

# BOLETÍN

## Contenido

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Año corrido / Promedio 12 M	12_P
PIB <small>(III trimestre de 2017)</small>	0,79%	0,84%	
IPC <small>octubre de 2017</small>	0,02%	3,50%	
IPP <small>octubre de 2017</small>	0,80%	1,18%	
ICTC <small>octubre de 2017</small>	0,01%	3,83%	
ICTIP <small>(III Trimestre de 2017)</small>	0,83%	4,61%	
Desempleo <small>Agosto de 2017</small>	9,22%	9,29%	
DTF (E.A.) <small>noviembre 28 de 2017</small>	5,31%	5,44%	
Dólar TRM <small>noviembre 28 de 2017</small>	\$ 3.004	\$ 2.991	
	<b>Mes Actual*</b>	<b>Año Móvil*</b>	
ACPM <small>noviembre de 2017</small>	\$ 8.038	\$ 7.718	
Gasolina Corriente <small>noviembre de 2017</small>	\$ 8.750	\$ 8.420	

Fuentes: [Banrep](#) [DANE](#) [UPME](#)  
\*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)  
12\_P Evolución últimos 12 periodos

### Esta Semana

[BALANCE DEL PROGRAMA DE FORMACIÓN CONTINUA ESPECIALIZADA SENA EN BOGOTÁ, MEDELLÍN Y CALI.](#)

[ICTC OCTUBRE DE 2017.](#)

### Noticias del Sector

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

### Información de Interés

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

## Esta semana...



### El dólar sigue cayendo. Noviembre 23

En su segunda jornada de la semana, el dólar comenzó cotizándose en 3.007 pesos, para luego llegar a máximos de 3.011,50 pesos y después caer a mínimos de 2.991,50 pesos. Al cierre, el dólar se cotizó sobre los 2.994,25 3.000 pesos, con una caída de 17 pesos frente a los 3.011,32 pesos definidos como TRM para el día.

**EL TIEMPO.** [Ver más ▶](#)

### Proyecto de ley de infraestructura pasó en el Congreso. Noviembre 21

La plenaria de la Cámara de Representantes aprobó en su cuarto debate el proyecto de ley que fortalecerá la contratación pública en el país y la ley de infraestructura. Este recoge las mejores prácticas en los procesos de licitación pública, aumenta la transparencia, promueve la eficiencia en la ejecución y establece mejores procedimientos para el desarrollo de los contratos de infraestructura en el país.

**DINERO.** [Ver más ▶](#)

### Se implementarán peajes electrónicos en las carreteras de Colombia. Noviembre 24

En el XIV Congreso Nacional de la Infraestructura que se desarrolla en la ciudad de Cartagena, el Ministro de Transporte y el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura firmaron la resolución con la que iniciará la interoperabilidad de los peajes electrónicos en las carreteras del país. **EL**

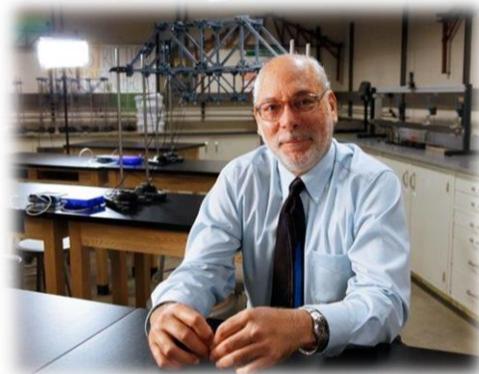
**PAÍS.** [Ver más ▶](#)

## **PROGRAMA DE FORMACIÓN CONTINUA ESPECIALIZADA SENA.**



En las instalaciones de la ANDI de Bogotá, Cali y Medellín, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y la Asociación Nacional de Empresarios (ANDI) certificaron a los asistentes al seminario “Gestión del transporte para el abastecimiento y distribución de la carga en las ciudades”.

Este seminario fue dictado por el PhD., P.E. Jose Holguín Veras quien se desempeña como profesor y Director del Centro de Excelencia de la Fundación Volvo de Investigación y Educación para Sistemas Sostenibles de Carga Urbana (CoE-SUFS), y del Centro para Infraestructuras, Transporte y Medio Ambiente en el Rensselaer Polytechnic Institute (RPI) del Estado de Nueva York. Además ha recibido numerosos reconocimientos por su trayectoria en estos temas.



