

CONTENIDO

Indicadores			
Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Año corrido	
PIB (III Trimestre de 2016)	1,2%	1,9%	
IPC Noviembre de 2016	0,11%	5,31%	
IPP Noviembre de 2016	1,92%	3,56%	
ICTC Noviembre de 2016	0,99%	1,97%	
Desempleo Octubre de 2016	8,3%	8,6%	
DTF (E.A.) Diciembre 21 de 2016	7,0%	6,68%	
Dólar TRM Diciembre 21 de 2016	\$ 2.988	\$ 3.058	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM Noviembre de 2016	\$ 7.501	\$ 7.713	
Gasolina Corriente Noviembre de 2016	\$ 8.046	\$ 8.052	

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

Esta Semana

[Caracterización de Eficiencia en el Costo de Operación de Transporte por Carretera](#)

[Gestión y Logros Gerencia de Transporte, Logística e Infraestructura](#)

[Índice de Transporte de Carga por Carretera ICTC - Noviembre](#)

[Evolución del cierre de la vía Buga-Buenaventura](#)

Noticias del Sector

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

Información de Interés

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

Esta semana...



Colombia no está pensando en carreteras sino en corredores logísticos. Diciembre 16.

Nunca antes la infraestructura había tenido tantos logros; más de 5000 km de vías concesionadas, 33 concesiones por más de 40 billones de pesos hoy en ejecución, más de 4 billones de pesos de Vías para la Equidad ejecutados desde 2015 y avanzando, y 1,5 billones de pesos que consolidan la infraestructura carretera de Colombia. En materia de aeropuertos, se suman las estadísticas reportadas por la Aerocivil, que tiene a cargo 41 proyectos con una inversión superior a los 800 mil millones de pesos y de los cuales 13 ya se entregaron sus obras, 19 están en ejecución, cuatro adjudicados y cinco en proceso de adjudicación. El Invías presentó las obras que alcanzaron el 100% de ejecución en lo corrido del 2016: Primavera-Camilo C, Loboguerrero-Buenaventura, Mamatoco-Minca; Mutiz, Atalaya; los puentes de Tienditas, Peña de Gallo, Puente el Piñal, Puente y el puente sobre el Río Putumayo. **Diario del Sur.** [Ver más ▶](#)

Adjudicado contrato para dragar acceso al Puerto de Buenaventura. Diciembre 20.

El Instituto Nacional de Vías (Invías) adjudicó a European Dredging Company el contrato para adelantar las obras de dragado del canal de acceso al Puerto de Buenaventura. Con una inversión de \$107.330 millones se busca mantener en óptimo estado el canal de acceso al Puerto de Buenaventura, el más importante de Colombia. La compañía seleccionada, con su sucursal en Colombia, en un periodo de seis meses, deberá realizar trabajos de mantenimiento y ampliación en el canal actual, mejorar los radios de curvatura y alcanzar las profundidades de diseño, así como remover la sedimentación acumulada. **La Republica.** [Ver más ▶](#)

Inflación alta jalonó alza en las tasas de interés en 2016. Diciembre 2016.

La trepada en los precios, principalmente en los alimentos, hizo que el IPC sobrepasara ampliamente el rango meta del Banco de la República, por lo cual este se vio obligado a realizar constantes incrementos en sus tipos de intervención para asegurarse que en el largo plazo la inflación vuelva a ubicarse entre el 2% y 4%. Solo hasta después de la primera mitad del año comenzó la reducción de los costos para los consumidores, y si bien aún está por encima del rango meta del Emisor, la caída en los precios ha sido más rápida de lo que habían proyectado las autoridades económicas. La expectativa que maneja el Ejecutivo es que al término de este año la inflación se ubique por debajo del 6%. **Portafolio.** [Ver más ▶](#)

Caracterización de Eficiencia en el Costo de Operación de Transporte por Carretera

La encuesta nacional de logística *Colombia es Logística* (DNP, 2015) señala que, por cada \$100 pesos de ventas, \$15 pesos se destinan a procesos logísticos de los cuales \$5,5 (cerca del 37%) corresponden exclusivamente a transporte y distribución, lo cual ubica a Colombia como de los países con mayor costo logístico en el mundo, situándose por encima del promedio de América Latina (14,7%), de Paraguay (12,9%), Estados Unidos (8,7%) y el promedio de la OCDE (6%). Por lo anterior, es necesidad de las compañías el introducir esquemas de costos eficientes en el desarrollo de sus operaciones de transporte primario, con el fin de impulsar la optimización de los recursos y competitividad en el mercado.

