

Contenido

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Año corrido	12_P
PIB (IV Trimestre de 2016)	1,6%	2,0%	
IPC Febrero de 2017	1,01%	2,04%	
IPP Febrero de 2017	-0,59%	0,55%	
ICTC Febrero de 2017	0,53%	2,63%	
ICTIP (IV Trimestre de 2016)	0,20%	3,48%	
Desempleo Enero de 2017	11,7%	11,7%	
DTF (E.A.) Marzo 22 de 2017	6,71%	6,80%	
Dólar TRM Marzo 22 de 2017	\$ 2.904	\$ 2.944	
Mes Actual*		Año Móvil*	
ACPM Marzo de 2017	\$ 7.756	\$ 7.438	
Gasolina Corriente Marzo de 2017	\$ 8.322	\$ 7.918	
Fuentes: Banrep DANE UPME			

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)
12_P Evolución últimos 12 periodos

Esta Semana

[Infraestructura férrea Colombiana y Comparativo Regional](#)

[Borrador acto administrativo de regulación para el transporte férreo.](#)

[Restricciones y Plan de Contingencia vía Buga - Buenaventura](#)

Noticias del Sector

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

Información de Interés

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

Esta semana...



Producción de crudo, en el nivel más bajo de los últimos siete años. Marzo 16.

En marzo se ha observado que la producción de petróleo se ubica inferior a los 800.000 barriles diarios; datos que no se registraban desde agosto de 2010. Datos que se originan en gran parte desde Arauca donde su capacidad de almacenamiento se copó y se dejó de producir, de la misma forma, el oleoducto caño Limón-Coveñas dejó de bombear desde febrero. El presidente de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, Orlando Valencia, puntualizo que hay más de 100.000 barriles por debajo del promedio que debe producir el país en 2017. **El Tiempo.**

Ver más ▶

Colombia reduce a la mitad el déficit comercial por mayores exportaciones. Marzo 17.

Luego de un impulso en las exportaciones, las cuales aumentaron 39.9% y el incremento no significativo de las importaciones que fue de 0.3%, ambos porcentajes interanuales; Colombia logro reducir su déficit en enero al pasar de 1492 millones a 754 millones el presente año. En total las importaciones sumaron 3.368 millones mientras que las exportaciones alcanzaron los 2.614 millones. Los países más representativos de los cuales Colombia importa son: Estados Unidos, China, México y Brasil. **El Tiempo.**

Ver más ▶

Gobierno buscará continuidad de Ruta del Sol II con proyecto de ley. Marzo 18.

Desde el ministerio de hacienda, Mauricio Cárdenas, expreso desde el departamento de Bolívar, que se está buscando vía libre por parte del congreso para el uso de 1 billón de pesos en la red terciaria del país. Al mismo tiempo busca una adición presupuestal que permita al INVIAS asumir la contratación del 2do tramo de la Ruta del Sol. **El Tiempo.**

Ver más ▶



BOLETÍN

Infraestructura Férrea.

En Colombia para el año 2015, el total de la red férrea se acercó a los 3.529 Km. Las líneas en operación por parte de la ANI alcanzaban los 1.493 km, el INVIAS 5 km y de privados 184 km; respecto a las líneas en condiciones de operación son 118 km a cargo de la ANI; y en cuanto a las líneas inactivas son en su totalidad del invias y se aproximan a 1729 km.

- **Red férrea del Pacífico.**

Los tramos que se encuentran son el de Buenaventura – Cali, el cual se comprende de 169 Km de longitud así como la red Cali – Cartago que cuenta con los mismos Kilómetros. Luego de estos en términos de longitud se encuentra la línea entre Cartago – Felicia con 118 km, y por último el tramo entre Zarzal – Tebaida con 42 km. De los anteriores solo el primero registra operación Comercial mientras que los otros se encuentran en estado de rehabilitación.