El seminario tuvo una intensidad horaria de 15 horas, las cuales fueron distribuidas tratando temas asociados a las redes de transporte en las ciudades, la socialización de buenas prácticas para transporte urbano de carga: distribución y abastecimiento, la optimización de operaciones urbanas



de cargue y descargue y por último se trató el tema de posconflicto

# BOLETÍN

De manera más detallada se presentan y se tratan los tópicos anteriormente mencionados por medio de actividades, charlas y debates que aportaron al desarrollo del seminario, a continuación se presenta el desarrollo de las temáticas y las respectivas actividades que se realizaron en el programa.

Cuadro 1. Temas y actividades llevadas a cabo

Redes de transporte en las ciudades	Buenas prácticas para el transporte urbano de carga: distribución y abastecimiento	Optimización de operaciones urbanas de cargue y descargue
Importancia económica de las actividades de carga y servicios. Volumen de estas actividades en zonas metropolitanas.	Iniciativas públicas asociadas a la infraestructura, parqueo y zonas de carga.	En grupos conformados por los representantes del sector público y privado se preparó un plan de movilidad.
En grupos conformados por los representantes públicos y privados se identificaron las razones que explican la problemática del sector y se proponen soluciones efectivas.	Iniciativas públicas enfocadas en el manejo de tráfico y políticas vehiculares.	Debate sobre los planes de movilidad, discusión de experiencias internacionales.
Modelística de sistemas de transporte de carga con aplicaciones al manejo de carga urbana.	Iniciativas públicas que establezcan soluciones logísticas, que contemplen dentro de sí la tarifación y manejo de la demanda.	

El seminario tuvo en las tres ciudades una acogida mayor a la esperada, en total asistieron 124 personas de los cuales asistieron 9 personas representando a cuatro (4) instituciones académicas entre los cuales se encuentra el servicio nacional de aprendizaje (SENA), la Universidad Nacional, la Universidad Autónoma del Occidente y la Universidad del Valle.

De igual manera se contó con la participación de 5 entidades del sector público pertenecientes a cada una de las sedes en las que se llevaron a cabo los talleres con el PhD, P.E Jose Holguín Veras, entre dichas entidades se contó con la participación de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, y la Secretaria de Movilidad de Santiago de Cali. Además participaron representantes del Ministerio de Transporte, Policía Nacional y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Por último pero no menos importante asistieron 102 personas que fueron voceros de 47 empresas los cuales fueron posteriormente certificados por el SENA y la ANDI en el seminario de Gestión del transporte para el abastecimiento y distribución de la carga en las ciudades. A continuación se

# BOLETÍN

presentará el balance del seminario por cada una de las ciudades en las que se llevó a cabo la acción de formación.

## **BOGOTÁ.**

Los días 26 y 27 de octubre en las instalaciones de la ANDI Bogotá se llevó a cabo el seminario en la ciudad capital, ésta fue la primera sede en la cual se desarrolló la acción de formación. Se realizó la debida citación a los afiliados e invitados de parte del sector público y las instituciones educativas nacionales.



Cabe resaltar que para la ciudad de Bogotá fue necesario limitar la asistencia al seminario SENA, la Gerencia de Logística Transporte e Infraestructura se vio obligada a condicionar la asistencia, a tal punto que se restringió la asistencia

para tres (3) o más representantes de una misma entidad. No obstante se llevó el evento sin inconvenientes.

En medio del desarrollo del seminario, cuando se dio lugar a las actividades de intervención para los participantes comunicaron las problemáticas que asume la ciudad capital en cuanto a la movilidad se refiere.

Entre las vicisitudes que asume la urbe se encuentra un ítem que perjudica a la mayoría de generadores de carga y de empresas que prestan el servicio de transporte. De igual manera se conjeturó que las eficiencias en la cadena de abastecimiento están en la operación 24/7 sin embargo las ventanillas de atención y recibimiento de la carga no está dispuesto a trabajar en dichos horarios.



Entre otras cosas se evidenció además un común interés en encontrar la solución adecuada para optimizar el transporte de carga en el caso bogotano donde la zona industrial en gran manera está ubicada de manera concentrada

cerca del único corredor logístico que a su vez está restringido para los vehículos mayores a 3,5 toneladas.



En Bogotá los concurrentes fueron 32 de los cuales 27 representaron empresas privadas generadoras de carga y empresas de transporte, asistieron cuatro (4) personas entre las cuales se hacía presente el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y la Universidad Nacional (UNAL), de igual manera de parte de la

secretaría de movilidad de Bogotá se presentaron dos personas que tomaron el seminario en su completitud, esto último es importante para el común ya que el conocimiento de las estrategias de eficiencia no va a estar concentrado en una sola de las partes que actúan en la cadena de valor.

