

Contenido

- Esta Semana

[Infraestructura para la Integración Competitiva Ley de Infraestructura](#)

[Información de Interés](#)

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de la Vías Nacionales](#)

- Resumen ANDI

[4to foro Gráneles sólidos: Una visión integral](#)

[Manifiesto de Carga Electrónico](#)

[Noticias del Sector](#)

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

ANDI			
Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	
PIB	3.1%	4.0%	↑
<small>(IV Trimestre de 2012)</small>			
IPC	0.44%	0.74%	↑
<small>Febrero de 2013</small>			
IPP	0.17%	0.12%	↑
<small>Febrero de 2013</small>			
ICTC	0.15%	2.29%	↑
<small>IV Trimestre de 2012</small>			
	Periodo	Promedio	
Tasa de desempleo	12.1%	12.1%	↓
<small>Enero de 2013</small>			
DTF (E.A.)	4,55	5.34%	↑
<small>marzo 22 de 2013</small>			
Dólar TRM	1.822,78	\$ 1,769.86	↑
<small>marzo 22 de 2013</small>			
	Periodo*	Mes Actual*	
Galón ACPM	8.414,02	8.313,30	↑
<small>Enero de 2013</small>			
Galón Gasolina	8.056,68	8.751,35	↑
<small>Enero de 2013</small>			
Fuentes: Banrep DANE UPME			

*Precio Real y de Referencia para Bogotá

Esta semana...



Empresas listas para superar el mal momento. Mar 22

Es así como, de acuerdo a la Andi, el 2013 también será un año difícil donde nuevamente se pondrá a prueba la solidez de la economía colombiana. “La respuesta tanto para el sector público como para las empresas es la misma: competitividad. Los temas que tenemos que trabajar tampoco han cambiado: infraestructura, instituciones, mercado de capitales, educación, internacionalización e innovación y competitividad cambiaria”, resalta la Asociación Nacional de Industriales. La conclusión entonces es que resulta prioritario que los empresarios, manteniendo un marco general de competitividad e innovación, adopten medidas para superar el momento y mantener la senda de crecimiento. **Dinero** [Ver más ▶](#)

Colombia tercer país que más creció en Latinoamérica durante 2012. Mar 22

En medio del difícil momento por el que atraviesa la economía global en donde la situación de Chipre presiona a la baja las expectativas de crecimiento en la zona euro y la Reserva Federal de Estados Unidos (FED) a recortado su previsión de crecimiento para la primera potencia de 2,3 y 2,8% para 2013, frente al 2,3 y 3% de su previsión anterior. El Departamento Nacional de Estadísticas (DANE) reveló que la economía colombiana en 2012 presentó un crecimiento de 4%. La cifra fue recibida con agrado por el Gobierno el cual destacó el comportamiento de la economía Nacional teniendo en cuenta el actual contexto internacional. Y es que Colombia fue la 3 economía que más creció en Latinoamérica durante 2012 por debajo de Perú (6,3%) y Chile (5,6%). **DataFX** [Ver más ▶](#)

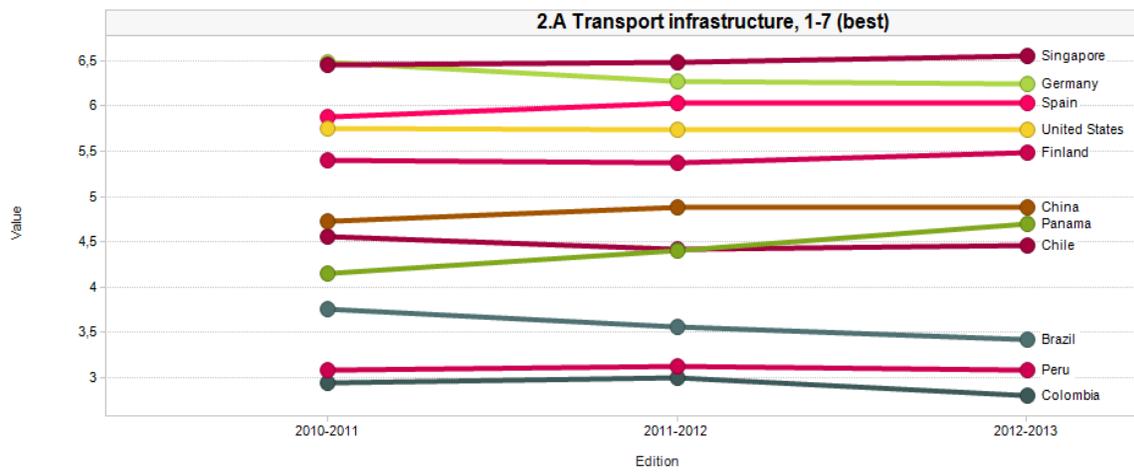
¿Desajustes o enfermedad holandesa?. Mar 21

La caída en la producción de café, que se ubicó en 8 millones de sacos, el impacto negativo —según la percepción de los empresarios— de 26,8% que tuvo la tasa de cambio sobre la producción industrial y los millonarios subsidios (más de \$838.000 millones) prometidos por el Gobierno para el agro. Todas ellas son síntomas de malestares en la economía colombiana, que al decir del Gobierno va bien, pese a las turbulencias internacionales, pero que para algunos analistas resulta más que un campanazo de alerta. **El**

