

Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
<b>PIB</b> <small>(II Trimestre de 2014)</small>	4,3%	5,4%	
<b>IPC</b> <small>Octubre de 2014</small>	0,16%	3,25%	
<b>IPP</b> <small>Noviembre de 2014</small>	-0,08%	5,00%	
<b>ICTC</b> <small>(III Trimestre de 2014)</small>	0,13%	1,46%	
	Periodo	Promedio	
<b>Desempleo</b> <small>Abril de 2014</small>	7,9%	9,3%	
<b>DTF (E.A.)</b> <small>diciembre 05 de 2014</small>	4,4%	4,04%	
<b>Dólar TRM</b> <small>diciembre 05 de 2014</small>	\$ 2.284,2	\$ 1,972,95	
	Periodo*	Mes Actual*	
<b>ACPM</b> <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.257	\$ 8.459	
<b>Gasolina Corriente</b> <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.495	\$ 8.748	

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

Fuentes:

Banrep

DANE

UPME

## Contenido

### Esta Semana

[Mulaló - Loboguerrero  
Historia y Adjudicación](#)

### Noticias del Sector

[Logística](#)

[Transporte](#)

[Infraestructura](#)

### Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

## Esta semana...



### Aumento del Mínimo se debate por diferencia de unos \$20.000 entre las partes. Dic 04

El debate nacional que comenzó ayer para fijar el salario mínimo legal vigente (smlv) del próximo año tiene divididos a los empresarios y las centrales obreras por cerca de \$20.000. Mientras que los trabajadores han dicho hasta el momento que pedirán un aumento cercano a 6%, algunos gremios como la SAC han dicho que un aumento adecuado sería de 3,4%. Ambos datos aún se están definiendo. Al aplicar esas variaciones sobre el mínimo actual (\$616.000), eso se traduciría en un aumento de \$36.960, por cuenta de las centrales sindicales, o unos \$20.904, por solicitud de los empresarios. Solo hasta el próximo martes se conocerán las peticiones concretas. **La República.**

[Ver más >](#)

### Gremios y gobierno unificarán posición sobre tributaria. Dic 04

El presidente de la Andi y del Consejo Gremial, Bruce Mac Master, dijo a la salida de una reunión del consejo que se decidió crear una comisión integrada por algunos representantes para que se reúnan con el gobierno y se unifique la ponencia de Reforma Tributaria que será radicada el martes en el Congreso. El Consejo Gremial ratificó, mediante comunicado de prensa, para el compromiso de los empresarios con los 12,5 billones de pesos necesarios para el financiamiento del Presupuesto General de la Nación del año 2015. De igual forma, manifestó al gobierno las preocupaciones de los empresarios sobre los efectos contrarios a la inversión y a la competitividad. **Dinero.**

[Ver más >](#)

### Precios al productor en Colombia bajan 0,08% en Noviembre. Dic 04

Los precios al productor en Colombia bajaron un 0,08 por ciento en noviembre, menos que el descenso de 0,26 por ciento en el mismo mes del año pasado, debido a un alza de los costos del sector industrial, informó el jueves el Departamento Nacional de Estadísticas (DANE). En el penúltimo mes del año, los precios del sector industrial aumentaron un 0,36 por ciento, mientras que los asociados a la minería cayeron un 3,46 por ciento, los de la agricultura bajaron un 0,90 por ciento y los de la pesca cedieron un 0,17 por ciento. En lo corrido del año hasta noviembre, los precios al productor acumularon un alza de 5 por ciento. **Portafolio.**

[Ver más >](#)



## Mulaló - Loboguerrero

El Proyecto Mulaló – Loboguerrero hace parte del grupo de concesiones 4G del grupo 2 Centro – Oriente. Este proyecto, ubicado en el Valle del Cauca, contempla la construcción de una vía nueva que conectará a Mulaló y Loboguerrero, con una longitud estimada de 32 kilómetros, y la rehabilitación del tramo Cali-Dagua-Loboguerrero, con una longitud de 52 kilómetros. Las inversiones estimadas alcanzan los 1,47 billones de pesos. Esta zona posee una vocación industrial. La vía permite un mejor acceso al Pacífico, disminuyendo la distancia a Buenaventura entre 44 y 35 kilómetros según el trazado, es por esto que la construcción de esta vía se hace prioritaria para la región. Fue incluido en el año de 1983 como parte de los proyectos para desarrollar el Sistema vial del Valle (hace más de 20 años). Este proyecto fue incluido en el proyecto de Accesos Integrales al pacífico hasta el año 2004 por el Gobierno Nacional. Es importante resaltar que los estudios para este proyecto comenzaron en enero de 2009.