- **Red férrea del Atlántico.**

En este se encuentra el tramo Chiringuaná – La Loma – Ciénaga, el cual comprende 210 km y se encuentra bajo el estado de operación comercial de carga. De este resalta los 192 Km que tiene en doble línea. Por ultimo esta la vía que conecta Ciénaga con Santa Marta con 36 km.

- **Tramos en recuperación posterior a la ola invernal de 2010-2011.**

Los tramos desafectados con: La Caro – Belencito, Bogotá - La Caro – Zipaquirá, Facatativá – Bogotá, La Dorada – Chiriguaná, Puerto Berrio – Cabañas, Ramal Capulco. Que en conjunto representan un total de 867.2 km.

- **Red Férrea Privada.**

Bajo la red privada están los tramos Belencito – Paz de Río y Cerrejón – Puerto Bolívar. La primera es una vía al interior de las instalaciones de Acerías Paz del Río (34 km), la segunda fue construida con el fin de transportar carbón entre las minas de cerrejón y Puerto Bolívar (150 km).

- **Red Férrea a cargo del INVÍAS.**

Algunos de los tramos representativos por distancia son: entre La Felisa – Envigado (183 km), Dorada – Facatativá (166 km), Espinal – Neiva (160 km), entre otras que en conjunto representan el 49 % de la red férrea con 1734 km.



BOLETÍN

VÍAS FERREAS EN ALGUNOS PAÍSES DE LA REGIÓN

- Chile

Chile cuenta con cerca de 5622 km las cuales son operadas por empresas públicas como privadas. La empresa del estado es la EFE, mientras que las empresas privadas son Fepasa y Transap. El estado se encarga de darles vía libre a las empresas, siendo la encargada de mantenimiento, señalización entre otros cobrándoles un canon o peaje de acuerdo al tramo; mientras que las empresas privadas ofrecen sus servicios de transporte a los generadores de carga. De igual forma el estado provee de concesiones para la construcción y operación a empresas privadas. Para el 2012 se registraron 10.4 millones de toneladas movilizadas. Para el mismo periodo en Colombia, hay registros de 76 millones, donde cabe resaltar que de estos, más del 95% corresponde a carbón.

- Perú

Respecto a Perú, su infraestructura férrea está compuesta por 1906 km, de los cuales 1689 km hacen parte de las líneas férreas públicas y 217 .7 son privadas; las proporciones respectivamente son 89% pública y 11% privada. Que comparado con Colombia en el mismo año, 2013, se distribuyen público 77% y privado 23%, muy similar a las proporciones mostradas en Perú. Sin embargo los últimos datos mostrados por el ministerio de transporte para 2015 muestra que la proporción a cargo de privados es de 5.2%.

- Uruguay

Respecto a Uruguay, la carga movilizada esta diversificada en diferentes productos como lo muestra la siguiente tabla. Datos recopilados por parte del Ministerio de Transporte y Obras públicas para el 2016. Que si es contrastado con Colombia para el año con datos más recientes, 2015, el total de toneladas transportadas es de 47.93 millones de las cuales 47.7 millones son solo de carbón.

Tipo de carga	2015
Trafico masivo	795.666
arroz	54.330
cebada	8.133
cemento	74.275
clinker	271.275
Combustibles y lub.	131.515
Contenedores	13.628
Madera y Leña	59.708
Piedra cal	182.565
Yeso	0
Tráfico menor	26.327
Total	821.993

Tabla 1. Mov. De carga según producto Uruguay.



BOLETÍN

Uruguay - Movimiento de toneladas (miles)					
Año	2011	2012	2013	2014	2015
Toneladas	1060437	1077136	1010306	880584	821993
Var.		1,6%	-6,2%	-12,8%	-6,7%
Colombia - Movimiento de toneladas (miles)					
Año	2011	2012	2013	2014	2015
Toneladas	74554	76800	76781	42907	47935
Var.		3,0%	0,0%	-44,1%	11,7%

Tabla 2. Var. de movilización de carga.

