

BOLETÍN

Contenido

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Año corrido	12_P
PIB (IV Trimestre de 2016)	1,6%	2,0%	
IPC Marzo de 2017	0,47%	2,52%	
IPP Marzo de 2017	-0,16%	-0,42%	
ICTC Marzo de 2017	0,35%	2,99%	
ICTIP (I Trimestre de 2017)	3,73%	4,78%	
Desempleo Febrero de 2017	10,5%	9,2%	
DTF (E.A.) Abril 24 de 2017	6,48%	6,81%	
Dólar TRM Abril 24 de 2017	\$ 2.871	\$ 2.864	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM Abril de 2017	\$ 7.747	\$ 7.480	
Gasolina Corriente Abril de 2017	\$ 8.433	\$ 7.986	
Fuentes: Banrep DANE UPME			

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

Esta Semana

[El Transporte Automotor de carga en América Latina](#)

[Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera -ICTC- Marzo](#)

[Cambio en tarifas de peaje](#)

Noticias del Sector

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

Información de Interés

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

Esta semana...



Declaran urgencia manifiesta y contratarán dragado de emergencia para puerto de Barranquilla. Abril 18.

Por medio de la resolución 105, Cormagdalena, dio a conocer la Urgencia Manifiesta con el propósito de realizar una contratación de forma ágil a una firma de dragado. Para la adjudicación, se tendrán en cuenta elementos como el precio y el tiempo de movilización. Se espera que hasta enero del 2018 se adjudique la concesión que era de Navelena, mientras tanto, INVIAS realizara el dragado de mantenimiento del canal con un presupuesto oficial de \$8.250 millones. **Portafolio.** [Ver más ▶](#)

Producción de petróleo cae a niveles de hace más de 6 años. Abril 20.

EL Ministerio de Minas y Energía comunico que la industria petrolera logro extraer cerca de 804.000 barriles diarios en promedio, lo cual signifioco una disminución de 12.3% respecto al mismo periodo de marzo en 2016. De igual forma recordaron que en el mes de febrero la disminución fue de 6.9%, datos que en gran parte son por el cierre del campo Caño Limón donde se copó la capacidad de almacenamiento. Finalmente, cierran explicando que estos datos se asemejan a octubre de 2010 donde la producción era cercana a 800.000 barriles diarios. **El Tiempo.** [Ver más ▶](#)

En febrero, déficit de la balanza comercial por US\$ 817 millones. Abril 20.

Para febrero, el déficit de la balanza comercial vio una reducción al pasar de 1001.6 millones a 816.6 millones de dólares. Donde la diferencia fue en gran parte marcada por un aumento en el valor de las exportaciones de alrededor de 15.7% llegando a 2659.8 millones de dólares, mientras que las importaciones aumentaron alrededor de 5.37% registrando 3476 millones de dólares, ambos crecimientos interanuales. **El Tiempo.** [Ver más ▶](#)

El Transporte Automotor de carga en América Latina

El TAC o transporte automotor de carga es el más representativo en América Latina, puesto que compone más del 70% de las movilizaciones de carga de la región. Este estudio hecho por el Banco Interamericano de desarrollo pretende contribuir en el conocimiento del TAC a nivel regional incluyendo a 14 países¹. En el estudio además de diversos expertos del mismo BID, se realizaron más de 110 entrevistas a empresas de transporte, reguladores, generadores de carga y operadores logísticos.

- La importancia del TAC en las cadenas de valor.

Una de las principales barreras que ha surgido en la recolección de datos e información para el TAC, ha sido la gran diversidad de actores que participan. Además de esto, en los países hay poca disponibilidad de datos sobre la actividad del transporte automotor, donde datos como toneladas kilómetro y vehículos kilómetro, son de importancia para calcular la producción en los sectores y contextualizar la demanda de mercado. Más allá de estas limitaciones, las principales caracterizaciones son el tipo de carga, el alcance de los flujos (si es a larga distancia o bien internacional) y la dimensión de despachos (camiones llenos o cargas fraccionadas). Respecto al rol del TAC en el comercio exterior, es indispensable establecer acuerdos en los que participen todos los países intervinientes, los cuales permitan circulación continua y no necesiten realizar controles aduaneros en frontera si no en instalaciones como parques logísticos y logren facilitar el comercio entre los mismos reduciendo el tiempo en los cruces fronterizos.

