

Contenido

Indicadores			
Indicador	Periodo	Variación	
		Año corrido / Promedio 12 M	12_P
PIB <small>(II Trimestre de 2017)</small>	1,1%	1,1%	
IPC <small>Agosto de 2017</small>	0,14%	3,44%	
IPP <small>Agosto de 2017</small>	0,57%	-0,06%	
ICTC <small>Julio de 2017</small>	0,04%	2,59%	
ICTIP <small>(II Trimestre de 2017)</small>	0,02%	3,75%	
Desempleo <small>Julio de 2017</small>	9,7%	9,2%	
DTF (E.A.) <small>septiembre 11 de 2017</small>	5,58%	5,66%	
Dólar TRM <small>septiembre 11 de 2017</small>	\$ 2.916	\$ 2.925	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM <small>Julio de 2017</small>	\$ 7.805	\$ 7.609	
Gasolina Corriente <small>Julio de 2017</small>	\$ 8.750	\$ 8.380	

Fuentes: [Banrep](#) [DANE](#) [UPME](#)

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12_P Evolución últimos 12 periodos

Esta Semana

[ESTRATEGIA PARA LA REVITALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES](#)

[ICTC JULIO DE 2017.](#)

Noticias del Sector

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

Información de Interés

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

Esta semana...



La inflación se mantiene dentro del rango de control. Septiembre 8.

La inflación del país tuvo su último registro en el mes de Agosto de 3,87%, ubicándose dentro del rango establecido por el Banco de la Republica (de 2 a 4 por ciento) lo anterior es atribuido al cese del alza de precios por parte del sector de alimentos que tuvo una variación de 1,69%.

PORTAFOLIO. [Ver más ▶](#)

Los resultados de la industria afectaron a la capital. Septiembre 9.

El boletín económico regional del segundo semestre de 2017 muestra que, la desaceleración del consumo de los hogares, el comercio interno de la ciudad de Bogotá registró un deterioro del 3,4% anual, esto es atribuido a la situación económica actual.

DINERO. [Ver más ▶](#)

Escasa oferta del Agro en las exportaciones. Septiembre 11.

Pese a la consolidación del sector agrario como líder sectorial en crecimiento con un 6,1 por ciento anual. Sin embargo esto no se ha visto reflejado en las exportaciones del sector alcanzando unas ventas por 2615 millones de dólares mostrando una desaceleración del 4,3% al 3,2%.

EL TIEMPO. [Ver más ▶](#)

ICTC JULIO DE 2017

El índice que refleja los costos de la estructura productiva de los vehículos de carga en Colombia, mejor conocido como el Índice de Costos de Transporte (ICTC) publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), mostró en su último registro mensual los siguientes cambios:



En primer lugar la variación mensual del ICTC en el mes de Julio fue del **0,04%**, similar a la variación registrada en el mes de Mayo de 2017. Sin embargo la variación por grupos de costos difirió en esta ocasión, los insumos registraron el mayor cambio con un aumento del 0,16%, seguido a este se encuentra el grupo de combustibles mostrando una variación positiva de 0,14%, por otra parte el grupo que comprende partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación registró un cambio de apenas 0,06% y por último, el grupo de costos fijos y peajes fue el único que registro variaciones negativas con -0,07%.

En cuanto a los resultados de periodicidad asociada al año corrido se puede evidenciar que hasta el mes de Julio del año en curso, dos grupos de costos registran variaciones menores al promedio nacional (**2,59%**), por un lado los costos fijos y peajes presentan variaciones del 2,43% y por otro las partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación presentaron cambios de 2,91%. Por encima del promedio se encuentran los grupos de combustibles e insumos con 3,12% y 4,68% respectivamente.

En el periodo comprendido desde Julio de 2016 a Julio de 2017 el total nacional tuvo una diferencia porcentual de 3,77%, este cambio es atribuido en gran parte por la gran variación que presentó el grupo de los combustibles (5,33%) y los insumos (5,06%). Esto es evidente dado el cambio en los precios de los combustibles interpuestos por la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME).



