

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	
PIB (II Trimestre de 2013)	4,2%	3,4%	↑
IPC Agosto de 2013	0,08%	1,86%	↑
IPP Agosto de 2013	0,00%	0,60%	-
ICTC Julio de 2013	-1,61%	-0,67%	↓
	Periodo	Promedio	
Tasa de desempleo Julio de 2013	9,9%	10,8%	↑
DTF (E.A.) septiembre 20 de 2013	4,02%	4,34%	↓
Dólar TRM septiembre 20 de 2013	\$ 1.887,30	\$ 1.852,56	↓
	Periodo*	Mes Actual*	
Galón ACPM Junio de 2013	\$ 8.049,2	8.277,71	-
Galón Gasolina Corriente Junio de 2013	\$ 8.558,2	\$ 8.646,39	↑
Fuentes: Banrep DANE UPME			

*Precio Real y de Referencia para Bogotá

Contenido

Esta Semana

[Política de Libertad Vigilada \(Modificación Decreto 2092 del 2011\)](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

Esta semana...



La producción industrial repunta en julio al crecer el 0,2%. Sep 20

El Dane reveló que la producción industrial en julio creció 0,2% en comparación con el mismo periodo de 2012. Así mismo, informó que 23 de los 48 subsectores industriales registraron aumento en su producción. La producción industrial cayó 0,7% a julio, según la Andi. De acuerdo con el Departamento, los subsectores de más contribuyeron a la variación total fueron carrocerías (98,5%), otros tipos de transporte (13,3%), industrias de refinación de petróleo (10,7%), productos alimenticios (9,7%) e ingenios (9,8%). Entre tanto, los subsectores que se destacaron por su variación negativa fueron metales preciosos y no ferrosos (-27,3%); vehículos (-21,0%) y confecciones (-11,1%), que restaron 1,6 puntos a la variación total. **La República** [Ver más ▶](#)

El PIB creció 4,2% en el segundo trimestre. Sep 20

En el segundo trimestre del año el Producto Interno Bruto creció 4,2%, lo que representa una tasa menor frente al mismo periodo de 2012, cuando la economía se expandió 4,7%. El ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, había asegurado esta mañana que el PIB sería superior al 4%, por lo que anunció la emisión de bonos por US\$1.000 millones. Según el Sondeo LR, el PIB entre abril y junio habría crecido 3,3%, muy cercano al 3,4% estimado por el Banco de la República. **La República** [Ver más ▶](#)

Gasto de Gobierno, una de las claves del repunte económico. Sep 20

Durante el segundo trimestre del año, la economía del país dio muestras de que la desaceleración que traía Colombia en los últimos meses tocó fondo y ahora empieza el repunte. El Dane reveló ayer que el Producto Interno Bruto (PIB) entre abril y junio se expandió en 4,2 por ciento, mientras que en el mismo periodo del año pasado la cifra fue de 4,8 por ciento. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

POLITICA DE LIBERTAD VIGILADA

Proyecto de Modificación – Decreto 2092 De 2011

La ANDI ha sostenido en varias oportunidades que el diseño de una política pública integrada de transporte es una necesidad prioritaria para Colombia, porque redundaría en la productividad de todos los sectores económicos, entendiendo que convergen un conjunto de actores que afecta de manera directa o indirecta el desarrollo y crecimiento de la economía en general. En lo que respecta puntualmente al transporte de carga por carretera, dada la importancia de este tema del que depende que se incentive o se inhiba la competitividad de la economía, su análisis no puede quedar limitado a un solo actor de la cadena.

Consideramos que el surgimiento de la Política de Libertad Vigilada ha permitido un avance significativo del sector, gracias a los incentivos que tienen todos los actores en ser cada vez más eficientes en sus procesos, de manera que esta eficiencia se vea reflejada en mejores tarifas y mejor servicio. Lo cual ha permitido realizar inversiones, optimizar los sistemas de gestión y de operación, así como el mejoramiento de la seguridad social integral, la calidad en el medio ambiente, entre otros.