La relevancia del TAC en la región es determinada por las situaciones geográficas, donde el TAC cobra mayor importancia en Centro América como se aprecia en la siguiente tabla 1.



	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Panamá
Peso*	2,58	6,22	3,83	1,45	2,42	3,45
% en Total	15,3%	57,1%	20,5%	18%	43,1%	33%
Peso*	14,21	4,64	14,71	6,55	3,18	6,89
% en Total	84,2%	42,6%	78,9%	81,4%	56,7%	66%
Peso*	0,09	0,03	0,11	0,05	0,01	0,11
% en Total	0,5%	0,2%	0,6%	0,6%	0,3%	1,1%

*Millones de Toneladas

Donde el comercio exterior en estas zonas, presenta particularidades como distancias cortas y volúmenes de carga reducidos que no permiten usar redes de tránsito marítimos.

¹ Los países incluidos son: Argentina, Belice, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Uruguay.

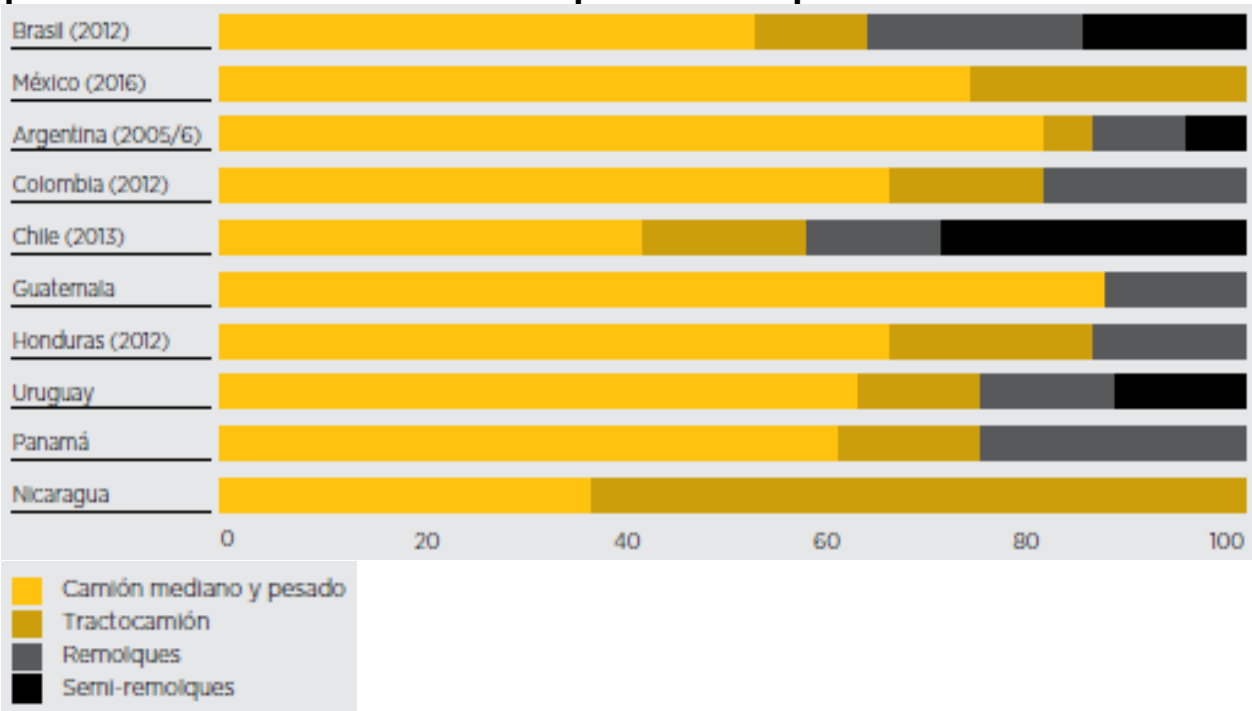
BOLETÍN

EL PERFIL DE LA INDUSTRIA Y LAS EXTERNALIDADES

- Flota de vehículos de carga.