Por último pero no menos importante se tiene el análisis por corredores que contiene las variaciones mensuales, año corrido y por doce meses en el siguiente cuadro:

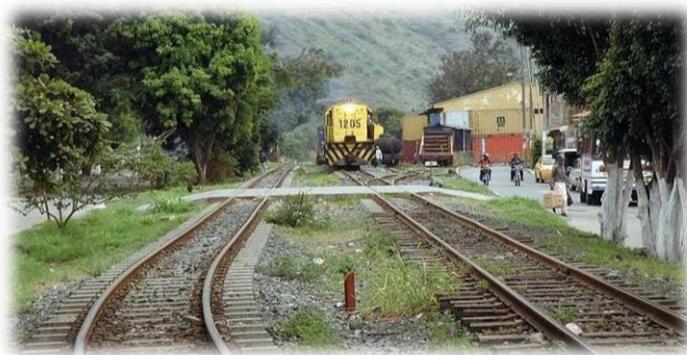
Cuadro 1. Variaciones del ICTC por corredores.

CORREDOR	Variación % Mensual	Variación % Año Corrido	Variación % Doce Meses
Bogotá - Cali	0,07	2,94	3,89
Bogotá - Barranquilla	0,08	2,8	3,49
Bogotá - Bucaramanga	0,02	3,11	3,82
Medellín - Cali	0,06	2,95	3,91
Otros	0,03	2,93	3,75
Bogotá - Villavicencio	0,06	3,32	4,11
Bogotá - Yopal	0	2,94	3,64
Medellín - Bucaramanga	-0,01	2,89	3,59

De lo anterior se muestra que la variación mensual más alta fue presentada en el corredor Bogotá – Barranquilla con 0,08%, en lo corrido del año la variación más alta fue de 3,32% atribuida al corredor de Bogotá – Villavicencio y por último el mayor cambio de los últimos doce meses también se dio en el corredor Bogotá – Villavicencio.

ESTRATEGIA PARA LA REVITALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Hoy en día el reto de los países emergentes encontrar medios de transportes eficientes que les permitan con facilidad y eficiencia transportar materiales a las centrales de consumo y abastecimiento y a los puntos de conexión de comercio exterior.



Sin embargo, en el caso colombiano no se incentiva ni se ejecuta un desarrollo conjunto de la intermodalidad, ya que hay un énfasis en la movilización por carretera y un particular desinterés por el transporte fluvial y ferroviario.

En este caso se va a ahondar sobre el estado de la red ferroviaria del país, su participación en la economía, su evolución y la dinámica de inversión que ha tenido en los últimos años, mostrando así que el sistema de ferrocarril puede ser definido en una sola palabra, rezago.

Según la historicidad del desarrollo de la modalidad ferroviaria se estima que aproximadamente hay 40 años de dilación o atraso, los cuales son atribuidos a la escasa inversión pública en la infraestructura, la desarticulación, escasos recursos para la mantención y la inexistencia de un marco normativo que regule e incentive la introducción de las fuerzas del mercado.

El origen del transporte ferroviario se dio en Colombia en la segunda mitad del siglo XIX llegando a ser, a la mitad del siglo XX, la principal forma de transporte por el territorio nacional contando con aproximadamente 3300 kilómetros de red activa para el transporte de carga y pasajeros.



El pronunciado declive de la red fue causado por el avance tecnológico que se dio en aquel entonces con los automóviles y unidades de transporte asociadas a la red vial. En consecuencia de lo anterior, vino un interés de parte pública por la focalización asociada a la inversión en el transporte por carretera, tomando así el papel del principal medio de movilización dentro del país lo que conllevó a un aplazamiento en la preocupación por el desarrollo y el futuro del transporte ferroviario.