La reevaluación del proyecto surge de los criterios expuestos por el Comité Intergremial del Valle del Cauca en las discusiones de la Agenda Interna y así mismo de la ANDI en cabeza de la Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura. La movilización de la carga tenía un recorrido de 80 kilómetros y debía dar la vuelta por la ciudad de Cali. Adicionalmente, el 50% del tráfico de Loboguerrero-Buenaventura es de carga. Por lo anterior es que este corredor es de una gran importancia para el departamento y para el país, dado que el puerto Buenaventura es uno de los más importantes y que más carga mueve en Colombia. La ANDI ha estado ligada a este proyecto desde sus inicios dada la importancia que tiene el corredor para mejorar la competitividad del país. Al igual que las industrias del Valle, luego se sumó el Comité Intergremial del Valle.

El propósito fundamental del corredor en el que se inscribe el proyecto es conectar con una vía primaria de altas especificaciones las zonas industriales del Valle del Cauca con los puertos de Buenaventura en el Pacífico colombiano, y su a vez canalizar el tráfico pesado del sur del país que se dirige a dichos puertos con una reducción del corrido de 52KM. Con el tramo Cali – Dagua-Loboguerrero se ofrece la conectividad para el tráfico ligero desde la ciudad de Cali hacia los puertos. Se espera que con el proyecto se generen 4.700 empleos en la región. Se recibieron 16 manifestaciones de interés, conformadas por 42 empresas nacionales y extranjeras.

De estas manifestaciones de interés, los 10 precalificados fueron los siguientes: Consorcio Strabag-Concay (países: Austria y Colombia).

1. Estructura Plural Tradeco Cedikor (países: México y Uruguay).
2. Concesionaria 4G Eurolat del Valle (países: Colombia y España).
3. Constructora Andrade Gutiérrez SA, Pavimentos Colombia SA y Sainc Ingenieros Constructores SA (países: Brasil y Colombia).
4. Estructura Plural Concesionaria Vial del Pacífico (países: Colombia y España).
5. OHL Concesiones (país: España).
6. Vinci - Concreto y Vinci del Pacífico (países: Francia y Colombia).
7. Impregilo SPA-Salini SPA (país: Italia).
8. Estructura Plural Odebrecht (país: Brasil).
9. SAC VT (países: Colombia y España).

El pasado 01 de Noviembre, durante la audiencia pública realizada por la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura), se recibieron a los 3 concesionarios proponentes. El primero fue Vincc del Pacífico, integrada por 4 compañías expertas en infraestructura vial, el segundo el consorcio Concesionaria Vial del Pacífico y por último el grupo Strabag-Concay. Los anteriores proponentes son empresas de Francia, España y Austria.

El Gobierno Nacional espera que esta obra quede adjudicada a finales de diciembre de este año y que el proyecto arranque en firme en el segundo semestre del 2015.

En el siguiente mapa se puede observar mejor el proyecto.

