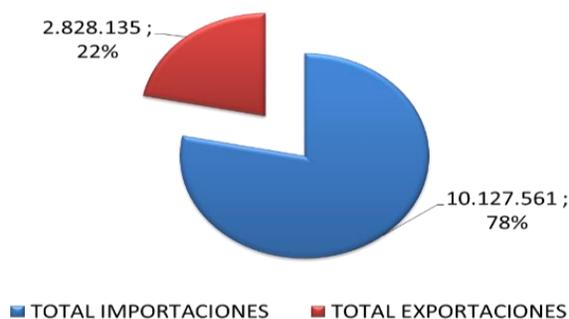
Deficiencias en Logística: Análisis del Entorno Corredor Buenaventura - Bogotá

En Diciembre de 2015 se firmó en Bogotá el *Pacto Para La Competitividad y el Fortalecimiento de La Gestión Empresarial en Logística*, el cual es impulsado por el gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y el DNP. El Pacto busca establecer las condiciones necesarias para implementar políticas para la competitividad y el fortalecimiento de la gestión empresarial y logística y poder optimizar así, la competitividad industrial, comercial y de servicios del país en el contexto nacional e internacional; hasta el momento se ha firmado regionalmente en Barranquilla y se espera que la segunda semana del mes de Marzo sea firmado en Cali.

A continuación se presenta un breve análisis del entorno para el corredor Buenaventura – Bogotá, el cual rinde informe de los problemas de articulación hallados en el tramo Buenaventura – Loboquerrero.

Grafico 1: Toneladas Movilizadas en el 2015.

Toneladas Movilizadas Enero - Octubre 2015



Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de transporte y Fasecolda

Durante los meses de Enero a Octubre del 2015, se registraron 2.828.135 toneladas exportadas y 10.127.561 toneladas importadas, con lo cual se evidenció que la participación de las importaciones sobre el total de carga movilizada fue mayor que el de las exportaciones llegando este a obtener un 78% del total de carga movilizada.

Grafica 2: Toneladas movilizadas discriminadas por exportación e importación.

Grafico A: Importación.

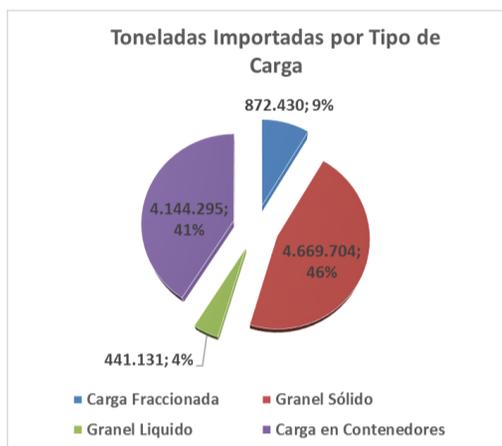
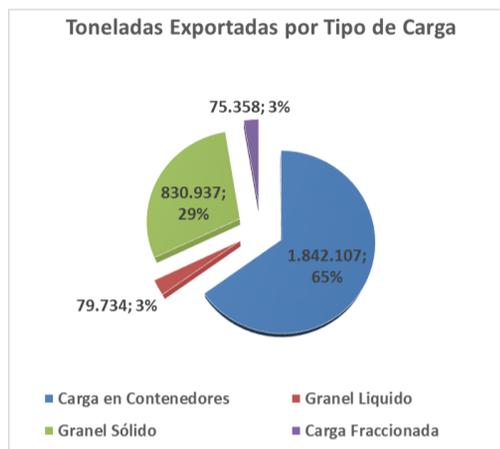


Grafico B: Exportación.