Espectador [Ver más ▶](#)

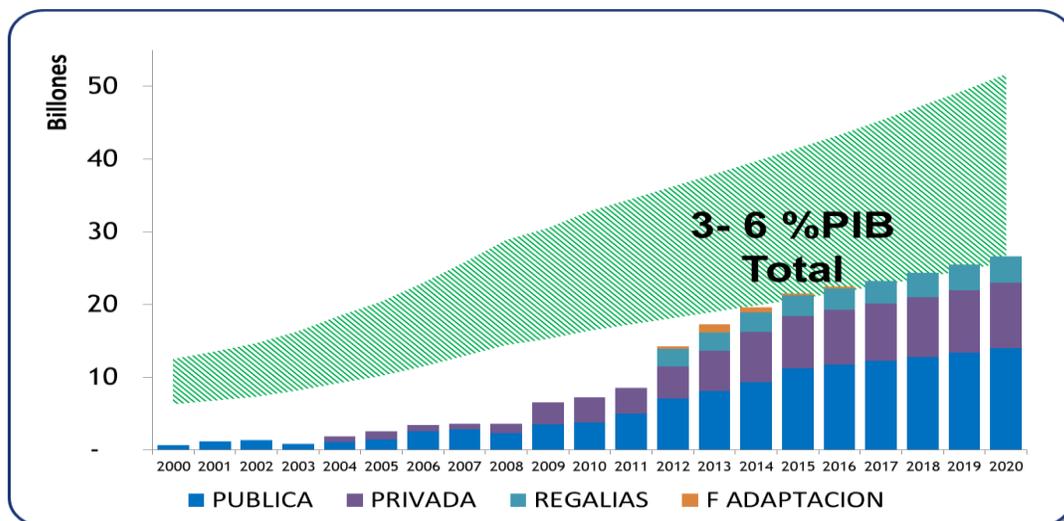
Infraestructura para la Integración Competitiva de las Capacidades Productivas del País

La falta de una infraestructura adecuada es uno de los grandes limitantes de la actividad productiva en Colombia. Para ilustrar nuestras grandes deficiencias en infraestructura basta recordar que, de acuerdo con el Foro Económico Mundial (2012-2013), Colombia ocupa en el puesto 93 entre 144 países, debido en buena parte a la calidad de las carreteras (puesto 126) y a la infraestructura portuaria (puesto 125).



Al referirnos a las medidas en materia de infraestructura nuevamente insistimos en la urgencia de ejecutar rápidamente el ambicioso programa de inversión que tiene el gobierno, que busca alcanzar niveles de 6% del PIB, lo cual sería un motor para impulsar el crecimiento de la economía en general.

Inversión Requerida



Pero estas acciones, cuyos resultados se verán en el mediano y largo plazo no son suficientes, también se necesitan medidas, con resultados rápidos, que contribuyan a aliviar los altos costos de transporte y logística del sector productivo.

Se debe tener en cuenta que la gestión logística no se reflejará adecuadamente en la competitividad y en el aprovechamiento de los acuerdos comerciales si no se dispone de la infraestructura que soporte las capacidades productivas del país, asimismo, es fundamental considerar los flujos de las mercancías y diferentes tipos de carga para determinar cuáles son las prioridades en materia de infraestructura de transporte multimodal que más convienen a la competitividad. Dado esto, una infraestructura competitiva se fundamenta en tres factores interdependientes: La infraestructura misma, el servicio de transporte de la carga y la gestión logística

- **Construcción de Corredores Logísticos**

La ANDI ha insistido en la importancia de diseñar una política que parta del concepto de corredores logísticos, en especial de aquellos corredores prioritarios para el comercio exterior, cuyos puntos de inicio y terminación sean la planta productiva y el buque que moviliza la carga, esta visión de corredor logístico busca garantizar fluidez y reducción de los costos y los tiempos en la manipulación de la carga. Un corredor logístico implica tener en cuenta no sólo vías nacionales adecuadas, la construcción de variantes que alejen el tráfico de los centros urbanos y no se permita el desarrollo de nuevas urbanizaciones que afecte esta inversión.

Además de los grandes corredores viales también se requiere:

- **Infraestructura Logística:** Como complemento a la infraestructura portuaria, se requiere desarrollar a la política nacional logística contenida en el documento CONPES 3547 de octubre de 2008, que recomendó la necesidad contar con una política clara sobre diseño y construcción de Terminales Interiores de Carga en las principales zonas productoras y consumidoras de carga, esta infraestructura debe tener tecnologías homogéneas a los puertos y capacidades operativas idóneas, que permitan por ejemplo integrar el servicio de patios de contenedores al interior del país con el proceso logístico portuario. Se destaca que el actual proceso de entrega y recibo de contenedores está generando ineficiencias en la cadena que se traducen en sobrecostos en los fletes e ineficiencias en la utilización racional de los equipos de transporte.
- **Vías de Acceso:** Programa de inversión para mejorar los procesos en la llamada última milla, que incluye las vías de acceso a aeropuertos, zonas francas, puertos marítimos y fluviales, fronteras terrestres aduaneras. No es extraño que el cuello de botella de una vía no sean los 400 km de su extensión, sino los últimos 20 km., por ejemplo. Cúcuta frontera Venezolana, o ecuatoriana, vías de acceso al puerto de Buenaventura o Barranquilla, Bogotá o Medellín.
- **Conectividad de las regiones:** en las regiones también deben dar prioridad en un plan de mejora en las vías secundarias y departamentales que las conecten con las vías nacionales que hacen parte de los corredores de competitividad.
- **Presupuesto integral para el corredor:** El presupuesto para el desarrollo y mantenimiento del nivel de servicio de una vía debe contemplar además del cubrimiento de los costos de la obra, señalización y demarcación, un rubro específico para para mantenimiento integral de la vía que garantice un nivel de servicio mientras se hace la construcción. Es común por ejemplo en la vía Buga Buenaventura encontrar sectores con modalidad de contratación discontinuos con distintos los contratistas, sin continuidad, y pequeños grandes tramos sin presupuesto para el mantenimiento.

- Restricciones de Movilidad: En la estructuración de los Planes de Ordenamiento Territorial – POT- se recomienda definir corredores de movilidad urbana de carga en las ciudades de población superior al medio millón de habitantes. Se requiere contar con una política definida para desarrollar terminales interiores de carga y unificar los lineamientos sobre el tráfico de camiones en las ciudades, debido a que cada autoridad municipal impone sus propias restricciones, sin ofrecer opciones de circulación, lo que afecta la competitividad. (ejemplos, Villavicencio, Bucaramanga, Medellín,..). El Ministerio de Transporte, DNP podría contribuir a una definición y unificación de la política con el registro de los proyectos en los POT.

- Seguimiento Proyectos de Infraestructura Estratégicos

Si bien los resultados de los proyectos de infraestructura se perciben en el mediano plazo, la efectividad en su control y seguimiento debe ser permanente y efectivo para todos los proyectos en desarrollo se debe dar prioridad en el corto plazo, a aquellos corredores estratégicos para el país, que permiten conectar los principales centros de producción y/o consumo entre sí y con las zonas primarias de comercio exterior. Se insiste en la necesidad de conformar la gerencia del corredor.

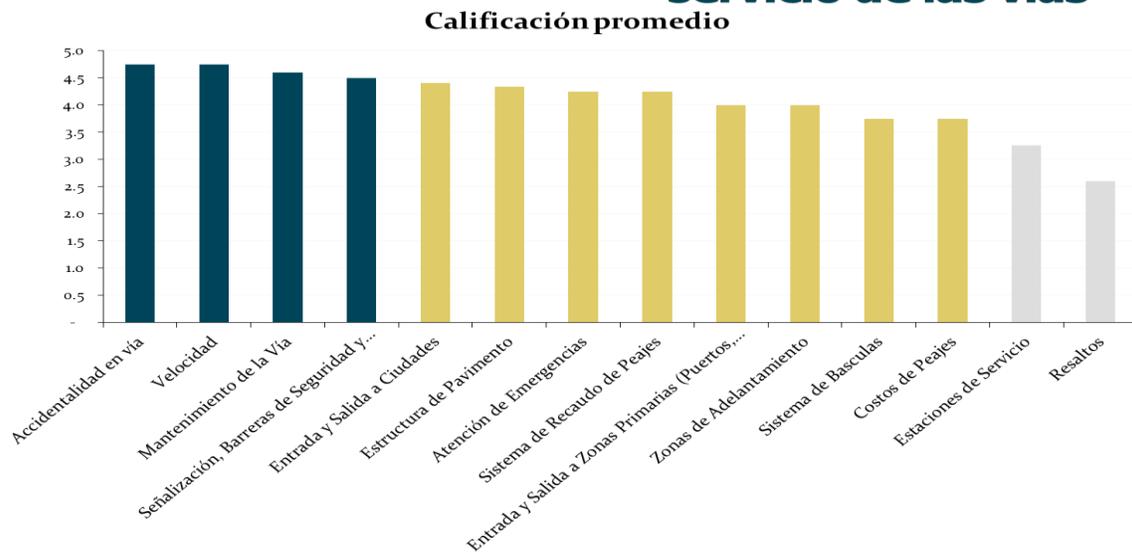
- Accountability: Ejercer un mejor control sobre para que los diferentes tramos de los proyectos que están en ejecución se entreguen en los tiempos acordados en los cronogramas de los contratos y con el nivel de servicio necesario es prioritario la sola interventoría de obra no garantiza.
- Gerencia de corredor: Para cumplir con el punto anterior una opción es Impulsar la implementación de la figura de “Gerencia de corredor” en los corredores logísticos de competitividad, que estaría encargado de velar por el nivel del servicio haciendo seguimiento y control de avance de la construcción, mantenimiento y funcionamiento operativo de las vías, procurando que exista fluidez en el tráfico y un nivel de servicios adecuado en cada corredor prioritario. Esta gerencia debe ser un puente con el sector privado, proporcionando información oportuna sobre el estado del corredor, haciendo gestión sobre uso de la vía y niveles de servicio.