Respecto a la anterior tabla, se puede rescatar que el 2013, 2014 hubo retrocesos importantes en la movilización de carga que Colombia supo afrontar en el 2015 recuperando movimiento, sin embargo la disminución para el 2014 aún no se ha logrado compensar.

- **Argentina**

Argentina cuenta con 17.965 km según datos registrados para el 2015, de los cuales hacen parte los concesionarios de Nuevo Central Argentino, FerroExpreso Pampeano y Ferrosur Roca. Las toneladas transportadas para este año llegaron a 18.5 millones. Los productos con mayor peso en el transporte son los cereales y productos alimenticios con una participación del casi 60%, seguido de minerales y materiales de construcción que abarca 25% y el resto se lo reparte tanto combustibles como manufacturas con una participación no tan representativa. Donde bajo una visión general podemos observar que como Argentina, otros países de la región tienen su transporte de carga diversificado, escenario que no sucede en Colombia y en un futuro podría presentarse efectos similares a los de la caída del petróleo el cual impacto de gran forma la economía Colombiana en los diversos sectores. Lo más prudente sería diversificar y dar impulso a otros sectores de la economía Colombiana Junto a la retoma de muchos tramos férreos que se encuentran en reconstrucción por la fuerte ola invernal en Colombia en el periodo 2010 – 2011.



BOLETÍN

Borrador Acto Administrativo De Regulación Para El Transporte Férreo

La Agencia Nacional de infraestructura, dio a conocer un [acto administrativo](#) donde aclara muchos puntos para las empresas interesadas en entrar o ser partícipes en el sector de transporte férreo de carga en Colombia.

El uso de las redes de carga o mixtas por parte de las empresas debe ser permitida por medio del Ministerio de Transporte. Las cuales de ahora en adelante se llamaran EATO (empresa aspirante a ser tercer operador). La habilitación de las EATO, deberá seguir un proceso a cargo del Ministerio de Transporte el cual exige elementos técnicos, financieros y generales como se presentan a continuación.

REQUISITOS PARA OBTENER LA HABILITACIÓN

- **GENERALES.**
 - Solicitud por parte del representante legal.
 - Certificado de existencia (Max 30 días), donde conste que la empresa en su objeto social desarrolla la industria del transporte.
 - Domicilio principal, oficinas y agencias.
 - Organigrama de la empresa con especificación de los cargos y perfiles contratados a su servicio.
 - Instalaciones de apoyo que prevé emplear (del concesionario o administrador de la infraestructura) además de las instalaciones propias, especificando las dedicadas al mantenimiento del material rodante.
- **FINANCIEROS.**
 - Rangos de tarifas estimados a aplicar e ingresos a obtener año a año
 - Descripción y monto referente a las inversiones en material rodante, instalaciones y equipamientos
 - Proyección de los costos de operación a lo largo del tiempo
 - Fuentes de financiamiento
 - Proyecciones financieras generales.
 - Estados financieros básicos certificados (últimos 2 años) con sus notas; Empresas nuevas, solo El Balance General Inicial
 - Patrimonio líquido mayor a 5000 S.M.M.L.V. al día de la presentación
 - Declaración de renta de últimos dos años en caso de haberla presentado por ley
 - Carta bajo juramento donde exprese su compromiso de contratar los seguros pertinentes