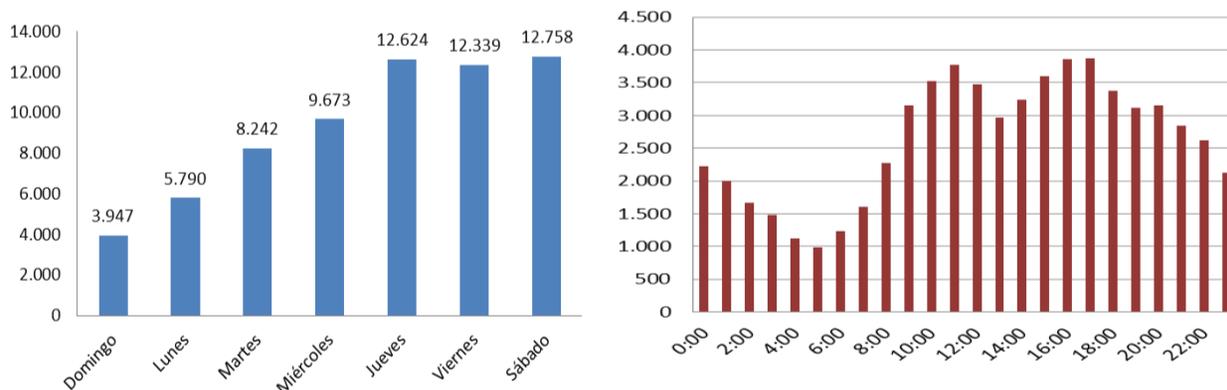


Fuente: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de transporte y Fasecolda

La gran participación que tuvieron las importaciones en el total de carga movilizada puede atribuirse a la importación de Granel Líquido y de Carga de Contenedores puesto que estos tuvieron una participación de 46% y 41% respectivamente. Por el lado de las exportaciones, se evidencia que el tipo de carga de contenedores fue el que más aportó a la participación del total de carga movilizada, ya que, tuvo una contribución de 65% sobre el total movilizad.

Cuellos de Botella Iniciales Detectados

Grafica 3: Embotellamientos en puerto por días y por Horas



Fuente: SPRBUN y TCBUN

Los cuellos de botella en los puertos del pacífico se detectaron principalmente en los días sábados con un tráfico de 12.758 camiones y los días jueves con un tráfico de 12.624 camiones; las horas más traficadas y que generan mayor congestión son a partir de las 16:00 a las 18:00 y las menos traficadas están entre las 4:00 y las 6:00 de la mañana.

BOLETÍN

Frente a lo anterior, y luego de un análisis más elaborado en el que confluyeron los ministerios de Transporte y Comercio, y Fasecolda, se identificaron las siguientes problemáticas que presentan los actores de la cadena logística:

En los Puertos:

1. Sistema de Enturnamiento.

- ✓ La ineficiencia del enturnamiento en el proceso de gráneles sólidos.
- ✓ Se reportó la existencia de enturnamiento manual por parte de una compañía sobre la vía portuaria
- ✓ Existe atención a menos turnos de los programados, por parte de los patios de contenedores, lo cual genera cobros adicionales.

Estos problemas han generado impacto en la movilización al interior de las instalaciones portuarias, ya que de Enero a Octubre se han movido por la Bahía de Buenaventura 12.955.696 toneladas de comercio exterior y el 100% de toda la operación se ve afectada por esta situación.

2. Perfilamiento e inspección física de contenedores.

- ✓ Alto número de inspecciones durante el 2015, se han inspeccionado 35.729 contenedores de 131.994, equivalente al 19% del total de contenedores.
- ✓ Poca coordinación interinstitucional para los procesos de perfilamiento e inspecciones físicas de contenedores.

En 10 meses de operación en 2015 las terminales portuarias han manejado 314 mil contenedores y un 20% de los mismos son inspeccionados; al revisar la carga de contenedores de exportación diferentes a café y azúcar 4 de cada 10 contenedores son inspeccionados y cada inspección cuesta COP\$1.275.620.

3. Problemática en el recibo y manejo de azúcar y café.

- ✓ Demoras en el recibo de azúcar, con tardanza de hasta 36 horas de camiones con carga a pesar de contar con la cita establecida.
- ✓ Ineficiencia en el llenado de contenedores de café.
- ✓ Inadecuada infraestructura con problemas de inundación y baja iluminación.

De enero a octubre se han movido por la bahía de B/tura 635.573 toneladas de azúcar equivalente al 5% de la operación, esto tiene un impacto sobre la operación de gráneles que representa el 36% del comercio exterior, debido a que los camiones cargados con azúcar son normalmente de compensación para los gráneles de B/tura.

En los Generadores de Carga.

- ✓ Las ventanas de generadores son muy cortas para cargues y descargues (Diurna de 7:00 am a 4:00 pm).
- ✓ Infraestructura inadecuada en el generador para operación de cargue y descargue, lo cual implica altos tiempos de operación (tiempos de espera).
- ✓ Retraso en el envío de documentación a puertos.

El impacto que estos problemas generan son los altos tiempos logísticos que se presentan en el tiempo total de viaje.

En los Patios de Contenedores.