- Nivel de servicio de las vías

En logística el nivel de servicios es la medida de la competitividad por lo tanto la sola infraestructura física, no es garantía para disminuir los costos se requiere establecer parámetros de servicios medibles que permitan conocer el efecto de un buen gerenciamiento de un corredor o de una vía. En la siguiente grafica se muestra la tendencia de rangos de servicio que inciden para mejorar el flujo de tráfico en las vías. Una política sobre el control y nivel de servicio que prestan los concesionarios en las vías permitirá con información confiable y oportuna que el usuario de la infraestructura vial pueda planificar sus despachos y optimizar el uso de las vías.

Un aspecto notorio de falta de nivel de servicio se nota en la política de restricciones al tráfico de carga en domingos y festivos, en donde el sistema de control de peajes es una causa importante en la congestión de las vías, con dobles calzadas vacías en una gran parte del tiempo, castigando la competitividad. Un ejemplo está en el Valle del Cauca donde se registra ella menor utilización de las vías de doble calzada en época de restricción.

Factores claves para medir el nivel de servicio de las vías



- Información sobre servicio y estado de las vías: El empresario necesita conocer oportunamente si una vía es o no transitable. Esta información deber incluir aspectos como el estado de las vías, los problemas en las vías, los cierres programados, etc. de manera que cuente con información que le permita planear sus despachos, reprogramarlos si es del caso y evitar demoras y sobrecostos.
- Riesgos naturales: El Ministerio de Transporte debe contar con un estudio sobre el estado y vulnerabilidad de puentes y zonas de riesgo en los diferentes corredores viales, que le permita tomar acciones anticipadas sobre las zonas en peligro. Este programa de contingencia debe ser de conocimiento público y permite que las entidades públicas destinen los recursos con anticipación para atender dichos contingencias dando prioridad a las que generen mayores inconvenientes.
- Información sobre estado de avance de los nuevos proyectos de infraestructura: Conocer la fecha de entrada en servicio de las nuevas vías. Ello permitirá la planificación del transporte y demás actividades logísticas mientras se hacen las obras y la proyección de nuevos negocios con menores tiempos y costos cuando se den al servicio los nuevos proyectos.

Se propone establecer un contador de avances de obra, que permita que la comunidad la haga constante veeduría a la ejecución de los proyectos.

- Ventanilla única para grandes proyectos de infraestructura

En materia de obras de infraestructura de transporte, los obstáculos al desarrollo más comunes son: Adquisición de predios, licencias ambientales, comunidades étnicas. En los 50 principales proyectos de corredores viales que están ejecución desde hace varios años, hay 22 corredores con problemas ambientales o prediales en algún tramo. En estos corredores hay más de 30 tramos viales con dificultades para iniciar o continuar su construcción y algunos corredores se encuentran completamente frenados. Los tramos afectados suman más de 800 km que corresponden alrededor del 45% de lo longitud de los corredores viales con problemas.

La necesidad de acudir ante múltiples autoridades de nivel nacional o local (alrededor de siete autoridades) y adelantar diferentes procedimientos (alrededor de 30 trámites) para que un gran

proyecto pueda obtener los licenciamientos/permisos requeridos para llevarse a cabo, hoy con plazos cercanos a los 70 meses.

Dado esto se requiere definición criterios para priorizar licenciamiento de grandes proyectos de incidencia nacional en infraestructura incluye sectores del transporte, puertos, ferrocarriles, minero energéticos, sector eléctrico, etc

Se propone como opción para mejorar y optimizar los tiempos de expedición de estos trámites, implementar el licenciamiento de grandes proyectos de infraestructura bajo el esquema de “ventanilla única” o single window” con enfoque de (one-stop shop) para grandes proyectos de infraestructura de interés de la Nación en Colombia.

La implementación de dicho proyecto por parte de las autoridades competentes en Colombia, estaría encaminado a lograr que dicho licenciamiento se realice en menores tiempos, con mayor transparencia para los solicitantes y la comunidad, y que se adelante bajo las mejores prácticas de gestión pública.

[VER LEY DE INFRAESTRUCTURA](#)

- **Desarrollo del Transporte Intermodal**

La ley 105 de 1991 establece como criterio de planeación, el fortalecimiento del transporte de carga masiva apoyado con la intermodalidad. La infraestructura para el manejo de carga masiva por ferrocarril o modo fluvial no cuenta con un plan de inversiones a largo plazo que contemple los requerimientos en la infraestructura logística para que el servicio de transporte intermodal gane participación y contribuya a la competitividad. En efecto, el intermodalismo podría disminuir los costos de transporte logísticos en un valor cercano del 30%. Así como la dependencia del transporte por carretera.

- Transporte Fluvial: se requiere consolidar un plan integral del río Magdalena que contemple construir las obras de encauzamiento que permitan la profundización del canal navegable con calado superior a 6 pies. Es importante también mejorar las vías de acceso a los puertos fluviales y generar claridad para las inversiones de las empresas de transporte fluvial, así como impulsar la cooperación entre los distintos actores del proceso, como lo son los puertos, transporte y generadores de carga.