Tomando como punto de partida esta cadena de sucesos que resultaron perjudiciales para la red ferroviaria se evidencia que la inversión pública ha disminuido simultáneamente, entre los años 2007 y 2016 se invirtió un total de 0,38 billones de pesos colombianos en el transporte férreo contra 34,5 billones de pesos asignados a la inversión del transporte por carretera. Es decir el monto de inversión en el modo carretero es noventa (90) veces mayor que la inversión total en la red férrea.

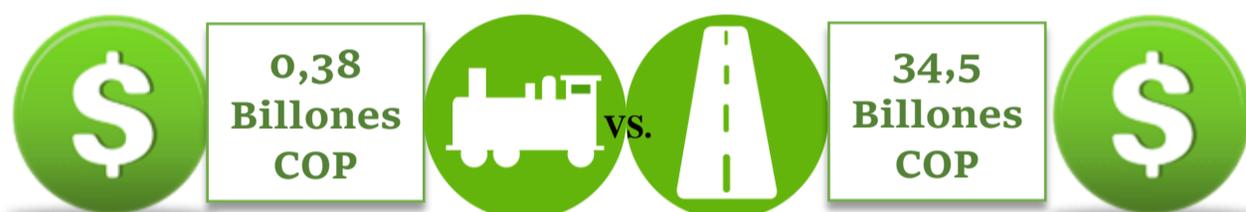
En la actualidad se está llevando a cabo el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) que tiene un esquema de financiación propuesto de la siguiente manera.

Cuadro 2. Inversión del PMTI (dos décadas) por modos.

Inversión del PMTI (dos décadas) en redes nacionales *					
		Primera década	Segunda década	Participación primera década	Participación Segunda Década
Red Básica	Componente	(Billones COP 2015)		Participación sobre el total	
	Fluvial	3,58	1,22	4,09%	1,80%
	Férrea	4,1	6	4,69%	8,86%
	Puertos (Canales)	0,64	0,64	0,73%	0,94%
	Aeropuertos	15,73	1,13	17,98%	1,67%
	Vial	63,43	58,76	72,51%	86,73%
	Total Red Básica	87,48	67,75		
Red de integración	Fluvial	0	2,16	0,00%	5,99%
	Vial	17,19	33,88	100,00%	94,01%
	Total Red de Integración	17,19	36,04		

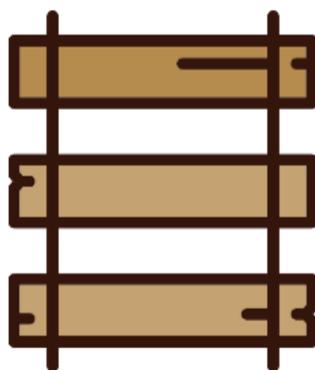
Como es de apreciarse, el Plan Maestro de Transporte Intermodal no aporta a un desarrollo ecuánime de los modos de transporte. El PMTI se encauza de manera casi exclusiva al transporte por carretera, asignando en el desarrollo de la Red Básica, un 72,51% de la inversión total en la primera década y en la segunda década el 86,73%. Y por otro lado en el desarrollo de la Red de Integración, la red vial cuenta con el 100% de la inversión en la primera década y el 94,1% en el segundo periodo.

Dejando ínfimos aportes a las demás modalidades, contribuciones que no cubren las necesidades que demanda de una estrategia para desarrollar soluciones intermodales e integradas y que no permite que los ferrocarriles puedan explotar sus ventajas comparativas, solamente se hacen avances irrisorios.



Asimismo se sabe que actualmente hay 1619 kilómetros de vías férreas activas, que comprenden 743 kilómetros que se encuentran concesionados, y otros 876 kilómetros de tramos por concesionar, es decir, aproximadamente en sesenta (60) años se consumió la mitad de tramos activos de vías férreas en Colombia. Para precisar el tema en el siguiente cuadro se muestra la evolución de las líneas férreas activas y las inactivas desde 2006 hasta 2016.