En América Latina no hay una clasificación común de los camiones, la caracterización de estas se basan en su porte, numero de ejes y unidades tractivas o remolcadas que incluyan. Actualmente en la región, bajo el informe de estos estudios, hay un mayor número de unidades de camiones fijos que tractocamiones con remolques. El siguiente gráfico hay una representación de los vehículos usados.

Gráfico 1. Estimaciones en base a los informes comisionados para la elaboración de este reporte. Recopilación del documento.



Bajo lo anterior, el estudio estableció que existe una tendencia hacia un mayor número de unidades remolcadas que son de beneficio en tráficos de larga distancia.

Según el tipo de carrocería, la composición varía según los países, sin embargo predominan aquellas usadas para carga seca, abierta y cerrada. Con respecto a Colombia, los Tractocamiones representan un 48% seguido de Camiones con 42% y Volcadores de 10%. Los primeros están compuestos en gran medida por aquellos con sistema de refrigeración y cañero para la transportación de caña de azúcar. Por otro lado, en el tipo de carrocería de camiones, Furgones para cargas generales y de Estacas para carga general suelta son los más representativos en este rubro. Finalmente en el rubro de Volcadores, aquellos que transportan carga suelta son los más representativos.



BOLETÍN

- Tipo de Carga

La carga movilizada es diversa según la estructura productiva de cada país, bajo este estudio, los principales tipos de carga transportada bajo el TAC por país son las siguientes:

Tabla 2. Principales productos movilizados por países de la región

Países	Principales Productos
Argentina	Graneles secos, Cargas peligrosas sólidas, líquidas y refrigeradas
Belice	Cereales, combustibles y productos forestales
Brasil	Carga general fraccionada, graneles secos y cargas unitarizadas
Chile	Productos alimenticios, cargas generales, combustibles, productos forestales y materiales de construcción
Colombia	Carga general particionada, graneles secos, productos refrigerados y caña de azúcar
Costa Rica	Materiales de construcción, productos de hierro, acero y bebidas
El Salvador	Aceites vegetales, combustibles y cereales
Guatemala	Aceites vegetales, combustibles y cereales
Honduras	Cereales, aceites vegetales y café
México	Carga industrial fraccionada, productos energéticos y petroquímicos
Nicaragua	Abonos, aceites minerales y cereales
Panamá	Combustibles, productos de construcción y frutas
República Dominicana	Textiles, cereales, productos del hierro y acero
Uruguay	Productos forestales, graneles secos, arroz y leche

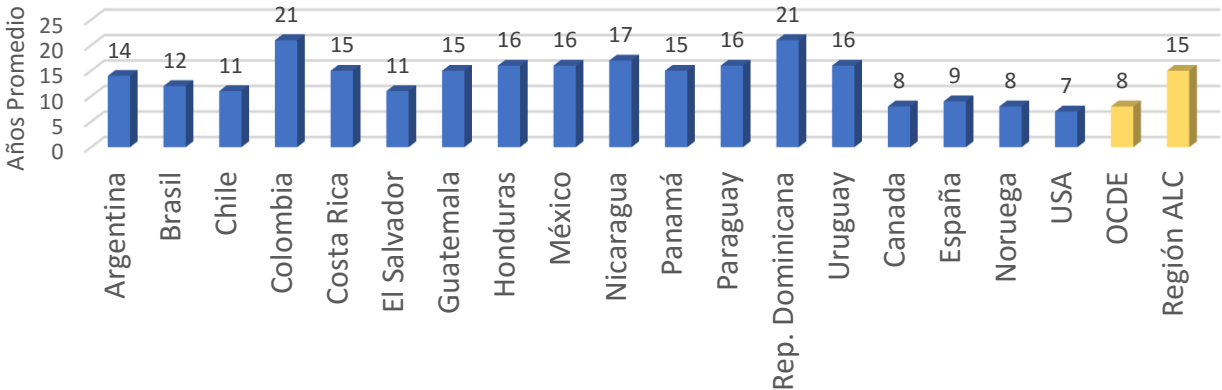
Bajo el estudio anterior, es relevante la participación de las cargas generales fraccionadas, productos agrícolas y de construcción. Respecto a Colombia, el 25% se establece como la carga general no unitarizada, seguido por carga de graneles con una participación del 19%. A diferencia de países como México, el cual está focalizado en carga industrial de productos energéticos y petroquímicos; Chile, centrado en el transporte de productos alimenticios, forrajes, cargas livianas y manufacturas y Uruguay, donde predominan los productos forestales y los graneles secos.