Adicional a esto se debe impulsar una política de fortalecimiento y desarrollo de operadores logísticos integrales que son los llamados a optimizar los servicios de transporte, de todos los modos y medios que garanticen bajo un solo contrato el manejo de la carga origen destino. Una política definitiva sobre desarrollo del transporte intermodal fluvial ferrocarril carretera, permitirá en un plazo menor a 5 años trasladar grandes volúmenes de carga propia del sector fluvial o ferroviario como minerales, petróleo, cereales, hierro, acero y chatarra pesada bajar los costos, disminuir el deterioro de las vías y generar mayor competitividad al país.

Un desarrollo de esta política se puede generar a corto plazo en la zona de puerto Capulco – Gamarra.

- Transporte Férreo se debe recuperar el servicio ferroviario de carga en las vías pacífico, central y Magdalena que se encuentran en abandono.

- Transporte aéreo: Para el transporte aéreo internacional de carga es de interés contemplar dentro de la etapa de actualización del aeropuerto El Dorado de Bogotá, el concepto de infraestructura logística que no está incluido en la concesión. Esto significa mejora en las vías de acceso de los camiones al terminal, el establecimiento de una red de frío, el incremento y mejora de los servicios logísticos, el aumento de horarios en las operaciones de vuelos nocturnos y una mayor eficiencia en las operaciones.
- **Programa de modernización y tecnificación de los vehículos de carga**

Con el documento CONPES 3489 de 2007 se establece como principio de política favorecer la optimización, modernización y actualización tecnológica del parque automotor dentro del contexto socioeconómico y físico del país con el fin de brindar la seguridad en el transporte y la atención efectiva de la demanda.

De acuerdo con las cifras del ministerio de transporte el 42% del parque automotor en Colombia está conformado por vehículos de más de 21 años, impactando los costos y la eficiencia de operación. La renovación acelerada y la ampliación del parque automotor que requiere el país para movilizar la creciente demanda de carga se ven frenadas por el elevado costo de la póliza de chatarrización, la cual desde el año 2005 es de \$70 millones y equivale a un arancel del 25% del valor del equipo.

Ejecución financiera				
Programa de Promoción para la Reposición del Parque Automotor				
Millones de Pesos				
Vigencia	Recaudo	Apropiación	Ejecución	Remanente
2008	124,185	2,000	1,377	122,807
2009	173,676	118,000	106,739	189,745
2010	78,452	100,000	99,970	168,226
2011	235,196	73,700	57,750	345,671
2012	585,314	151,400	28,596	902,389
2013*	-	30,000	-	902,389
TOTAL	1,196,822	475,100	294,433	902,389

Construcción Y Cálculos ANDI (Gerencia LTI)

Fuente: Min Transporte. * Esta pendiente definición de nueva partida para el presupuesto.

Entre 2005 y 2012, del total de pólizas registradas, la industria ha aportado por concepto de la póliza 1.196 billones de pesos. Esta póliza se traduce en mayores costos de operación y en un mayor valor de los fletes del orden del 7% para el caso de una tractomula.

Nuevamente se insiste en la necesidad de suprimir la póliza de chatarrización y permitir el libre ingreso de vehículos, de manera que funcione el mercado sin restricciones y que se implemente un modelo de rotación de equipos en el cual la reposición se haga de acuerdo condiciones técnicas establecidas por el ministerio de transporte.

Se debe implementar el Fondo de Renovación de Vehículos 1 el cual debería nutrirse inicialmente de los fondos aportados por conceptos de pólizas (\$ 1.2 Billones) y por esta vía fomentar la formalización empresarial y la modernización de la flota de vehículos.

- **Fortalecimiento empresarial de las Empresas de transporte**

¹ En Plan Nacional de Desarrollo se creó el Fondo de Renovación de Vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga (Artículo 94°),

Uno de los factores que más afecta el transporte es la informalidad y falta de uso de buenas prácticas de gestión comercial y de servicio, así como de administración de flota y de tráfico. Esto tiene raíz en la propiedad del parque automotor, el 69,18% de los vehículos son de personas naturales que no están debidamente orientados a minimizar los costos y generar una óptima explotación de este bien productivo, por lo cual se debe fortalecer el esquema de gestión de los recursos que facilite la renovación del parque automotor y modernización de los servicios.

El Ministerio de Transporte debe reforzar la política de fortalecimiento empresarial y formalización establecida en el documento CONPES 3489 de OCTUBRE de 2007 Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, para lo cual requiere modernizar la regulación y armonizarla con el concepto de empresa de transporte administradora de recursos y responsable de la calidad y seguridad del servicio que le ha habilitado el estado y se han comprometido a prestar. Es clave también fortalecer el papel de la Superintendencia de Puertos y Transporte frente al control de la prestación de servicios de transporte no autorizados (informalidad) y el nivel de servicio de las empresas de transporte.

Algunos puntos a fortalecer por medio de capacitación son:

- Capacidad en gerenciamiento y operación de empresas de transporte
- Especialización Empresarial en cuanto a tipos de carga y rutas
- Desarrollo de buenas prácticas de servicio
- Profesionalización del conductor
- Gestión de equipos.

El desarrollo de una política para la consolidación de empresas de transporte con servicios de clase mundial es una necesidad sentida si Colombia aspira a ganar participación en los acuerdos comerciales o ingresar a la OCDE.