La estructura propuesta por el SICE TAC permite el cálculo de un costo de referencia para la negociación en el transporte de carga por carretera, a partir del cual se construyen valor a pagar (dirigido al propietario, poseedor o tenedor del vehículo) y flete (que incorpora el valor a pagar, más un margen de utilidad en la intermediación por parte de la empresa de transporte). Sobre ello, la ANDI ha insistido con frecuencia en la necesidad de involucrar mejores prácticas y eficiencias en las operaciones logísticas de transporte dirigidas a costear estas de manera eficiente, con su correspondiente beneficio para todos los involucrados en la cadena.

Mediante la revisión de casos de estudio y con la colaboración de diversos equipos técnicos provenientes de la industria del transporte de carga, se logró identificar un conjunto de eficiencias operativas que se han implementado en la actualidad (Tabla 1). Es de mencionar que la actual política regulatoria de *Libertad Vigilada* para las relaciones económicas busca modernizar el sector, promover la competencia y la innovación, teniendo como objetivo el permitir que los más eficientes tengan la posibilidad de competir con menores precios, mientras que el gobierno monitorea el mercado y garantiza el pago de tarifas justas de forma generalizada.

Tabla 1

Eficiencias en el Transporte de Carga por Carretera

PARA EL GENERADOR DE LA CARGA	PARA LA EMPRESA DE TRANSPORTE	PARA EL PROPIETARIO DE VEHÍCULO
Ampliación de las ventanas de cargue/descargue hasta 24 horas	Contratos de vinculación para automotores de terceros	Contrato de Vinculación con Empresa de Transporte
Unitarización de la carga	Administración permanente de ese parque automotor, con sistemas de Mantenimiento preventivo y capacitación de conductores	Contrato de trabajo con el Conductor
Mecanización	Desarrollo de la parte comercial que garantice consecución de carga en el destino	Doble tripulación para optimizar los equipos
Desarrollo de infraestructura y procesos para cargue/descargue que conlleve a tiempos mínimos en la operación	Gerencia de tráfico y programación de flota que considere la utilización de los equipos eficientemente	Aplicación de mejores prácticas asociadas a la administración del vehículo (mejoramientos en rendimiento de combustible, llantas, aceites, filtros y Mantenimiento en general)
Optimización de flujo de pagos	Economías de escala en la compra de insumos (compra colaborativa)	Economías de escala en la compra de insumos (compra colaborativa)
	Optimización de los procesos para el sistema de pago a través del sector financiero (pagos en línea)	Organización en el sistema de pagos

Frente a lo anterior, el [Memorando 4611 de 2015](#) especifica que el valor a reconocer en las relaciones económicas del costo kilómetro por tonelada efectivamente transportada debe ser calculado con base en los costos de referencia contenidos en el SICE TAC y de acuerdo a las características propias de las relaciones económicas de cada contrato, ***pudiéndose pactar eficiencias adicionales entre las partes referentes a los factores técnicos, logísticos y operativos***. Las eficiencias son eminentemente acordadas entre los actores de la cadena en virtud de una actividad óptima, razón por la cual deben ser consideradas en el acuerdo/contrato de transporte de carga por carretera y debidamente sustentadas en el episodio de ser requerida esta información por parte de las autoridades competentes.