BOLETÍN

- Edad del parque automotor

La edad promedio de la flota en la región se estima en 13 años, si se ponderan los datos, mientras que un promedio no ponderado arroja una media de 17 años, la ponderación es significativa bajo la conclusión que en países de Centroamérica las flotas son pequeñas y antiguas. Muy por encima del promedio registrado en países desarrollados.

Gráfico 2. Edad de las flotas bajo el estudio del BID.



En el informe presentado se destaca a Republica Dominicana y a Colombia por la alta edad de su parque automotor, que comparado con el promedio de la región se encuentra 6 años por encima y 13 respecto a la OCDE. Es pertinente resaltar, que en el mismo estudio se aclara que en Colombia es frecuente la renovación y repotenciamiento de los motores. A nivel general, el estudio muestra que la edad de los camiones fijos y remolques son mayores que la de tractocamiones y semirremolques, de igual forma, la edad de los operadores individuales es mayor que la de flotas de empresas de transporte. Donde en Colombia, las unidades de mayor edad son los camiones rígidos bajo este estudio.

- Empresas prestadoras de servicios TAC

Existe diversidad de empresas que prestan servicios de transporte automotor de carga, de las cuales se destacan:

- o Empresas de transporte, las cuales poseen flota propia y puntualmente en Colombia algunas trabajan incluso sin vehículos propios.
- o Operadores individuales, son transportistas unitarios o autónomos.
- o Cooperativas de transportistas, consiguen economías de escala manteniendo la propiedad individual de los vehículos.



BOLETÍN

- Transporte propio y mixto, donde las empresas tienen flotas propias y actúan en mercado abierto.

Con respecto a Colombia, los agentes con grandes flotas poseen servicios de mantenimiento y taller en las estructuras empresariales, de igual forma en su gran mayoría no tienen inventarios de repuestos o insumos, y aunque hay presencia de los fabricantes de camiones, el mercado de repuestos es diverso y hay importaciones de primera, segunda y remanufacturados. Más allá de este tema, resaltan que en Colombia el 3% de los vehículos son propiedad de empresas, el 76% son de propietarios individuales, el 17% son de las propias empresas para uso interno y el 4.5% pertenece a compañías de leasing.

La adquisición de nuevos vehículos o unidades es diversa en la región, por ejemplo, en Brasil la incorporación de unidades nuevas es por medio de leasing o financiamiento bancario en un 51% de los casos, además de esto, hay programas especiales con tasas y plazos beneficiosos para pequeños operadores, sin embargo se resalta que tan solo un poco más del 2% de los operadores con posibilidades de acceder a los beneficios lo ha hecho. En Chile, de forma contraria, no hay hasta el momento créditos especiales para los transportistas, y las unidades nuevas que se han incorporado provienen en su mayoría de China y son vehículos livianos. Por otra parte, en Argentina, la baja liquidez y ahorro de los propietarios de vehículos, es una barrera que impide acceder a créditos pues son considerados clientes de alto riesgo. Finalmente, en Colombia, hay restricciones sobre la entrada de nuevos vehículos, donde es necesaria la desintegración de una unidad vieja de capacidad similar. También se establece que la edad máxima de operación de un vehículo de carga oscila entre 20 y 25 años y luego de este tiempo el vehículo debe ser retirado del servicio.