BOLETÍN

- **TÉCNICOS.**

- Presentación de: Acreditación de experiencia previa como Operador Ferroviario de carga Y/O pasajeros, mediante certificación o contrato; o certificación del compromiso permanente de una empresa que cuente con experiencia ferroviaria para prestar sus servicios como asistente técnico especializado durante los primeros 5 años de operaciones.
- Descripción detallada de la estructura organizacional y del organigrama a implementar como Operador Ferroviario, con sus respectivas responsabilidades, mantenimiento del material rodante, investigación y prevención de accidentes.
- Detalle de los establecimientos, instalaciones, bienes y equipos a ser empleados bajo la operación ferroviaria
- Descripción del material rodante junto con las especificaciones técnicas del equipo
- Ficha de mantenimiento proporcionada por el fabricante original, en la cual se indique la estrategia y el plan de mantenimiento del material rodante.
- Certificado expedido por el gestor de la infraestructura, a la cual la EATO pretende con:1
- Descripción de los procedimientos de selección, contratación y formación del personal operador del material rodante
- Planeación de capacitación para nuevo personal, y presentación de un programa de entrenamiento para personal capacitado que requiera la actualización de conocimientos.
- Detalle de los sistemas de gestión, seguridad y medio ambiente respecto a las personas y los bienes

Luego de este proceso, el Ministerio podrá generar respuesta en los siguientes 90 días de calendario; de la misma forma, el plazo de vencimiento de esta no es específico en cuanto no cambien las condiciones exigidas para su acreditamiento; posterior a esto, se realizará la respectiva verificación sobre el material rodante que transitara en la vía y su impacto en la misma. Este análisis se llevará a cabo por parte de la entidad encargada de ese tramo y tendrá hasta un mes para pronunciarse, en caso que la inspección técnica no resulte exitosa, la EATO puede acudir a una empresa especializada en temas ferroviarios la cual puede hacer su evaluación y dictar un concepto técnico sobre la compatibilidad. Bajo ese escenario, y con la certificación de esta empresa en viabilidad y capacidad, la prueba debe ser aceptada y acogida por el administrador o concesionario sin objeción alguna. La información presentada por esta empresa deberá contener los requerimientos puestos en el Numeral 4 del [anexo](#).

¹ Ancho de la vía, radios de giro, Gálbo de la línea o la red, capacidad portante de la vía, control de tráfico y se deja abierta la opción para otras consideraciones que sean relevantes por parte de cada concesionario o administrador.



BOLETÍN

Finalmente, luego que la EATO cuente con el acta de aprobación, se iniciara un proceso de prueba, en el cual el material rodante deberá ser puesto en condiciones reales y en un plazo no mayor a dos meses. El encargado de la infraestructura, sea el concesionario o administrador, verificara que se cumplan las condiciones de operación.

REQUISITOS PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO

Para la prestación, la EATO debe tener en su poder la habilitación y licencia de operación, el acta de aprobación de compatibilidad satisfactoria, y el cumplimiento de los ítems enlistados en el numeral 6 del [anexo](#).
Por otra parte las EAGOs (Empresas aspirantes a gestionar y Operar), además de requerírseles los mismos procesos que a las EATOs; los requerimientos serán directamente analizados por la entidad concedente o contratante.

Otro aspecto a resaltar es sobre las empresas que actualmente cuentan con el permiso de operación, para estas situaciones, las mismas conservaran su permiso anterior obtenido sin regirse por la expedición del presente acto administrativo. De igual forma, estas empresas deben tener a disposición de las autoridades competentes, registros, trámites y documentos que soporten la información suministrada.

REGULACIÓN TARIFARIA PARA LA RED FÉRREA NACIONAL DE CARGA

Los concesionarios ferroviarios, administradores y demás operadores pueden disponer de la fijación de las tarifas que les cobrarán a los usuarios; esta libertad es promovida con el fin de mejorar en eficiencia, innovación y economía que produce la libre competencia. Más allá de esto, el Gobierno Nacional establece un máximo de canon por uso de la infraestructura en el servicio de carga de la siguiente manera:

Año	Tarifa (COP\$/ton-km)
2017	\$ 5.00
2018	\$ 7.00
2019	\$ 9.00
2020	\$ 11.00
2021	\$ 13.00
2022 en adelante	\$ 15.00

Tabla tomada del documento original publicado por la ANI.