- **Actualización de la reglamentación de tránsito de vehículos con carga para grandes proyectos**

Algunos proyectos de infraestructura que soportan la locomotora de minera y la propia de infraestructura vial que requieren movilizar equipos y maquinaria extra pesada no pueden transitar por algunos corredores viales, a pesar de que existe la reglamentación para garantizar la seguridad del tráfico, la infraestructura y las empresas de transporte especializadas en este campo. Es de interés revisar las normas y definir una política clara que facilite el tráfico de maquinaria y los insumos o materia prima que soporta el crecimiento de estos sectores. Un ejemplo: En varios corredores viales administrados por ANI, INVIAS, DEPARTAMENTOS, ETC, que los tienen a su cargo (anteriormente bajo la responsabilidad de Inviás), no permiten el desplazamiento de vehículos con este tipo de carga. Los trámites se vuelven engorrosos y las pérdidas por falta de los equipos son incalculables. Se recomienda que el ministerio de Transporte y sus entidades generen una norma en la cual el tramo de vía o corredor que ya cuente con estudios aprobados para el paso de carga extra-pesada no se le exijan nuevos estudios y se reconozcan las evaluaciones validadas por el organismo del estado verificador, esta medida permite que se genere agilidad en el servicio y se mejore la competitividad.

- **Sistematización de la información de peajes y de básculas**

Los vehículos que transitan por los distintos corredores requieren de medidas y uso de tecnologías disponibles que permitan mejorar la fluidez del tráfico vehicular y contribuir a reducir los tiempos de tránsito.

- Pago de peajes: El tiempo de espera de los vehículos en los peajes representa ineficiencias en el transporte. A manera de ejemplo, se estima que un vehículo de carga que recorre la ruta Bogotá – Cartagena pierde cerca de 2 horas por causa de la espera en peajes. Además del tiempo muerto, este número de peajes tiene un sobrecosto económico, en primer lugar por efectos de los costos fijos de los equipos en los tiempos de espera y en segundo por el aumento del consumo de combustible.

Ruta Bogotá- B/tura.	Sobrecostos		
	Combustible	Costo Fijo	Costo Total
Sobrecosto Por Viaje	21,490	20,105	
Promedio Viajes Diarios	45,000	45,000	
Sobre Costo en el Mes	967,069,412.42	904,725,000.00	1,871,794,412
Sobre Costo en el año	11,604,832,949	10,856,700,000	22,461,532,949

Cálculos ANDI

Por ejemplo en la ruta Bogotá- B/tura, por efectos de estos tiempos muertos, en un año hay sobrecostos del orden de 22 mil Millones, que afectan la competitividad de las empresas en estas rutas.

Dado esto, es fundamental que este procedimiento se pueda realizar mediante formas electrónicas, con el fin de reducir los tiempos de espera en el transporte y el consumo de combustible.

- Básculas: El contar con una red centralizada de información de tráfico de carga para en el sistema de pesaje, en las básculas instaladas en los distintos corredores viales, que hoy es administrado de manera poco eficiente con la intervención del controlador de la báscula y la interacción con el conductor. Se ha prestado a generar demoras e intervenciones que no permite conocer el efecto real del sobrepeso en las carreteras, al contar con una red centralizada de información de básculas se mejoraría el control al sobrepeso en las vías, los remitentes de la carga o la empresa transportadora conocerían la información en tiempo real y nuevamente se reducirían los tiempos espera.

En este sentido la propuesta es una tecnificación de los sistemas de información, básculas y pago de peajes, que permitiría reducir los tiempos de espera, estandarizar los procesos, implementar nuevas formas de pago o prepago, tener información en tiempo real y mejorar el control de los ingreso del estado por estos servicios.

Como reflexión adicional la ANDI indica que el peaje se paga por mantener un servicio de alta calidad con mantenimiento de las vía en perfecto estado, queda la inquietud si es equitativo pagar por un servicio que no se presta o se presta en condiciones no idóneas.

Ley de Infraestructura

Ministra de Transporte radica Proyecto de Ley

El crecimiento económico del país demanda una expansión extraordinaria de la infraestructura de transporte en el corto plazo. Esta Ley de Infraestructura, fruto de las recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura, fue incluida por el Presidente Santos en la agenda legislativa como una prioridad del Gobierno Nacional. Removerá los obstáculos jurídicos que entorpecen su desarrollo, e introduce mecanismos que promueven la ejecución.

Con ella se superan cuatro cuellos de botella de la infraestructura de transporte en el país.

1. Predios:

Hoy, cuando un proyecto de infraestructura de transporte necesita adquirir predios y no hay acuerdo con el propietario, la entrega del predio depende de un proceso jurídico engorroso que puede llegar a demorar hasta tres años. Con el proyecto de Ley de Infraestructura, el Estado dispondrá de herramientas para asegurar la entrega y la disponibilidad inmediata del predio sin que se detenga la construcción de la obra, con fundamento en el principio de prevalencia del interés general sobre el particular pero sin disminuir las garantías a los propietarios en materia de pago justo y debido proceso.