Imagen 1. Asistentes seminario SENA sede Bogotá.



## CALI.



Los días 30 y 31 de octubre en la sucursal de la ANDI de Santiago de Cali se realizó el seminario en el horario preestablecido, al igual que el seminario de Bogotá se citó a los afiliados y al sector público. Como el programa se iba a realizar en un auditorio DE MAYOR CAPACIDAD se les facilitó a los afiliados la asistencia de varios representantes por empresa.

De acuerdo a lo anterior en la sede de la ANDI Cali asistieron al seminario asistieron 40 personas, dentro de las cuales cinco (5) pertenecían al sector público, más específicamente al Ministerio de Transporte, la Policía Nacional y la Secretaría de movilidad de Santiago de Cali. De la Universidad Autónoma de Occidente y de la Universidad del Valle asistieron cuatro (4) personas y los restantes (31) pertenecientes al sector privado entre los cuales se encuentran afiliados y empresas interesadas en las temáticas que se trataron.

En el seminario se trataron temas que acotan a la capital del Valle del Cauca entre ellos las coyunturas que se presentan gracias a las manifestaciones que se presentan, bloqueando las vías ya a su vez perjudican la entrega de la carga.

Como respuesta entre los asistentes y el Ph.D P.E Jose Holguín Veras conjeturaron que el generador de la carga es aquel que escoge el medio por el cual la carga se va a movilizar. Por lo tanto es necesario buscar y encontrar alternativas de transporte lo cual va a facilitar no solamente el envío de la carga en grandes dimensiones si no que va a aportar de manera positiva a la movilidad que se presenta en Cali y en los corredores que permiten la comunicación con los demás focos de generación de carga y de comercio exterior.



Imagen 2. Asistentes seminario SENA sede Cali.



## MEDELLÍN.



En la sede primera de la ANDI ubicada en la ciudad de Medellín fue en donde se registró la mayor asistencia al seminario de transporte ya que asistieron 51 personas que hacían parte de 25 organizaciones. Dentro de las cuales estaba presente el Área Metropolitana del Valle de Aburrá

como representante del sector público y la Asociación de Transporte de Carga como agremiación.

Asistió una persona del Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), y 46 personas de 22 empresas del sector privado. En este caso también se tuvieron en cuenta las diferentes restricciones que se han impuesto por parte de la alcaldía, una de ellas es la prohibición del cargue, descargue y estacionamiento



de los diferentes vehículos de carga en el centro de la ciudad esto hace que de manera casi obligatoria se defina un punto de distribución para el Valle de Aburrá el cual debe ser abastecido de la manera más eficiente posible.



Para ello también es necesario identificar los anillos viales que componen el sector y tratar de evitar tráfico pesado y contratiempos que afecten a la movilidad de la región, de igual manera se puntualizó en la importancia del control de emisiones de gases

contaminantes. Puntualizaron además que el problema de recepción de la carga y las ventanillas de atención y recibimiento de la carga deben ser continuas lo ideal sería compensar el trabajo hecho en los horarios que no se labore.

De manera consecutiva se presentaron proyecto en los cuales sean establecidas áreas de parqueo para el transporte de carga en la capital de Antioquia.

Imagen 3. Asistentes seminario SENA sede Medellín.



Como resumen de estrategias de los temas tratados en el seminario llevado a cabo en las tres ciudades se tiene un consolidado de las opiniones que fueron común denominador en la situación de movilidad y las principales problemáticas que se presentan en la distribución de carga en las grandes urbes. La posible ejecución de las estrategias es presentada a continuación:

FOCO	DESAFÍOS	ESTRATEGIA
Calidad de vida y uso compartido de la infraestructura	Reconocimiento del movimiento de carga en vías urbanas como prioridad para el abastecimiento de bienes y servicios en las ciudades	Incrementar áreas para parqueo y cargue/descargue de camiones, mediante la adaptación de las calles existentes y los diseños de las zonas de cargue/descargue
	Uso de andenes para cargue/descargue en áreas y horarios conciliados con el Gobierno local	Introducir medios de entrega alternos (bicicletas, personas)
	Viajes completos, sin desaprovechar el espacio de los vehículos de entrega, lo cual implica menos vehículos en las calles cubriendo entregas parciales	Construir centros de consolidación urbanos
		Integrar la carga en el proceso de planeación de uso del suelo
Abastecimiento en conjuntos habitacionales/comerciales masivos	Configurar los edificios para el manejo de la carga	Entregas en horario extendido (abastecimiento nocturno)
	Suficiencia en las bahías de cargue/descargue	Re-diseño de edificaciones / implementación de bahías para recepción de la carga
	Implementación de mejoras tecnológicas para el manejo de la carga que reduzcan el tiempo de utilización del vehículo para cargue/descargue	Operación logística interna conjunta
	Coordinación eficiente (logística integrada) para evitar mayor número de viajes hacia/desde la misma instalación. Un solo edificio puede generar hasta 200 entregas por día	Sistema para citas de entrega
Sostenibilidad ambiental en la distribución para el abastecimiento	La industria del transporte de carga emite cerca del 40% de las emisiones de PM10, pues se realiza con vehículos cuyo principal combustible es Diésel; deben implementarse modelos que optimicen las entregas de la flota, además de implementar estrategias que involucren vehículos ambientalmente amigables	Clústeres de carga (distritos de carga)
		Zonas de Baja Emisión (ZBE) en centros urbanos de alta densidad
		Tiempo compartido de espacio de parqueo
		Transición hacia vehículos que operen con combustibles alternativos (renovación de flota)
		Corredores viales de carga (rutas para camiones)
Coordinación institucional e implementación de tecnologías	Los stakeholders convergentes en vías y zonas urbanas presentan conflictos atinentes a la primacía del movimiento de pasajeros versus la movilidad de la carga; la pérdida por abastecimiento de mercancías (entregas) alcanzó los 80 millones de Libras Esterlinas	Mejora en los códigos de construcción (alineamiento con el sector inmobiliario y Gobierno)
		Fomentar un programa de difusión de buenas prácticas dirigido por la industria
		Comité de asesoría técnica
		Observatorio para la movilidad de la carga en ciudades



# BOLETÍN

	en el Reino Unido en 2012. El comercio electrónico representa el 8% de las de las ventas globales en el canal minorista y se espera que crezca hasta el 12% en 2019	Sistemas de enturnamiento de parqueo
		Enrutamiento dinámico
		Programas de capacitación para conductores

## **ICTC OCTUBRE.**

Para el décimo mes del mes del 2017 el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera ha registrado una desaceleración importante a tal punto que mostró para el mes de octubre una variación mensual del 0.01% esta tendencia es dada gracias a los costos fijos y peajes que contribuyeron en gran mayoría al cambio de dos dígitos del índice.

Para el mismo periodo del año pasado (octubre de 2016) el índice reportó una variación de -0.06% gracias a los costos fijos y peajes es decir la correlación para el mes de octubre de los dos años (2016 y 2017) ha sido positiva y altamente relevante.

En la medición del cambio en lo corrido del año, el índice ha aumentado en 3.83%, este aumento es atribuido principalmente al grupo de los Combustibles, registrando un alza continua atribuida a los cambios de los precios en las distintas estaciones de servicio del país. Esto, ligado a la medida fiscal que estableció un impuesto al carbono contemplado en la reforma tributaria causó el alza pronunciada en el primer trimestre del año.

Para el 2016 la variación año corrido fue de 0.97%, lo que argumentó este comportamiento fue la problemática de orden público que se presentó entre los meses de marzo y junio a causa del paro camionero lo que obligó al gobierno a ajustar variaciones negativas a los combustibles.

La variación del índice para los últimos doce meses fue de 4.55%, el grupo que ha mostrado un mayor cambio porcentual para esta periodicidad fue el de los combustibles que mostró una variación de 7,59% y una contribución de casi tres (3) puntos porcentuales.