### Localización general del Proyecto

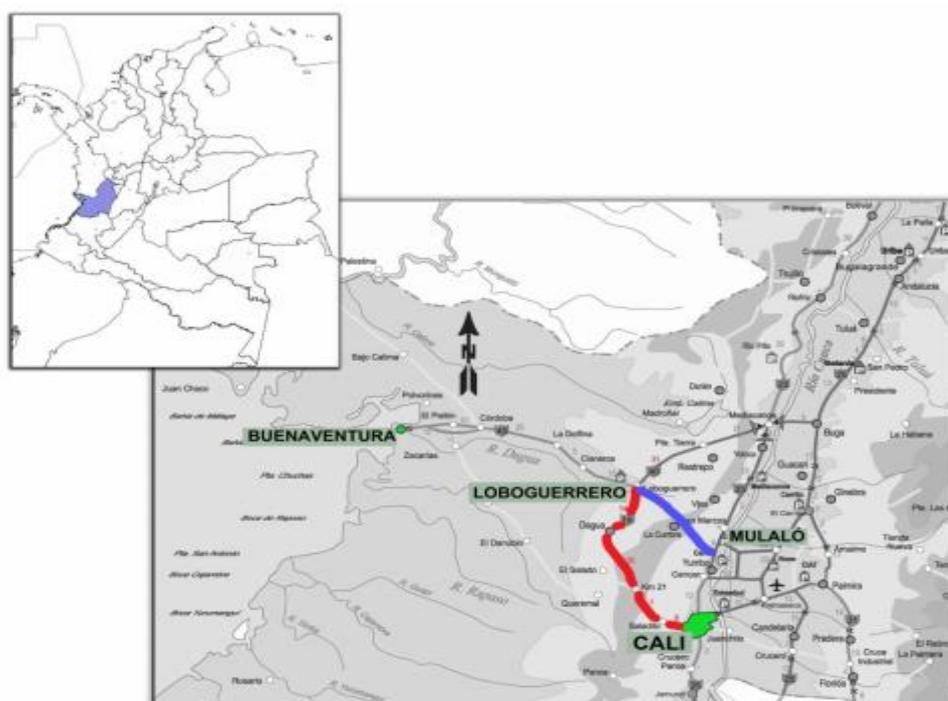


Gráfico 1: Localización general del proyecto

Fuente: Mapas INVIAS ([www.invias.gov.co](http://www.invias.gov.co))

El alcance de la obra considera la construcción de una vía de 31.82 km, de los cuales 27.72 km son en calzada sencilla con altas especificaciones, así mismo considera una doble calzada a su paso por el corregimiento de Pavas con una longitud de 4.1 km, el proyecto incorpora conceptos de manejo paisajístico de acuerdo con el entorno de la zona del proyecto, se proponen soluciones de ingeniería que incorporan 12.2 km de túneles y 2.5 km entre puentes y viaductos.

Sin embargo, este proyecto ha presentado muchas dificultades y estas han tenido que ver con las comunidades aledañas a la vía que se va a construir. En 2013 un sector de la comunidad de Pavas se opuso al trazado de la vía, a pesar de que están de acuerdo con el proyecto. Este sector ha estado apoyado por algunos congresistas que llevaron a la ANI la idea para la no continuidad del



proyecto. Los argumentos para oponerse son principalmente de tipo ambiental en lo que respecta a temas de agua, ruido, contaminación del aire y suelos. En el ámbito social en lo que respecta a cambio de vocación e inseguridad. Por último, en el tema de salud, lo relacionado con alteraciones físicas y mentales de habitantes. Para solucionar lo anterior, se propone un plan de trabajo para hacer que la comunidad cambie de opinión. Se programaron reuniones con el Director de la ANI, el Gobernador y otros representantes para lograr hacer que el proyecto avanzara.

También se presentaron problemas en Cisneros con los propietarios de algunas casas que presentan agrietamientos y cuya reparación genera un costo de alrededor de \$1000 Millones. Esto genera que se retrase la construcción de un túnel, y como solución se fueron reparando las casas a medida que se realizaba la obra.

Para este tema de las comunidades, que ha sido uno de los principales obstáculos para el proyecto (a pesar de ser el más corto en km), la solución ha sido las charlas y campañas informativas en donde se les dejó claro que ellos hacen parte de los asentamientos originales de las vías y que por esto, los objetivos del proyecto no son afectarlos sino buscar un beneficio.

Otro de los temas con los que se han presentado dificultades son las licencias ambientales. Para este proyecto las licencias se han demorado mucho debido a que se debe intervenir un ecosistema mediante la construcción de túneles y puentes que buscan minimizar el impacto en un área con problemas geológicos y geotécnicos que no permiten tener un corredor amplio. Este proyecto, puede tener problemas de sobrecostos debido a los problemas geotécnicos y geológicos, busca zonas estables que se acercan a las comunidades allí presentes, como es el caso del corregimiento de Pavas el cual puede desincentivar el proyecto, o realizarse en la zona con mayores problemas geotécnicos lo que implicaría sobrecostos en la construcción y altas compensaciones a las comunidades. Según estudios el proyecto puede tener un impacto ambiental crítico y a esto se debe la demora en las licencias.

De la primera ola de concesiones este fue el último proyecto en lograr adjudicarse, a pesar de su corto trayecto. El día de hoy, 05 de Diciembre de 2014 se llevó a cabo la audiencia. De las estructuras plurales Strabag – Concaj (Strabag AG con 70% y Concaj SA con 30%), VINCC del Pacífico (Vinci Concesiones S.A.S 33%, Constructura Conconcreto S.A. 33%, CASS Constructores y Compañía S.C.A 13%, Carlos Alberto Solarte 20%) y por último el consorcio ganador que fue la Concesionaria Vial del Pacífico que está integrada por Estudios y Proyectos del Sol (Episol) con un 60% que es nacional e Iridium Colombia Concesiones Viarias con 40% de España.