2. Redes de servicios públicos:

Actualmente, no hay normas que definan responsabilidades al momento de asumir los costos de trasladar las redes de servicios públicos cuando se construyen proyectos de infraestructura de transporte que así lo requieren. Con esta Ley se fijarán las reglas y procedimientos generales para ubicación de redes, costos de traslado, criterios para su valoración económica y asignación de responsables de los costos de la infraestructura y traslado, según cada caso para fajas de retiro, nuevos proyectos, servidumbres y existencia de permisos condicionados.

3. Conflictos con permisos mineros:

Actualmente, cuando en una zona se han expedido títulos mineros y por ella debe pasar un proyecto de infraestructura de transporte se presentan numerosos conflictos para poder acceder a estos terrenos.

Con la Ley de infraestructura y nuevamente basados en el principio de primacía del interés general sobre el particular, prevalecerá la obra de infraestructura sobre el título minero, especialmente para efectos de la entrega del mismo para poder construir la vía, de manera que el proyecto de infraestructura de transporte se realiza y se indemniza al poseedor del título.

4. Licencias ambientales:

Los tiempos para los trámites de las licencias ambientales de cada proyecto, son amplios y en ocasiones no dependen de la ANLA sino de procedimientos que el contratista debe cumplir, retrasando así el comienzo de las obras. Con esta NORMA, se establecen reglas claras sobre el contenido y alcance de los estudios que se deben presentar ante las autoridades ambientales para efectos de obtener los permisos y licencias ambientales en cada etapa de los proyectos de infraestructura.

Estas reglas permitirán mejorar y optimizar los tiempos de expedición de los trámites ambientales, sin afectar la revisión detallada de las autoridades sobre los proyectos de infraestructura.

Información de Interés



Enlaces de Interés

Nacionales

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

Internacionales

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

MINISTERIO DE TRANSPORTE INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

**Presentación Estudios y Diseños Definitivos
Proyecto Vial Mulaló - Loboguerrero**

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 22 de Marzo de 2013

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay una (1) vía nacional con cierre total, hay seis (6) vías nacionales con cierres programados, cinco (5) vías departamentales y municipales con cierres totales y 87 vías con pasos restringidos.

Se adjunta decreto por la cual se suspende la vigencia del artículo 6 del Decreto 2085 de 2008 modificado por el Decreto 2450 de 2008 y se dicta una disposición.

VER [DECRETO 0486 DE 14 DE MARZO DE 2013](#)

Se informa que por motivos de la Santa, el próximo boletín de la Gerencia se enviara el 5 de abril de 2013.

INVITACION EVENTO ANDI



ANDI
ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESARIOS DE COLOMBIA

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI

Como parte del trabajo que adelanta para lograr la pronta ejecución de acciones concretas que le permitan al empresariado colombiano avanzar en temas de competitividad, se complace en invitarlo a un desayuno en el que se hará la presentación oficial de la

Agenda para el Salto en Competitividad

Y que contará con la presencia del Ministro de Comercio, Señor Sergio Díaz-Granados y la Alta Consejera Presidencial para la Gestión Pública y Privada, Señora Catalina Crane.

Fecha: miércoles 3 abril de 2013
Hora: 7:30 a.m.
Lugar: JW MARRIOTT
Calle 73 No. 8 - 60 Salón Real
Favor confirmar su asistencia a: igarzon@andi.com.co
Teléfono: (57 1) 326 8500 ext. 2109

RESTRICCIONES VIAS NACIONALES EN SEMANA SANTA

Las siguientes son las restricciones que se tienen previstas para el periodo de semana santa. Cualquier tipo de modificación se informará de inmediato.

FECHAS, HORAS Y CORREDORES VIALES QUE SERÁN OBJETO DE LA RESTRICCIÓN VEHICULAR PARA EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE CARGA CON CAPACIDAD SUPERIOR A 3.4 TONELADAS EN CUNDINAMARCA Y OTROS DEPARTAMENTOS.			
VIERNES	22-marzo -2013	16:00 A 21:00	HORAS
SÁBADO	23-marzo -2013	06:00 A 20:00	HORAS
LUNES	25-marzo -2013	12:00 A 23:00	HORAS
MIÉRCOLES	27-marzo -2013	14:00 A 20:00	HORAS
SÁBADO	30-marzo -2013	06:00 A 23:00	HORAS
DOMINGO	31- marzo -2013	12:00 A 22:00	HORAS

MAYOR INFORMACION

Registro Nacional de Despacho de Carga Manifiesto de Carga Electrónico

En el marco de la reglamentación de la Política de Libertad Vigilada [Decreto 2092](#), el Ministerio de Transporte emitió la [Resolución 377](#) el 15 de Febrero del presente año, por lo cual se adopta e implementa el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), para el registro de las operaciones de despachos de carga, el acceso al registro, el procedimiento para su elaboración y los mecanismos de control. El cual aplica para el transporte público terrestre automotor de carga.

A partir del 15 de Marzo de 2013, las empresas de transporte, deberá reportar la información de manera obligatoria a través del portal del RNDC o por medio de la interface Webservice. (Ver [MANUAL RNDC WEBSERVICE v2.0](#)). Desde esta fecha la Superintendencia de puertos y Transporte impondrá las sanciones previstas en la [Ley 336 de 1996](#) y en la [Resolución 10800 de 2003](#).