Sin embargo, dada la intención manifiesta del Ministerio de Transporte de cambiar el esquema de Libertad Vigilada de las relaciones económicas del transporte, han expedido en el último mes tres versiones de borradores de decreto que modifican el [Decreto 2092 de 2011](#) que reglamenta la Política de Libertad Vigilada.

Frente a esto, la Andi ha trasladado al gobierno las observaciones de los afiliados en busca de mejorar la reestructuración del Decreto.



Se ha venido trabajando fuertemente para que no se pierda el proceso de la cadena productiva del transporte que se viene consolidando, por lo que se destacan las siguientes actividades:

1. Consolidación de comentarios y sugerencias sobre el primer Borrador de Decreto (Desde el 15 de Agosto)
2. Junta extraordinaria con el sector privado para analizar el segundo borrador de Decreto (5 de Septiembre)
3. Reunión con la participación del Viceministro de transporte, Superintendente de Puerto y Transporte, y sus asesores. Realizada el 6 de Septiembre en Cali durante el XIX Encuentro de Gerentes de Logística.
4. Reunión en el Ministerio de Transporte con la Ministra y sus asesores
5. Reunión en la Presidencia de la República en la oficina de consejería para la competitividad, realizada el 16 de Septiembre con la Doctora Catalina Crane, la Ministra de Transporte y sus asesores.
6. El miércoles 18 de Septiembre, se realizó el Consejo Gremial Nacional con la Ministra de Transporte y sus asesores.

La ANDI ha defendido los lineamientos del CONPES 3489 de 2007 que fijó como política, migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir sólo en los casos en que se presenten fallas de mercado. Para esto se debe tener en cuenta parámetros eficientes, que obedezcan a mejoras observables y justificadas que permitan contar con fletes competitivos y la recuperación de los costos de los agentes, estos parámetros eficientes deben ser concertados entre todos los actores de la cadena.

Dada la preocupación de la posibilidad de volver al esquema de tabla de fletes, la ANDI ha manifestado al Ministerio de Transporte la inconveniencia de volver a una figura regresiva y anticompetitiva frente al cual ya se ha estudiado sus consecuencias negativas, en la medida que se desincentiva la búsqueda de mejores niveles de competitividad y productividad, garantizando artificialmente una tarifa fija, independientemente de los niveles de eficiencia y organización gerencial y logística de los diferentes eslabones de la cadena del transporte.

Entre las razones por las que la Andi no comparte esquemas de precios mínimos, están:

- En un mercado de libre competencia, los precios son la señal que permite ajustar las cantidades de oferta y demanda. La tabla de fletes es una señal distorsionada, que afecta las decisiones de inversión. (Sobreoferta de vehículos).
- La tabla de fletes subsidia la ineficiencia de una parte del sector transportador y castiga al eficiencia de otros.
- La tabla de fletes desincentiva la generación de economías de escala en el transporte
- La tabla de fletes afecta la competitividad del país

A la fecha se ha expedido el tercer borrador el 18 de Septiembre ([Ver Borrador de Decreto – Versión 3](#)), Frente a lo cual la Andi, con base los criterios técnicos que ha sostenido en varias ocasiones, puso a consideración del Ministerio de Transporte las siguientes propuestas sobre el articulado, que fueran concertadas con los afiliados.

Propuesta de la ANDI

Artículo 1.

- Incluimos una terminología en las definiciones de tal manera que se aclare que las partes realizan pactos libremente sobre el valor a pagar y fletes, así como que la definición de los Costos Eficientes de Operación tiene el concurso de todos los actores de la cadena.

Artículo 2.

- Dada la aclaración que se hizo por parte del Ministerio en reunión en el Consejo Gremial Nacional, se propone una redacción que indique que si no se pacta de manera formal a través de un contrato, se debe tomar como referencia mínima el SICE TAC, esto incentiva al sector a que se formalicen las prácticas de negociación, como apoyo al desarrollo empresarial.

Esto se complementa con la obligación de informar al Ministerio de Transporte las condiciones comerciales, económicas, o técnicas cuando se pacten pagos por debajo de la referencia, esto aportaría elementos en la determinación de los costos eficientes de operación por parte del Ministerio, permitiendo que su ajuste sea dinámico, de la mano de la competitividad.