BOLETÍN

Caso excepcional se encuentra en la red férrea del atlántico (Chiringuaná – Santa Marta), la cual seguirá regulada bajo la resolución 1070 de 2006 como lo hace hasta el momento. Cabe aclarar que el Canon antes mencionado es parte de la tarifa ferroviaria usada para amortizar los costos que implica el mantenimiento de la infraestructura, y por tal motivo, todos los usuarios del corredor férreo exceptuando los concesionarios deben pagar el anterior.

Respecto al cobro por derecho de ingreso, por medio de este acto administrativo se aclara que ningún concesionario o administrador tiene facultad para hacer cobros por concepto de ingreso. En caso que un operador ferroviario habilitado decida operar sobre la red férrea, se debe celebrar el respectivo contrato de arrendamiento bajo el cual se recaude el canon mensual definido.

IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE ACCESO LIBRE A TERCEROS OPERADORES Y CAPACIDAD EN LA RED FÉRREA NACIONAL

Los concesionarios y administradores de infraestructura ferroviaria, tendrán el derecho de usar un porcentaje de la capacidad real del corredor de la siguiente forma, como lo muestra el documento.

Año de operación	Porcentaje de capacidad real a ser utilizado de forma exclusiva por parte del concesionario
1	95% de la capacidad real
2	90% de la capacidad real
3	85% de la capacidad real
4	80% de la capacidad real
5	75% de la capacidad real

En cuanto a la medición real de capacidad para una vía férrea, este debe desarrollarse por medio de simulaciones que permitan obtener cifras puntuales. Variables específicas como la geometría del trazado, el número de vías, las estaciones de cruce y la tipología del material rodante a usar, son algunas de ellas. Estas revisiones deben desarrollarse por lo menos una vez cada 5 años. Toda empresa aspirante a ser tercer operador, que esté interesada en obtener una asignación de capacidad ferroviaria, debe contar primero con el permiso ferroviario mencionado anteriormente.

Así que aquellas interesadas, deben realizar una solicitud formal de acceso y enviarla al respectivo concesionario o administrador así como a la entidad concedente, en donde se debe comunicar el plan de trenes individual de la EATO, y el impacto sobre el plan general de trenes de la red a conocer la capacidad.

BOLETÍN

Restricciones y Plan de Contingencia vía Buga - Buenaventura

En el sector de La Balastrea (Km 66+200m) de la via Buga - Buenaventura, se presentan continuos derrumbes desde el miércoles 7 de Marzo, con constante caída de material rocoso que tapó totalmente la calzada, lo cual ocasionó el cierre del corredor de forma indeterminada.



En revisiones posteriores por parte del concesionario de la vía y el Gerente del corredor se identificó una fisura en la corona del talud, lo cual implica un alto riesgo pues con la fisura y la vibración de los motores, sumado al peso de los camiones, se puede presentar un deslizamiento aún mayor. Se estima que en ese punto puede haber cerca de 40 mil metros cúbicos de roca.

Dado lo anterior, se convocó a una reunión de emergencia el martes 13 de Marzo en las instalaciones de la ANDI Seccional Valle del Cauca a la que asistieron el Viceministerio de Infraestructura adscrito al Ministerio de Transporte, INVÍAS, el Gerente del corredor logístico, la DITRA y diferentes entidades relacionadas con el comercio exterior y la logística quienes, en conjunto con la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali, determinaron un plan de acción basado en lo siguiente:

1. Se construirán viaductos paralelos al punto de derrumbe, para lo cual se trabajará 24 horas al día por un periodo de máximo tres meses para finalizar la obra.
2. Se estabilizará el talud para prevenir los derrumbes constantes, la duración de la obra será de un mes con trabajos 24 horas por día.
3. Se crea un plan de contingencia para la emergencia buscando evacuar los vehículos represados, con entrada y salida por Cali.