Como complemento a la resolución se anexo el Manual de Usuario Web V2.0 (Ver [MANUAL RNDC PORTAL INTERACTIVO v2.0](#)) que tiene el detalle del procedimiento del registro de información y la responsabilidad de los actores en el proceso de transporte de carga, además de toda la información pertinente al proceso.

SE LES RECUERDA A LOS GENERADORES DE CARGA ESTAR AL TANTO DE ESTE TEMA

Resumen ANDI



4to foro Gráneles sólidos: Una visión integral “Desarrollo y perspectivas de la infraestructura y logística para la carga a granel sólida en Colombia”

OBJETIVO

En esta ocasión, el foro se enfocará en el desarrollo y perspectivas de la infraestructura y la logística para la carga a granel sólida en Colombia discutiendo, con expertos del sector público y privado, los resultados del estudio que en este sentido desarrolló el Ministerio de Transporte, así como, el análisis con una visión internacional del desarrollo de modelos de transporte para internación de carga frente a la evolución en la proveeduría de granos en el país.

¿A QUIÉN ESTÁ DIRIGIDO?

Generadores de carga a granel, operadores logísticos y entidades reguladoras: Industria de alimentos para animales, molinería de trigo, molienda húmeda Comercializadores Internacionales de grano, Industria de fertilizantes, Sociedades portuarias, Operadores marítimo portuarios, Agentes aduaneros, Agentes marítimos, Compañías de seguro, Almacenes de depósito, Empresas de transporte terrestre, Planeadores de carga, certificadores internacionales, Ministerios de Transporte, Comercio Industria y Turismo, Agricultura y Desarrollo Rural, Superintendencia de Puertos y Transporte, ICA, INVIMA, DIAN, Policía Fiscal Aduanera.

¿EN DÓNDE Y CUÁNDO?

Bogotá - Hotel Dann Carlton

Calle 94 No. 19 -71

Tel: 57 - 1 – 633 8777

Fecha: 23 y 24 de mayo de 2013

TARIFAS INSCRIPCIÓN

AFILIADOS A LA ANDI: \$580.000 + IVA

NO AFILIADOS A LA ANDI: \$680.000 + IVA

TARIFAS INSCRIPCIÓN ESPECIALES

PAGO ANTICIPADO: 15% antes del 29 de marzo y 10% antes del 30 de abril.

GRUPOS: PAGUÉ 3 LLEVE 4!!!

INFORMES:

PROGRAMA

EDGAR HIGUERA: 3268500 ext:2240

LUZ STELLA KURATOMI: 3268500 ext:2404

JAIME JIMENEZ: 3268500 ext:2401

JUAN SEBASTIAN MARTÍNEZ: 3268500 ext:2416

COMERCIALIZACIÓN

JULIANA LOAIZA: 57 1 3268500 ext. 2365

apoyoeventos@andi.com.co

Noticias del sector



Logística



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

Buenaventura debe ser un puerto de talla mundial. Marz 20

Si Colombia quiere aprovechar la Alianza del Pacífico (integrada también por México, Perú y Chile), el Gobierno Nacional tiene que "echarle una mano" a Buenaventura, que hoy enfrenta una de las peores crisis de su historia en lo económico, lo político y lo social. Esa es la petición de la directora de Invest Pacific, con sede en Cali y que promociona la inversión en la región, María Eugenia Lloreda, pues, dice, es la única manera de tener un puerto de talla mundial para poder competir internacionalmente; de lo contrario, "nunca vamos a ser los socios de la Alianza del Pacífico ni de Apec que debemos ser".. **BusinessCol** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Ministerio activa el "Puesto de Mando Unificado" Mar 18

El Ministerio de Transporte conforma el Puesto Mando Unificado con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las entidades del Sector atenderán de manera coordinada las situaciones que se presenten en las carreteras durante los puentes festivos y época de vacaciones en Colombia. Desde el PMU, ubicado en la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en Bogotá, se monitorearán las vías del país para atender emergencias y accidentes en la red vial nacional; el PMU cuenta con la participación de funcionarios del Ministerio, ANI, INVÍAS, Superintendencia y de la Policía Nacional, listos para atender cualquier emergencia y para ser el enlace con sus entidades ante cualquier eventualidad y garantizar así, que en esta época de vacaciones los colombianos puedan movilizarse de forma ágil y segura. **MinTransporte** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Colombia anima empresas asturianas a licitar en 30 proyectos infraestructura Mar 19

La ministra de Transporte colombiana, Cecilia Álvarez Correa, animó a las empresas asturianas a participar en la treintena de licitaciones que el gobierno quiere adjudicar entre 2013 y 2014 para proyectos de infraestructura por un valor total de 44 billones de pesos. En declaraciones a los periodistas tras la reunión que mantuvo con el presidente del Principado de Asturias, Javier Fernández, la ministra aseguró que "es la época para invertir en Colombia", donde "hay treinta proyectos por 44 billones de pesos (18.653 millones de euros), que se van a adjudicar este año y el próximo para comenzar su construcción en el 2015". **Caracol**

[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