Es de destacar que los acuerdos de negociación de transporte de carga por carretera celebrados entre el generador de la carga y las empresas de transporte regulados bajo el decreto 2092 del 2011 se soportan en conceptos de eficiencia, rentabilidad para las partes, optimización de equipos y el

cumplimiento de las normas. Un cambio en esta materia afecta el proceso de la cadena productiva del transporte que se viene consolidando.

- Se entiende que lo que pretende esta modificación es guardar la armonía con un sistema de libertad vigilada por medio del control del valor a pagar y del Flete. Sin embargo, consideramos improcedente la obligación reportar información en el RNDC por parte de los generadores de carga, puesto que es el Transportador, quien por la naturaleza de su negocio, debe realizar dicha actividad. Es necesario valorar la incidencia en cuanto a procesos administrativos y costos, así como considerar que parte de la información solicitada en el proyecto quedaría duplicada.

Para contrastar la información de los fletes se sugiere se haga uso del art 6 del decreto 2092, donde el Ministerio tiene la potestad de requerir información de todos los actores de la cadena y utilizar las herramientas de información y análisis tales como encuestas, estudios o registros de operación de carga en campo, como está dispuesto en la resolución 4497 de 2011.

Artículo 3.

- En cuanto al monitoreo, se abre la puerta para que la reglamentación establezca los criterios frente a los cuales se justificarían los pagos menores a los Costos Eficientes de Operación, con el concurso de todos los actores de la cadena.

- Se reitera que el reporte RNDC corresponde al transportador, por lo cual para el monitoreo del generador de carga, podría solicitarse información posterior que permita contrastar la información reportada por los transportadores sin generar traumatismos operativos y sobre costos para el generador.

Artículo 4.

- Como está redactado, da lugar a que se interprete que con un solo caso que este por debajo de los Costos Eficientes de Operación habría lugar a intervención. Por lo cual se considera, que debe conservarse la palabra “sistemática” del Primer Párrafo del Artículo 3°.

Lo anterior permite evaluar casos múltiples del comportamiento de los fletes, sin desconocer la posibilidad de que se inicie un proceso de análisis y consulta para determinar si el hecho de que haya un costo más bajo obedecen a mejoras observables y justificadas que permitan una adecuada operación con recuperación de los costos de los agentes, facilitando al Ministerio de Transporte ajustar dinámicamente el Costo Eficiente de Operación.

Vale la pena destacar que el flete depende de los volúmenes de carga, la infraestructura operativa de los agentes, los sistemas de control, la característica de los vehículos, los servicios de valor agregado y en general la eficiencia de las partes.

Artículo 6.

- Se propone modificaciones a las obligaciones de los generadores de carga en línea con los cambios propuestos en el artículo 3. Es importante la referencia completa al Artículo 1009 que permite estipulación en contrario a la solidaridad en el pago de los fletes.

[VER PROPUESTA DE ARTICULADO DE LA ANDI](#)

Dado todo lo expuesto, insistimos en la inconveniencia de no intervenir la fijación de precios en el servicio público de transporte de carga, e invitamos para que en conjunto se pueda lograr el fin último que une a todos los actores de la cadena: contar con un servicio de transporte competitivo, garantizando con ello la continuidad y permanencia en el mercado como punta de lanza para lograr un desarrollo económico sostenible del país y la verdadera competitividad de Colombia en los mercados domésticos e internacionales.

La ANDI está dispuesta a apoyar para que en conjunto con los demás actores de la cadena de transporte se construya una política integral de transporte con estrategias concertadas entre todos. Esto, con el propósito de lograr en comunión los objetivos de política del sector con instrumentos novedosos que mejoren la gestión, regulación y control de la actividad transportadora, sin afectar la competitividad de la cadena.