Con la adjudicación del Proyecto Vial Mulaló-Loboguerrero el 5 de Diciembre, se cierra con éxito la primera Ola de la Cuarta Generación de Concesiones. Este proyecto de 32 kilómetros tiene una inversión prevista en 1,19 billones y beneficia directamente los departamentos del Valle de Cauca y Cauca con ahorros de hora y media en tiempos de desplazamiento hacia el puerto de Buenaventura. Este proyecto fue impulsado desde sus estructuración por la ANDI, logrando que se adelantaran estudios a nivel de Fase 3 en 2008 , se incluyera en las bases de Plan de Desarrollo 2010-2014 y se apoyara su adjudicación en el nuevo programa de concesiones; por tanto se destaca como un logro conjunto entre la ANDI, INVIAS y la ANI.



El proyecto fue adjudicado a la Concesionaria Vial del Pacífico, integrada en un 60% por CORFICOLOMBIANA - Estudios y Proyectos del Sol (Episol) y el 40% de inversión española - Iridium Colombia Concesiones Viarias.

Con este proyecto se completa 9 proyectos adjudicados por un valor \$ 12 billones para intervenir 1.116 km de vías. Generarán en etapa de construcción 40 mil empleos, 140 mil empleos en el largo plazo y aportarían 0.65% al crecimiento del PIB en 2014 cuando inicien la etapa de construcción.

Con este proyecto se beneficiarán directamente los departamentos del Valle del Cauca y Cauca con ahorros de hora y media en tiempos de desplazamiento. Según el Vicepresidente Germán Vargas Lleras este proyecto es una Alianza Pública- Privada, APP, de iniciativa pública que pertenece a la Prima Ola. Se espera que la firma del acta de inicio sea en Enero de 2015 para empezar la construcción de la vía lo más rápido posible.

El proyecto tendrá como posible impacto económico un 0.21% adicional en el crecimiento de la economía. Por reducción en costos de operación vehicular el beneficio a 20 años será de \$1.2 Billones. Por esta carretera se moverá el 38% de los vehículos de carga pesada a partir del año 2021.

## Noticias del sector



### Logística



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

#### La importancia de los clúster logísticos. Dic 02

Cuando las empresas trabajan juntas, crean un mercado más grande y de mayor valor que el que podrían crear trabajando por separado. Cuando las economías se someten a procesos de internacionalización, hacia su interior siempre se despiertan las ideas de desarrollo grupal, con lo cual se busca promover la evolución dinámica del intercambio comercial que proponen los esquemas de globalización. Cuando hablamos de competitividad y desarrollo grupal, necesariamente tenemos que referirnos a los clusters. Toda esta apuesta logística está sustentada en los principios básicos de los clusters, que parte de la transformación de cada uno de estos elementos a fin de estimular la diversificación del aparato económico y fomentar la innovación.

Portafolio. [Ver más >](#)

### Transporte



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

#### Río Magdalena de Colombia sería cuatro veces más eficiente y barato que una carretera. Dic 01

El costo de mantener un kilómetro de carretera en Colombia por año es de US\$100, mientras que por el Río Magdalena será de US\$ 24 cuando esté listo en cinco años. Esta fuente fluvial se convertirá en un sustento de transporte mucho más eficiente que el terrestre, esa fue la conclusión a la que se llegó en el Foro "El Desafío de la Infraestructura en la Región", organizado por Impala. Una buena alternativa para ayudar a mejorar la red de transporte del país sería el río Magdalena, según concluye el informe elaborado por Llewellyng Consulting. Cuando el río sea navegable se requerirán tan solo de seis convoyes y seis barcasas para transportar 1,3 barriles de petróleo. **Mundo Marítimo.** [Ver más >](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

#### El duro camino que inician las 4G. Dic 05

En este enlace se podrán encontrar una serie de noticias relacionadas con los proyectos de las 4G. El duro camino que inician las vías 4G, Falta articulación con infraestructura local, Un aprendizaje que resultó bastante costoso, En segunda fase serán \$13 billones. **El Tiempo.** [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



### Nacionales

[MinTransporte](#)  
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)  
[INVIAS](#)

[DNP](#)  
[CONPES 5239](#)  
[ANI](#)  
[Policía Nacional](#)

### Internacionales

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

### Memorias 20° Encuentro de Gerentes de Logística



## VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 05 de Diciembre de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay una (1) vía nacional con cierres totales, tres (3) por cierres programados en vías nacionales; nueve (9) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 51 vías con pasos restringidos.

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

**ARTÍCULO:** Más allá del asfalto. Edgar Higuera.