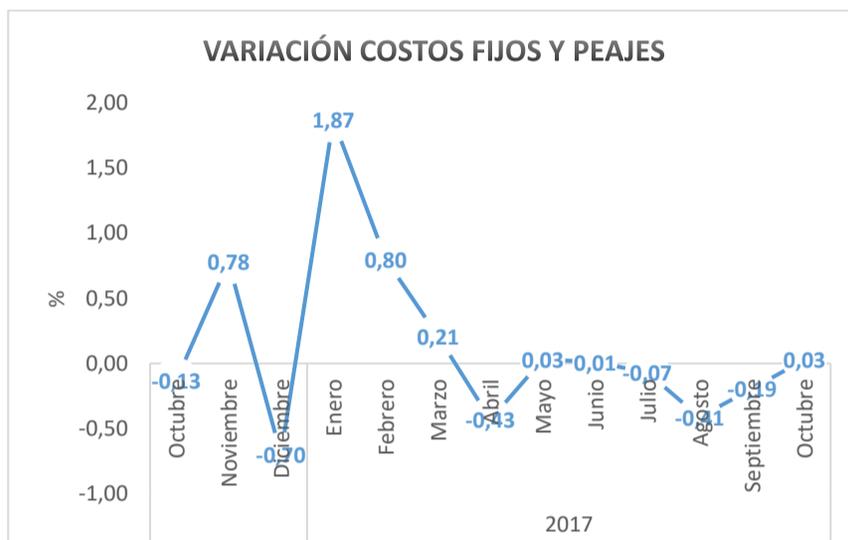
Las variaciones y contribuciones de los grupos de costos son presentadas a continuación:

Los costos fijos y peajes contribuyeron con un punto básico (0.01%) al total del índice, as u vez registró una variación mensual de 0.03%, en lo corrido del año ha variado en 1.84% y en los últimos doce meses su variación fue de 1.92%.

# BOLETÍN

El comportamiento que hace referencia a la periodicidad mensual fue causado por el cauce que ha tomado la tasa representativa del mercado (trm) ya que para octubre tuvo un alza de 1.29%, lo que afectó a los costos del vehículo y su apalancamiento que subió 0.15%.

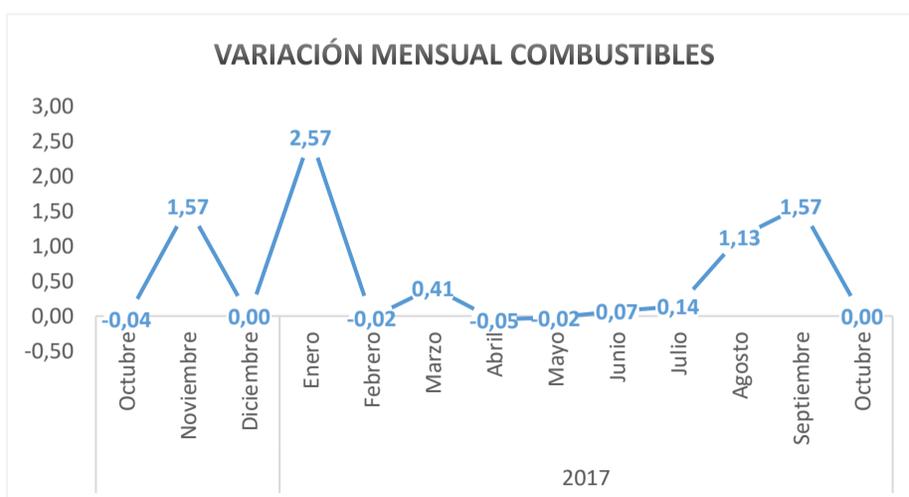
Gráfica 1. Variación costos fijos y peajes.



El grupo de los combustibles no ha registrado cambios es decir la variación mensual y la contribución para el mes de octubre a dos dígitos no fue significativa (0.00), por otra parte al hacer la medición de la variación año corrido se muestra un aumento del 5.92%, y el registro más alto del grupo es atribuido al comportamiento de los doce (12) últimos meses el cual fue de 7.59%.

Haciendo un seguimiento de la evolución de los precios de combustibles se tiene lo siguiente: El ACPM en 2016 aumento \$43 pesos y en 2017 ha subido \$517 pesos y la gasolina en 2016 subió \$417 pesos a diferencia del 2017 donde ha aumentado \$683 pesos.