Hemos invitado al Ministerio para que para que se trabaje de manera mancomunada en los siguientes puntos:

- Buscar nuevos mecanismos que permitan bajar los costos de los insumos que afectan los costos de la canasta del transporte.
- Implementado en el mediano plazo todas las herramientas dispuestas del Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera – SIRTCC, que facilite analizar los resultados con criterios técnicos, logísticos y de eficiencia.
- Generar un apoyo al inversionista de equipo de transporte para que optimice la operación, fidelice sus clientes y se modernice.
- Impulsar el desarrollo de vehículos de alto rendimiento que dinamicen y den mayor competitividad a la cadena.
- Fortalecer las empresas de transporte en las áreas operativas para mejorar los circuitos de ruteo, trazabilidad y mejora del nivel de servicio.
- Continuar con el fortalecimiento de los procesos logísticos, la trazabilidad y la mejora de las ineficiencias de cada uno de los actores privados de la cadena.
- La mejora de las eficiencias del sector público, (por ejemplo si se aumenta la velocidad promedio por mejora vial doble calzada, o agilidad en pago de peajes y servicios de báscula)
- Generar un programa de socialización sobre optimización de transporte de carga por carretera mediante talleres con la presentación de casos exitosos.

Noticias del sector



Logística



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

Advierten rezago en infraestructura logística en Latinoamérica. Sep 19

El Proyecto Mesoamérica, en el que participa Colombia, evalúa la posibilidad de llevar adelante dos proyectos que faciliten el comercio por medio de un ferrocarril y un sistema de transporte marítimo, informaron el miércoles fuentes oficiales. La vicecanciller y comisionada presidencial de Costa Rica para el Proyecto Mesoamérica, Gioconda Ubeda, declaró en una conferencia de prensa que la región está de acuerdo en buscar financiación para la realización de un estudio de viabilidad para el ferrocarril. Este estudio, cuyo costo no se ha establecido, incluirá una evaluación de las líneas que existen en la región, si es posible utilizarlas o si será necesario construir nueva infraestructura. **Portafolio**

[Ver más ▶](#)

A mitad de camino...

La actividad de los puertos colombianos ha crecido a una tasa promedio de 9,9% en los últimos seis años. Incluso, en 2011 se movieron por estos 168,8 millones de toneladas, lo que supuso un incremento del 16,9% respecto de 2010. Ante esta dinámica y la firma que tratados de libre comercio, los empresarios nacionales han empezado a moverse y buscar economías de escala que reduzcan los costos de los fletes y los haga más competitivos. Por esto se han creado los parques logísticos y los centros de distribución, espacios que enlazan a los productores, los puertos y los mercados mundiales. **Dinero**

[Ver más ▶](#)

Transporte



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

Evalúan la creación de ferrocarril que conecte a Mesoamérica. Sep 18

El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) de Colombia aprobó vigencias futuras por 137.000 millones de pesos (US\$70,6 millones) para la Aeronáutica Civil para el periodo 2014 – 2015, recursos que tendrán como destino el Aeropuerto Internacional Eldorado de Bogotá, según el anuncio del ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas. Dice el informe de prensa que "el proyecto permitirá aumentar la eficiencia operacional del aeropuerto, optimizar el uso de las dos pistas con el sistema de calles de rodaje eficiente, incrementar el desarrollo aeroportuario hacia el occidente, minimizar el consumo de combustible y emisiones de gases de las aeronaves, mejorar la conectividad y movilidad desde y hacia la nueva zona de mantenimiento de aeronaves".

América Economía

[Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Acaban con 'cuello de botella' en vía Bogotá-Girardot. Sep 20

En un nuevo empujón para asegurar que este año se termine por fin la construcción de la doble calzada entre Bogotá y Girardot, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Ministerio de Transporte acabaron con el último 'cuello de botella' que impedía la construcción de los últimos kilómetros del proyecto. El Gobierno alcanzó un trascendental acuerdo con en seis predios que abre la puerta para que se realicen importantes avances en la construcción de la carretera, cuyo contrato se adjudicó en 2004. **Portafolio**

[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

Información de Interés



Enlaces de Interés

Nacionales

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

Internacionales

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

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - [20 de Septiembre, 2013](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay cero (0) vías nacionales con cierre total, nueve (9) por cierres totales programados; dos (2) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 38 vías con pasos restringidos.