BOLETÍN

PLAN DE CONTINGENCIA

El Ministerio de Transporte, la Gobernación del Valle, la Alcaldía de Cali y la Policía de Carreteras acordaron habilitar entre las nueve de la noche y las cinco de la mañana el paso por la vía a Dagua, antigua Vía al Mar, para los vehículos de carga pesada, que actualmente solo está habilitada para vehículos livianos, medida que se sostendrá hasta el 17 de Marzo. El paso por el corredor Dagua – Cali se otorgará solamente cuando resulte riesgoso otorgar vía por el sector de La Balastrea

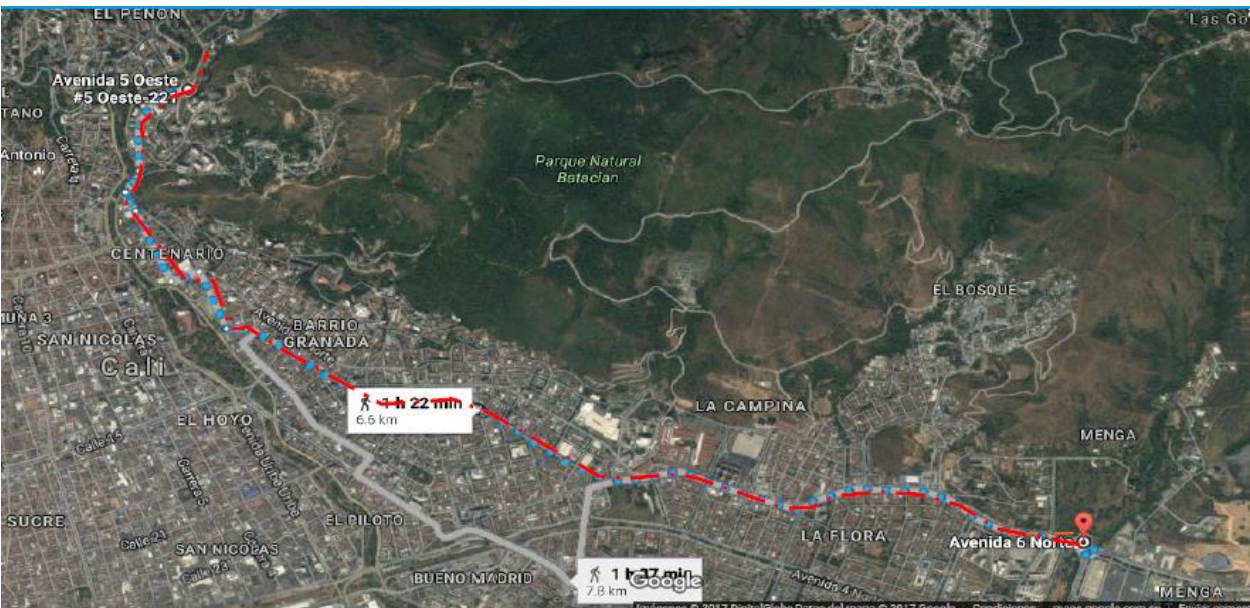
Un Puesto de Mando Unificado liderado por el Ministerio de Transporte, monitorea de manera permanente la situación, liderado desde Cali, por el viceministro de Infraestructura Dimitri Zaninovich. Otro grupo de funcionarios, encabezado por el Vicepresidente de la ANI permanece en el sector de La Balastrea, haciendo seguimiento permanente al comportamiento de la caída de piedras que obligó al cierre de la vía; el acompañamiento desde el sector privado involucra al Comité Intergremial del Valle, la ANDI Seccional Valle del Cauca y la Cámara Colombiana de la Infraestructura.

PROTOCOLO DEL PLAN

ENTRADA CALI –BUENAVENTURA (Menga) 45 Km

Lunes 13 –Miércoles 15 – Viernes 17 de Marzo

Entrada calle 15 o calle 10 de Yumbo – Avenida 6º - Giro a la derecha en Calle 22 – Giro a la izquierda en Av. 8N – Giro a la izquierda en Calle 9º- Giro a la derecha en Av.2N – Av4 Oeste – Portada al Mar y Vía Cali-Buenaventura.