1619 Km Vías Férreas Activas

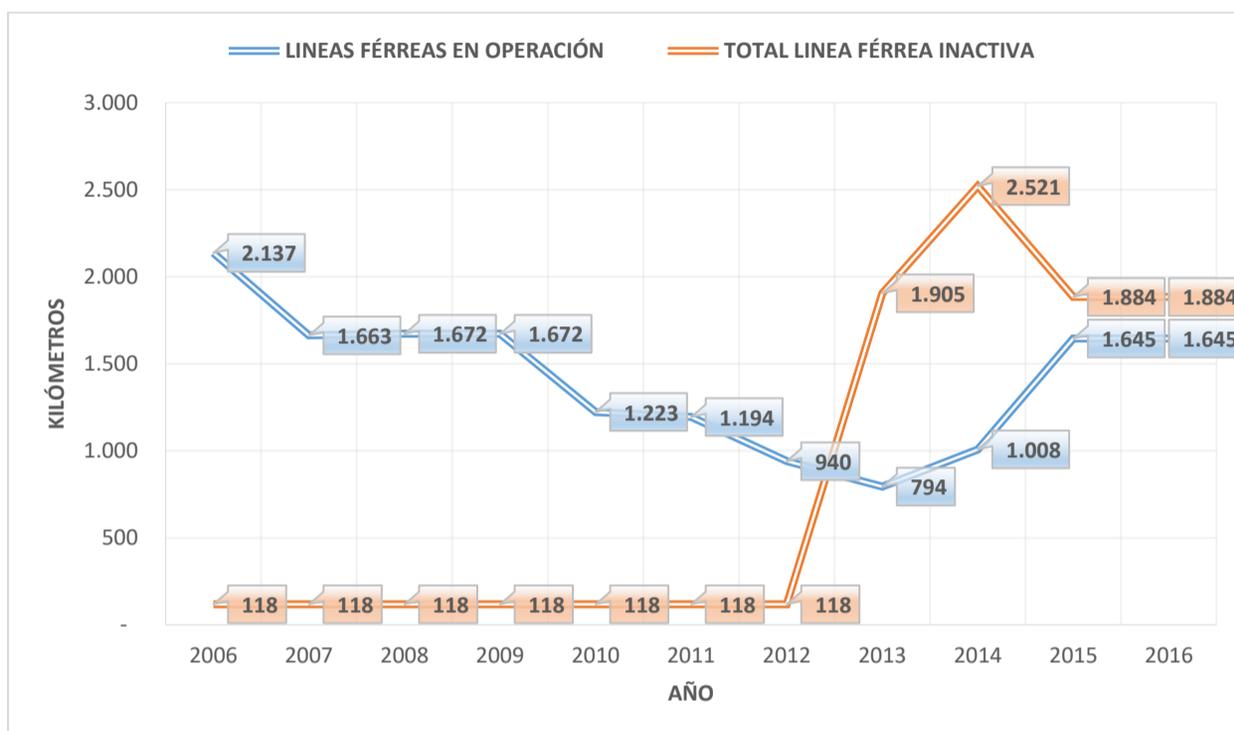


Otro factor que afecta el desarrollo del transporte ferroviario, es la condición económica de competencia que refleja este sector, la actividad monopolística que manipula la red férrea del Pacífico y el Atlántico define las condiciones de entrada de nuevos actores, estas condiciones han sido diseñadas con el fin de desincentivar la introducción de fuerzas de mercado y de nuevos operadores con mejores servicios; en otras palabras, la normatividad asociada a los contratos de concesión suscritos no generan un escenario apropiado ni atractivo para la entrada de firmas en la red concesionada.

BOLETÍN

Gráfico 1. Líneas férreas activas vs Líneas férreas inactivas.

Fuente: Transporte en cifras 2016



Es de vital importancia revitalizar el ferrocarril a tal punto que es considerado como una necesidad causada por la demanda de parte de los índices de competitividad donde Colombia es estudiado en temas de seguridad y fiabilidad en el transporte, accidentalidad, competencia, eficacia, manejo de carga, impacto ambiental, entre otras.