Gráfica 1. Variación combustibles

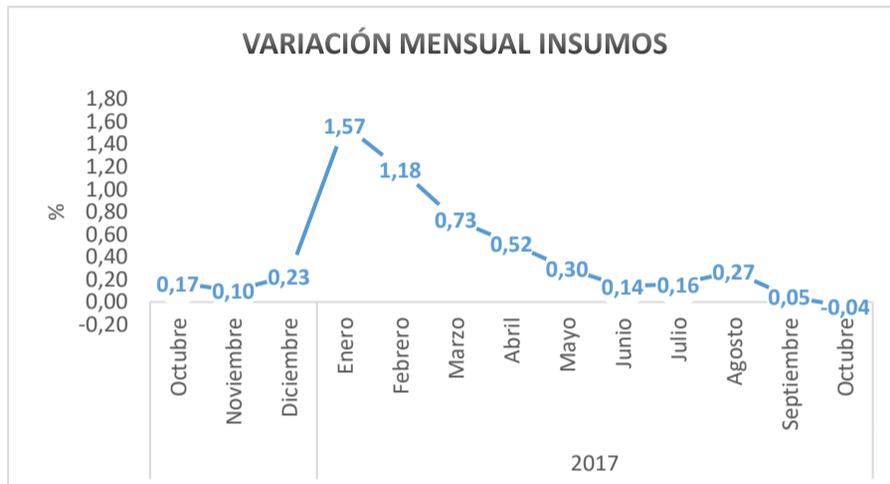


# BOLETÍN

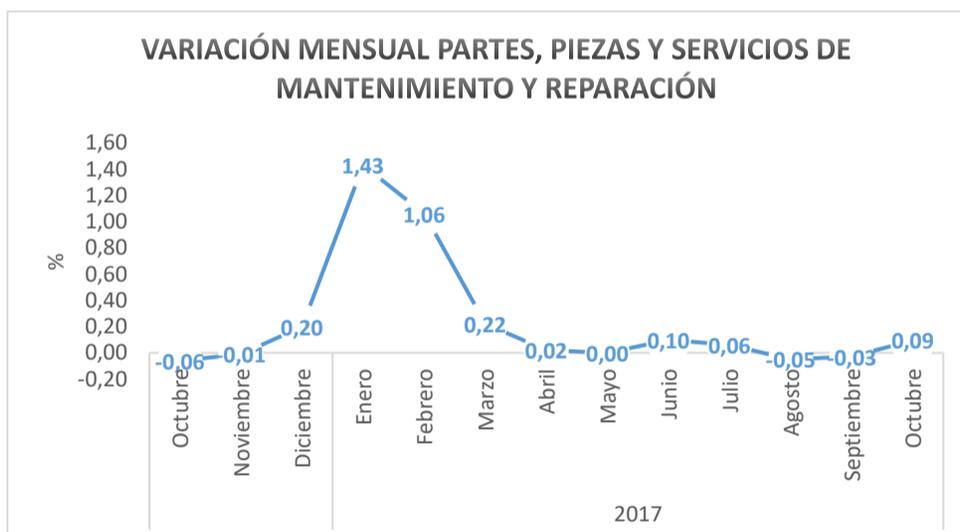
ehiguera@andi.com.co  
 jamezquita@andi.com.co  
 jbarreto@andi.com.co

Los insumos presentaron una variación mensual de -0.04% y una contribución de 0.00, la variación en lo corrido del año fue de 4.98%. El aumento es atribuido al comportamiento en el mes de Enero gracias al incremento del IVA Bajas en llantas y servicios de estación.

Gráfica 2. Variación mensual insumos.



El grupo que compone las partes piezas servicios de mantenimiento tuvo una variación mensual del 0.09%, una contribución de 0.00 al índice total, la variación año corrido es del 2.92% y el cambio acumulado de los últimos doce meses fue del 3.11%.



Por último se tiene la evolución de los índices por corredores el mayor incremento mensual se presentó en la vía Medellín-Cali 0.03%, el aumento más significativo del año corrido se presentó en la vía Bogotá Villavicencio 4.2% (no se incluyó el cambio en los tres peajes de la concesionaria Coviandes) y la mayor variación por corredor de los últimos doce meses fue del corredor que comunica a Medellín con Cali el cuál registró un cambio positivo de 4.94%.

## 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. Noviembre 20.**

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"

#### **Obras del puente Pumarejo, en Barranquilla, no estarán listas en 2018. Noviembre 22.**

Pese a los llamados de atención del Gobierno Nacional a los contratistas que ejecutan la construcción del nuevo puente Pumarejo, las obras presentan atraso y no serán entregadas, como se tenía previsto, en junio del 2018.

**El Tiempo.** [Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

#### **Balance de las carreteras construidas en el país. Noviembre 22**

En los últimos siete años se han intervenido 53.000 kilómetros de la red vial nacional. Durante este mismo tiempo se generaron más de 500.000 empleos y se pasó de tener 700 kilómetros (km) de doble calzada, en el año 2010, a 2.100 km, en el 2017.

**El Tiempo.** [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** - **Noviembre 23**

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (18) vías departamentales y municipales con cierres totales y (137) con cierres parciales o pasos restringidos.

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