BOLETÍN

LA ESTRUCTURA DE COSTOS Y LA PRODUCTIVIDAD DEL TAC

Las actividades asociadas al Transporte Automotor de Carga, incluyen costos tanto variables como fijos. Los más representativos en el rubro variable son los asociados a combustibles, lubricantes, neumáticos, piezas y repuestos; por otra parte, en los fijos se incluyen seguros, depreciación, pagos de capital por vehículos y remuneración a conductores y mecánicos.

Bajo un estudio de la región expuesto en el informe, la estructura de costos en los países muestra que los rubros de mayor incidencia son los combustibles y el costo de personal. Más allá de estos, hay una tendencia creciente de los costos en la tecnología de seguimiento, comprendiendo el uso de GPS, controles de carga y descarga, y seguridad para mercancías específicas. En Colombia se ha calculado que estos valores llegan a ascender hasta el 1.5% del valor de la carga transportada.

Otros aspectos relevantes en los costos de la región, es el fuerte impacto que tienen los combustibles en servicios de larga distancia en comparación con servicios internos o de distribución urbana, sin embargo en estos últimos, el alto costo de la mano de obra se ve influenciado por el uso de varias personas como ayudantes. De igual forma la región presenta altos costos en ineficiencias logísticas por los tiempos de espera en carga y descarga.

La productividad se presenta de la mano con el tema de costos, según la programación de servicios, la existencia de cargas de retorno y el uso de camiones con carga completa y no fraccionada. Donde las conclusiones que se lograron bajo el informe, describen como contratos a largo plazo permiten la programación más eficiente de los despachos; la tercerización en la mayoría de casos, desincentiva el progreso de mejores prácticas; la localización y dimensionamiento en los terminales con anterioridad influyen en la productividad.

La inserción de nuevas tecnologías y vehículos, también desempeñan un papel fundamental en la eficiencia y productividad deseada y exigida por las empresas actualmente. La introducción de motores diésel turbo-cargados son un ejemplo, al lograr una mayor eficiencia energética y reducciones en las emisiones contaminantes; otro ejemplo del uso tecnológico es la incorporación de GPS con el fin de rastrear y gestionar las flotas en tiempo real. De igual forma, el informe presenta los beneficios de usar camiones de gran porte, los cuales mediante la unión de dos semirremolques logran movilizar hasta 60 toneladas de carga neta, estos son llamados B-Dobles o bitrenes. La contribución de estos en la eficiencia y productividad se deriva reduciendo los costos de flete, de combustible y de emisiones de gases de efecto invernadero

BOLETÍN

por tonelada por kilómetro. El uso de estos en América Latina es controversial por su peso y sus dimensiones, actualmente operan en México, Brasil y Uruguay; mientras que en Centroamérica, países como Costa Rica, Guatemala y Panamá son los únicos que contemplan en sus normas pesos y dimensiones que usan los bitrenes.

LA ORDENACIÓN DEL TAC

Respecto a la regulación tarifaria y la asignación de precios, el TAC se caracteriza por los bajos costos que tiene la entrada a este mercado a diferencia de otras modalidades de transporte, lo que en algunos casos conlleva a un exceso de oferta. Respecto al régimen tarifario, en gran parte de la región los países han establecido valores indicativos, incluso cuando existen presiones para que el Estado determine precios fijos. Algunos estudios presentados en el informe, revelan que en ciertos casos en donde el Estado ha intervenido en las tarifas, los fletes no se han logrado respetar y se han sobrepuesto las relaciones dentro del mercado.

Un ejemplo expuesto son los precios en Uruguay, donde el Estado produce un cuadro tarifario para diversos tipos de tráfico, donde costos con reducciones mayores al 30% bajo la tabla en algunos productos, es una razón para ser objeto de investigación. Por otra parte, también mencionan el caso Colombiano, donde se ha eliminado una tabla de fletes y se ha remplazado por un sistema de precios que comprende un criterio de libertad vigilada, donde el Estado desarrollo un sistema de costos eficientes de operación sustentado en manifiestos de carga.