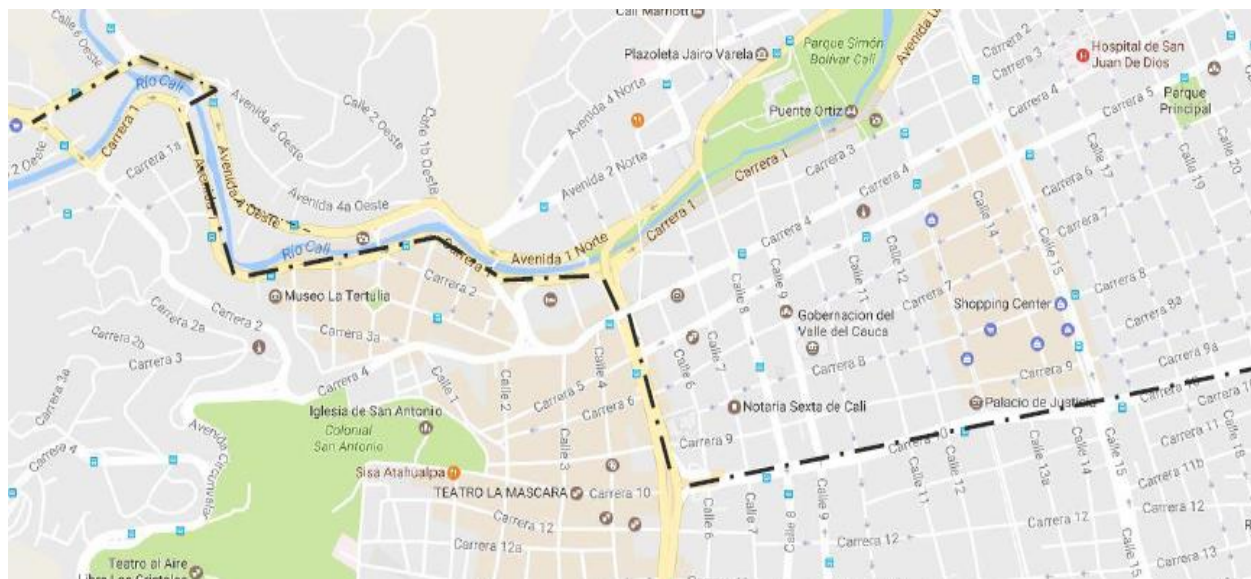


BOLETÍN

SALIDA BUENAVENTURA – CALI (Portada al Mar)

Martes 14 –Jueves 16 de Marzo

Vía al Mar – Portada al Mar – Giro a la izquierda en contra flujo sobre la Av. 4 oeste – 460 mts hasta el puente “Entre Ríos” Cra. 1º – Giro a la izquierda en la Av. 1 – Cra. 1º – Giro a la derecha Calle 5º – Giro a la Izquierda Cra. 10º – Calle 25 – Autopista Sur – Autopista Oriental. Al momento se ha logrado evacuar cerca de 800 vehículos represados, se estima evacuar 400 más.



ÚLTIMAS ACTUALIZACIONES

Desde el PMU se autorizó la apertura de la vía el 15 de Marzo con paso restringido a un carril en las 24 horas siguientes, evitando el paso de vehículos pesados por Cali a partir del día 16. Para lograrlo, se adelantó la construcción de un jarillón de contención frente a la montaña, el cual busca detener el material que se desprenda y así evitar el impacto sobre los vehículos que transitan en este punto; también se realizará un proceso de nivelación de la vía mediante un fresado para que el tráfico fluya con mayor rapidez y disminuya la vibración en la montaña, impidiendo nuevos deslizamientos, todo sujeto a las condiciones climáticas y de terreno.