- ✓ Horario limitado para entregar contenedores vacíos en patios (De 7am a 4pm).
- ✓ Atención a menos turnos de los programados, generándose cobros adicionales para la atención de patios (cobro adicional de \$70.000)

De enero a octubre se ha movido por la Bahía de B/tura 12.955.696 toneladas, comercio exterior 4.144.295 toneladas han llegado en contenedores por lo que el 32% de toda la operación se ve afectada por esta situación.

Evolución del cierre de la vía Buga-Buenaventura
Sector Mediacanoa-Loboguerrero

Día	De	A
Domingo	06:00	20:00
Lunes	06:00	20:00
Martes	06:00	19:00
Miércoles	10:00	20:00
Jueves	10:00	20:00
Viernes	LIBRE	
Sábado	LIBRE	

Recordamos que el INVIAS emitió la [Resolución 5255 el 30 julio de 2015](#) modificó el artículo primero de la [Resolución 4306 del 26 de junio de 2015](#), se estipula que los nuevos horarios de cierre de la vía Buga-Buenaventura en el sector de Loboguerrero serán los mostrados en la tabla adjunta. Además de este aspecto continuarán vigentes las demás disposiciones establecidas en la [Resolución 4306](#).

Actualizado los datos al 14 de Febrero, se constató que los trabajos y la operación logística del corredor han avanzado con total normalidad.

Para solicitar aclaraciones, acompañamiento o

Concepto	Estimado utilización	Real utilizado	Utilización observada (%)
Zonas de estacionamiento	2.100	504	24
Tráfico promedio de vehículos de carga	2.689	2.632	98
Camiones atendidos en las sociedades portuarias	584.296	427.710	73
Ocupación de las sociedades portuarias	<75%	38	
M3 acum. Material movilizado	2.397.600	2.220.462	93

trámites de las entidades del Valle del Cauca, pueden remitirse al directorio de autoridades públicas de Buenaventura, coordinadas por el gerente del corredor (Ing. Wilder Quintero, Correo: wquintero@ani.gov.co y teléfono: 3123183597) ([Ver directorio](#))

BOLETÍN

Noticias del sector



Logística



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

Puerto de Aguadulce, en Buenaventura, comenzará a operar en Octubre. Febrero 15.

La idea planteada en 1993 de construir un puerto en el Pacífico especializado para contenedores se hará realidad 20 años después, con nuevos diseños y mayores servicios. Este terminal tendrá una extensión de 128 hectáreas. Pero en un comienzo solo se construirá una tercera parte. Moverá no solo contenedores, sino también carga a granel, como carbón y azúcar. La primera etapa arrancará con 600 metros de muelle y una capacidad para almacenar y mover logísticamente 600.000 contenedores (TEU) al año. **El Tiempo** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Alcaldes y gobernadores firman Pacto por la Transparencia del sector Transporte. Febrero 16.

Alcaldes de 33 municipios y gobernadores de 9 departamentos del país se adhirieron hoy al Pacto por la Transparencia en el sector Transporte, liderado por el Instituto Nacional de Vías, y el cual pretende promover las buenas prácticas en la contratación de obras de infraestructura. "El objetivo es tener una selección objetiva dentro de la pluralidad en la participación de los proponentes. Nuestro compromiso es impulsar un programa de orden nacional a nivel regional, que se traducirá en beneficios para sus entes territoriales como la aplicación de los principios de la contratación pública y la generación de importantes ahorros en los procesos de contratación". **INVIAS** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

El Puerto que quedara con el muelle más largo del país. Febrero 14.

El puerto de Buenaventura recibirá una mejora y se extenderá hasta 2,4 kilómetros. En 23 años pasó de ser el punto donde los barcos hacían largas colas de espera y demoraban 15 y más días cargando 150.000 bultos de café, a convertirse en un puerto moderno donde la misma operación dura cinco horas; es el cuarto terminal que mueve más carga portuaria en el país y quedará con el muelle más largo en un puerto marítimo: de 2.419 metros o 2,4 kilómetros, para recibir los barcos gigantes. **El Tiempo**. [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

BOLETÍN

Información de Interés



Nacionales

[MinTransporte](#)
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)
[DNP](#)
[CONPES 5239](#)
[ANI](#)
[INVIAS](#)
[LOGYCA](#)
[Policía Nacional](#)

Internacionales

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

[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL](#)

-

[Febrero 22 de 2015](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (25) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 49 vías con pasos restringidos.

VER [Directorio de los jefes seccionales de Policía de Transito](#)