La inserción de precios en un entorno de libre mercado, inicio en Estados Unidos en la década de los 70 y 80, donde se tenían temores sobre las repercusiones en la calidad del servicio y la inoperatividad en algunas zonas pequeñas. Actualmente, bajo el estudio se informa que la desregulación ha creado ahorros significativos en términos de costos, sin embargo el inconveniente más grande radica en los bajos salarios a conductores y la falta de conductores profesionales.

De igual forma, en la Unión Europea, la liberalización de los mercados permitió reducciones tarifarias hasta del 25% mientras que la productividad aumento gracias al mayor uso de vehículos. Por lo que se han llevado a ciertas conclusiones que en su mayoría se reflejan en toda la región.

- Las tarifas aumentan respecto a la distancia y el valor de la mercancía, mientras que a mayor tamaño, estas disminuyen.
- Servicios de mayor calidad como expresos son más costosos, de igual forma recorridos con carga de retorno improbable.



BOLETÍN

- Tarifas de camiones con carga completa difieren no linealmente con aquellos de carga fraccionada.

LOS RETOS DEL TAC EN AMÉRICA LATINA

Los inconvenientes más representativos en América Latina y Caribe, son la alta subcontratación y baja contratación a mediano y largo plazo. Otro factor importante es la elevada edad promedio que tiene la flota y la diversidad de barreras que hay para incorporar nuevas unidades. Con respecto a la carga, el pronunciado uso de movilización de carga general particionada refleja un alto índice de ineficiencia logística. Finalmente, el uso de flota con sobre carga y las dudas sobre el uso de bitrenes generan elevados costos tanto económicos como administrativos.

La siguiente tabla muestra una recopilación sobre la eficiencia operativa, la edad promedio del parque automotor y algunos comentarios que hacen en el estudio sobre cada región.

Tabla 3.Productividad y características relevantes de la flota

	Centroamérica	Países andinos	Cono Sur
Eficiencia Operativa	Media a baja, distancias anuales entre 40,000 km y 60,000 km	Media, distancias anuales de 60,000 km	Media a alta, distancias anuales mayores de 80,000 km
Edad promedio del parque automotor	Alta, superior a 20 años	Elevada	Flota moderna y numerosos camiones antiguos
Comentarios	Dificultad para renovación de flotas	Procesos de renovación en marcha	Dificultades para renovar la flota en el caso de pequeños transportistas

- **Tendencias, escenarios y una visión del TAC en América Latina.**

A mediano plazo se proyectan crecimientos en la demanda y de igual forma la necesidad de implementar acciones logísticas de alta calidad. El crecimiento se verá influenciado por el comercio exterior, donde América Latina tiene oportunidades en sectores de materias primas y alimentos principalmente. Otro factor que impulsara el crecimiento será la clase media y su aumento de consumo, al igual que la reducción de la pobreza en la región.

BOLETÍN

Por este motivo, a futuro los generadores de carga tenderán a incrementar los requerimientos de calidad en lo referente a servicios logísticos, teniendo mejor cohesión tanto en cadenas globales como nacionales. Es así como el TAC aunque no dejara de ser predominante, si avanzara hacia el uso de cadenas logísticas ininterrumpidas que permiten la conectividad entre redes de transporte, mejorando la calidad y exigiendo personal más calificado. Los principales rubros que se tienen proyectados en el impacto del desarrollo del TAC son en orden de importancia, el progreso tecnológico, la globalización, la sostenibilidad, el desarrollo urbano entre otros.

La relación entre generadores de carga y operadores se estrechara, con el fin de convertirse en aliados estratégicos, compartiendo datos encaminándose hacia una mayor visibilidad de operaciones. Con respecto a los camiones, los mismos evolucionaran en términos de eficiencia y cuidado con el medio ambiente, impulsando un mejor uso de su capacidad y de la seguridad que proveen. Sin embargo, se pronostica que existan mayores problemáticas de congestión vial en carreteras y redes urbanas, siendo necesario aumentar la capacidad y los estándares de la infraestructura vial en términos generales.