El mejoramiento del ferrocarril no solo aporta a un mayor grado de competitividad regulada mejorando los ítems en los que Colombia es evaluada, si no que contribuye a una disminución de costos logísticos (según la ANIF en el 2012 los costos logísticos sobre el valor final en los países de la OCDE redondea el 6%, en Colombia representa el 15%), aportando a un mejoramiento de la infraestructura y atrayendo industria para la comercialización de carga en grandes magnitudes.

Para dar solución a las problemáticas anteriormente planteadas se expone el siguiente cuadro:

Cuadro 3. Problemáticas en la red férrea a tratar.

Tema a tratar	Solución
Competitividad	La creación de un marco legal que establezca las reglas de competencia en el sector acompañado de la instauración de un organismo regulador que vele por el cumplimiento del marco legal.

BOLETÍN

<p>Monopolio</p>	<p>Para tener control con todo lo relacionado a las condiciones de entrada se propone la construcción de un marco normativo que cumpla con la función de regular los derechos de acceso al servicio otorgado por la red.</p>
<p>Involucrar todos los interesados</p>	<p>Separar la gestión de la infraestructura y las actividades de operación de transporte</p>

A pesar de esto, según el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la participación de transporte de carga referente a esta modalidad es del 25,5%. Sin embargo, es importante recalcar que esto es consecuencia de un servicio prestado de manera casi exclusiva al transporte carbón, pero si dentro de la medida se excluye este tipo de carga el reparto disminuye al 1%. Trayendo a colación las soluciones que puede aportar revitalización del ferrocarril se tiene lo siguiente:



10% menos polución.



1/3 de consumo de combustible utilizado por camión por tonelada.



Seguridad.



Accidentalidad.



Costo monetario asociado al transporte de carga.

El fin último de la revitalización del ferrocarril es dar en adopción la red férrea como una empresa comercial que busque satisfacer al cliente con los servicios de transporte ideales en términos de calidad y servicio, para que el desarrollo sea sostenible en un largo plazo.

Esto fue pensado dada la coyuntura mundial referente a la utilización de energías renovables y la dejación de la dependencia de derivados del carbón que en la actualidad es casi el único sector que hace utilización del ferrocarril.

Además de esto es necesario recalcar que el restablecimiento de la red férrea aporta a la descongestión de carga movilizadora por otros medios de transporte, contribuyendo en gran cantidad al gran reto del transporte en Colombia, un aumento en las conexiones entre los distintos medios de transporte logrando así una creación integral de la intermodalidad.

Noticias del sector



Logística



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

Pereira tiene la aprobación de la plataforma logística. Septiembre 8.

Se organizó una mesa de trabajo en Pereira donde se llevó a cabo la exposición de proyectos del sector transporte, la concesión de cuarta generación (4G) de la vía Pereria – La Victoria y de la plataforma logística que se instaurará en Risaralda un puerto intermodal que servirá como relevo al puerto de Buenaventura.

MinTransporte. [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Accidentes de tránsito disminuyeron durante la venida del Papa. Septiembre 11.

Del 5 al 10 de Septiembre del presente año se registraron 153 accidentes de tránsito, 46 muertos y 202 heridos en las vías nacionales, lo cual representó una baja en el índice de accidentalidad respecto al mismo periodo del año pasado donde fallecieron 84 personas y 1234 lesionados.

MinTransporte. [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Se han establecido 18 proyectos de concesión. Septiembre 10.

Se señaló que los proyectos tienen un fin de realización y ejecución a mediados del 2020 y del 2022 estas iniciativas tienen un esquema de APP (Asociaciones Público Privadas), entre las cuales se encuentran 5 planes de carretera, 7 aeropuertos, 3 puertos y tres corredores férreos

Portafolio. [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 ESTADO DE VIAS ACTUAL](#) - **[Septiembre 12.](#)**

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (13) vías departamentales y municipales con cierres totales y (89) con cierres parciales o pasos restringidos.

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