Movimiento de Camiones durante la emergencia

movimiento de camiones durante la emergencia			
	entrando	saliendo	total
10/03/2017	1.169	1.040	2.209
11/03/2017	18	18	36
12/03/2017	8	3	11
13/03/2017	34	1.083	1.117
14/03/2017	1.259	41	1.300
15/03/2017	1.277	1.128	2.405
16/03/2017	163	454	617
17/03/2017	1.183	1.153	2.336
18/03/2017	1.380	1.326	2.706
19/03/2017	452	1.759	2.211
20/03/2017	1.004	674	1.678
21/03/2017	692	343	1.035
Total	8.639	9.022	17.661
Cali	1.867	1.405	3.272

Resultados Operativos – Paso De Vehículos por el Corredor Loboquerrero - Cali



BOLETÍN

El paso controlado sobre La Balastrea se está dando de 6:00 am a 6:00 pm según informó el Gerente del corredor logístico. No se permite paso nocturno por temas de seguridad vial, dado que el desprendimiento de material es casi constante y en la noche puede provocar accidentes por escasa visibilidad. En informe un reciente emitido por la gerencia del corredor, se comentó que la restricción con paso controlado tendrá una duración de tres meses, tiempo en cual se realizarán obras respectivas al descargue controlado del talud y continuación del muro de contención, además de la construcción del par vial (viaducto).

Para el descargue controlado, se subirá maquinaria pesada a la corona del talud en procura de remover la masa suelta agrietada, cargarla y retirarla sobre la vía; se estima que esta actividad concluya el día 29 de marzo. Posterior, se conformará el talud mediante terrazas desde la parte superior hacia abajo, cargando y retirando el material en la parte baja del talud y se prolongará el muro existente. Se estima una duración de tres meses.

BOLETÍN

Noticias del sector



Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla... sin ella se han perdido todas las guerras"
Tres soluciones para dar paso hacia el Puerto. Marzo 16.

El Gobierno Nacional, luego de los constantes deslizamientos presentados en el sector de La Balastrea que llevan a cierres en la vía Buga-Buenaventura, ha planteado 3 soluciones tanto a corto, mediano y largo plazo para mitigar los problemas. A corto plazo se busca la construcción de un Jarillón para impedir que caigan más rocas. A mediano plazo, se quiere implementar maquinaria para estabilizar el talud y trabajar en la grieta. Por último, a largo plazo como solución definitiva se busca la construcción de dos vía ductos de 150 a 170 metros frente de La Balastrea. **El Tiempo.**

[Ver más ▶](#)

Transporte



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

Peajes y combustibles incrementaron costos del transporte por carretera. Marzo 21.

El DANE dio a conocer el aumento en los costos de transporte de carga, durante enero y febrero, este fue de 2.63%. Que en comparación con el mismo periodo para 2016 fue alto, pues para esta fecha fue de 1.40%. Según indican, los tramos con un registro de costo más alto fueron: Bogotá – Barranquilla (0.56%), Bogotá – Yopal (0.57%), Bogotá – Cali (0.59%) entre otros. A nivel general, los combustibles registraron un aumento de 2.5%, costos fijos y peajes con 2.69% e insumos, 2.76%. Respecto a febrero, también indican que los factores que más encarecieron los precios fueron los costos fijos, peajes (0.8%) y combustibles (0.02%). **Portafolio.**

[Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Puerto de Santa Marta invirtió US\$ 6 millones en obras de ampliación de capacidad. Marzo 15.

Bajo estas inversiones, se han creado 4 silos para almacenamiento y una zona de despacho en la terminal de graneles en el puerto; los silos son de acero galvanizado con altura de 27 metros y 22 de diámetro. Su capacidad de almacenamiento llega a 26.000 toneladas de granel, llegando a una capacidad total de 425.000 toneladas de granel sólido. Se prevé que esto impulse aún más el desarrollo mostrado en 2016 donde las exportaciones aumentaron 6% y las importaciones 11%. **Mundo Marítimo.**

[Ver más ▶](#)



BOLETÍN

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

Información de Interés



Nacionales

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

Internacionales

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

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