Es por eso que se plantean cinco objetivos puntuales desde el estudio, en donde el TAC debe trabajar en los próximos años con el fin de brindar servicios de clase mundial.

- Profesionalización y alta productividad.
- Integración creciente en redes logísticas intermodales.
- Desempeño de manera coeficiente.
- Operaciones orientadas hacia la integración comercial y productiva de la región.
- Desempeño basado en instituciones sólidas, políticas y regulación apropiadas.

Bajo los siguientes objetivos y los estudios realizados a lo largo del documento, es importante de igual forma tener claras las siguientes observaciones:

El Transporte Automotor de Carga, debe procurar que el Estado logre un marco normativo orientado hacia la infraestructura y los pasos de frontera. De igual forma se requiere el desarrollo de políticas públicas que impulsen a pequeñas y medianas empresas en la modernización de sus procesos, incluyendo aspectos operacionales y de renovación de equipos. Además de lo anterior, es necesario la estructuración solida de sistemas de información, monitoreo y análisis que deben tener sinergia entre el Estado y entidades subnacionales. De igual forma, la formalidad de las actividades, generando la documentación que promueva la celebración de contratos y un régimen de seguros que tenga sinergia con otros medios de transporte es de importancia.



BOLETÍN

Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera -ICTC- Marzo 2017

La variación mensual presento un incremento de 0.35 puntos porcentuales. Donde se resalta el aumento en combustible de 0.41%, rubro que pesa 40% del total del índice; de igual forma, los insumos (9.8% del total) presentaron un incremento de 0.73%; Por otra parte, tanto los costos fijos y peajes como el rubro de partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación presentaron una variación menor a la media registrando cada uno de los dos aumentos de 0.22% y 0.23% respectivamente.

Los corredores más representativos bajo este análisis mensual son: Bogotá – Barranquilla contribuyendo 0.08 puntos porcentuales, y variando 0.33% en marzo, lo sigue Bogotá – Cali y Medellín Cali con variaciones porcentuales de 0.29% y 0.44% respectivamente.

En lo que respecta a la compilación de datos en lo corrido del año, el ICTC registro un aumento de 2.99% desglosado de la siguiente forma como lo indica el DANE

Tabla 6. Composición del aumento del SICETAC

Grupo	Peso	Variación %	Contribución
Combustibles	40,2	2,98%	1,18%
Insumos	9,8	3,51%	0,35%
Costos fijos y peajes	45,2	2,91%	1,32%
Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación	4,8	2,72%	0,13%
Total	100	2,99%	2,99%

Donde la mayor contribución se da a partir de los rubros de combustible y costos fijos y peajes.

Los principales corredores en esta categoría de estudio, de año corrido, son: Bogotá – Cali, Barranquilla y Bucaramanga. Con variaciones respectivamente de 3%, 2.78% y 3%; la contribución de los mismos es de igual forma en orden, 0.84, 0.71 y 0.38 puntos porcentuales.

Finalmente, se presentan los últimos datos que reflejan el valor a doce meses del SICETAC. Donde la mayor variación la presento el rubro de combustibles con un aumento de 5.82%, seguido de insumos con 4.58% y del rubro que incluye partes, piezas y servicios de mantenimiento y reparación con 3.71%. Es importante resaltar que el resultado a doce meses es de 4.11% siendo combustibles, el grupo que contribuye de mayor forma con 2.27 puntos porcentuales.



BOLETÍN

La importancia de cada corredor para esta categoría, se describe a continuación:

Tabla 7. Composición de la participación por corredores

Corredor	Var. 12 meses	Contribución puntos %
Bogotá - Cali	4,26%	1,18
Bogotá - Barranquilla	3,81%	0,97
Bogotá - Bucaramanga	4,14%	0,51
Medellín - Cali	4,43%	0,49

Cambio en tarifas de peaje

El 17 de Abril del frente año, el ministerio de transporte dio a conocer las siguientes resoluciones, modificando la tarifa de los peajes en la estación Pasacaballos en la concesión Ruta Caribe y en las estaciones La Nevera y Araguauey.

- [Resolución 0000893 de 2017](#)

Bajo esta resolución, centrada en la estación Pasacaballos abierta desde el 3 de marzo de 2017 en el PR 17+200 de la variante Mamonal – Gambote. Se dio a conocer el establecimiento de una tarifa especial de la siguiente forma:

Categorías	Descripción	Tarifa 2017
I especial	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla.	\$ 2.500
III especial	Camiones pequeños de 2 ejes	\$ 6.500

*Tabla 4. Tarifas especiales Pasacaballos.

Posterior a la comunicación de este, se aclara que a este valor se le incluirán \$200 pesos con el fin de promover la seguridad en las carreteras a cargo de la nación. De igual forma se aclara que se darán 60 beneficios de tarifa especial a vehículos de categoría I y 20 a vehículos de categoría III.

La evolución de los anteriores precios se llevará a cabo de forma paulatina como se indica en el siguiente cuadro, donde el incremento será anual.

Años/Incremento	2018 y 2019	2020 - 2029
Categoría I	\$100	\$200
Categoría III	\$200	\$300

*Tabla 5. Aumento de Tarifas.

Otras disposiciones como la aplicación para ser usuario de una taria especial diferencial y los requisitos para el mismo pueden ser encontradas en la resolución descrita.

BOLETÍN

- [Resolución 0000895 de 2017](#)

Por medio de la cual se suspende el cobro de tarifa en las estaciones Araguañey y La Nevera, ubicadas entre los PR 16+800 y P 34+900. Disposición tomada luego que el puente ubicado sobre el río Charte colapso el 22 de agosto de 2016, impidiendo la circulación de carga pesada desde Paz de Ariporo y Yopal. Ante esta situación, la suspensión del cobro se realizará hasta que se resuelva de manera satisfactoria los inconvenientes con el puente.

Se recuerda que, ante esta situación, el Gobierno adelanta la construcción de un puente vehicular que posibilite la circulación y hasta el momento como medida alterna se habilito el paso a través de puentes militares de forma controlada.

Noticias del sector



Logística



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

Caducidad del contrato del río Magdalena, golpe a la competitividad. Abril 18.

Se calcula que las obras en la principal arteria fluvial del país requerirían mínimo de 4 años, para estar completas en 2023 aproximadamente, como lo indico Luis Fernando Andrade, director de Cormagdalena. De igual forma, las proyecciones actuales calculan que la demora por más de 3 años sin la activación completa del sector, repercutiría en perdida cercanas a un billón de pesos anuales. Por último, de puntualiza que la liquidación del contrato llevaría a pérdidas de tiempo hasta de 4 años cuando se inició la precalificación para la APP, en el 2013. **El Tiempo.** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Trece de las quince vías afectadas por emergencia en Manizales ya fueron despejadas. Abril 23.

Desde el Ministerio de Transporte, dan a conocer que solo faltan 2 vías por ser habilitadas, luego de los derrumbes en Manizales. Estas dos, se encuentran entre los sectores de la Ruta 30 en el Portal de San Luís y vía vieja a Villamaría en Castilla. Finalmente, Jorge Eduardo Rojas concreto que actualmente hay 28 puntos de alto riesgo por lluvias y 34 de riesgo medio. **Ministerio de Transporte.** [Ver más ▶](#)



BOLETÍN

Infraestructura

"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

En el puerto de San Andrés se invertirán US\$6,4 millones en dragado. Abril 19.

Carlos García, director del Invías, dio a conocer el proyecto que tienen en manos para el dragado en el canal de acceso a San Andrés. Por medio de este se espera arribo de buques con mayor carga. El presupuesto para este es de US\$6.4 millones. El objetivo es lograr una profundidad de 8 metros, actualmente de 4; y por medio de este, los buques que arriben puedan llegar a transportar hasta 500 contenedores. **MundoMaritimo.** [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

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](#) - [Marzo 6 de 2017](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (19) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 81 vías con pasos restringidos.

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