A través de un ejercicio práctico, se muestra en la Tabla 2 la caracterización de la ruta Bogotá – Buenaventura para el transporte de carga general en vehículo articulado (CS). Inicialmente, se proponen tiempos de cargue/descargue de seis horas, las esperas y el tiempo de consecución de carga de tres horas, bajo el esquema de 244 horas de operación mensuales vigente en la actualidad

Tabla 2
Caracterización Ruta Bogotá - Buenaventura

Condiciones registradas por el Usuario			
Características del Viaje			
Origen	BOGOTA	Destino	BUENAVENTURA
Tipo de Carga	General		
Características del Vehículo			
Configuración	CS		
Tiempos logísticos acordados			
Horas acordadas de espera para el cargue	6		
Horas acordadas de cargue	6		
Horas acordadas de espera para el descargue	3		
Horas acordadas de descargue	3		
Horas acordadas de consecución carga	3		

Parámetros Generales	
Horas hábiles al mes	288
Distancias	525.84
Velocidad promedio	25.68
Porcentaje de Ica y porcentaje de retención en la fuente	8.00%
Porcentaje de comisión al conductor	66.10%
Porcentaje de administración del vehículo	5.00%
Capacidad vehículo	34
Precio a pagar por galón de combustible	7275.23

Fuente: SICE TAC Simulador

Transportar un vehículo articulado a plena capacidad (34 Ton) tiene un costo de operación de COP\$3'299.332, de donde los costos fijos representan el 27,62% y de estos la mayor participación corresponde al Capital (15,24%) y el Salario (8,08%); los costos variables tienen una participación del 54,94% del total siendo los rubros más representativos Combustible (29,08%) y peajes (8,39%). La Tabla 2 ofrece un detalle de los costos de operación para la ruta mencionada.

Tabla 2
Detalle de los Costos Para la Ruta Bogotá - Buenaventura

COSTOS DETALLADOS							
Tipo de Costo	Concepto	Valor por tonelada	Valor por tonelada KM	Valor por viaje	Valor por viaje KM	Participación %	
Fijo	Capital	\$15,891.22	\$30.22	\$540,301.43	\$1,027.50	15.24%	
	Salario	\$8,423.54	\$18.02	\$286,400.34	\$544.85	8.08%	
	Seguros	\$3,282.94	\$8.21	\$110,939.96	\$210.88	3.13%	
	Parquedero	\$819.87	\$1.58	\$27,875.70	\$53.01	0.78%	
	Impuestos	\$391.78	\$0.75	\$13,320.54	\$25.33	0.37%	
	SUBTOTAL Fijo	\$28,789.35	\$54.75	\$978,837.97	\$1,861.47	27.62%	
	Variable	Combustible	\$30,308.52	\$57.64	\$1,030,489.67	\$1,959.70	29.08%
Peajes		\$8,752.94	\$18.65	\$297,600.00	\$565.95	8.39%	
Llantas		\$7,697.22	\$14.64	\$261,705.45	\$497.89	7.38%	
Mantenimiento y reparaciones		\$5,787.45	\$11.01	\$196,773.44	\$374.21	5.55%	
Lubricantes		\$2,258.92	\$4.30	\$76,803.28	\$148.08	2.18%	
Imprevistos		\$1,289.34	\$2.41	\$43,157.49	\$82.07	1.21%	
Filtros		\$672.04	\$1.28	\$22,849.51	\$43.45	0.64%	
Lavado y Engrase		\$508.87	\$0.97	\$17,301.47	\$32.90	0.48%	
SUBTOTAL Variable		\$57,255.30	\$108.88	\$1,946,680.30	\$3,702.04	54.94%	
Otros		Comisiones y prestaciones	\$12,004.87	\$22.83	\$408,165.48	\$778.22	11.52%
		Factor de administración	\$4,703.87	\$8.95	\$159,931.71	\$304.15	4.51%
	Retelente e ICA	\$1,452.93	\$2.76	\$49,399.76	\$93.94	1.39%	
	SUBTOTAL Otros	\$18,161.67	\$34.54	\$617,496.94	\$1,174.31	17.42%	
Total Costos de Operación		\$104,206.33	\$198.17	\$3,543,015.22	\$6,737.82		

Ahora, al introducir eficiencias que permitan disminuir los tiempos en las operaciones de cargue y descargue – derivados de buenas prácticas como paletización de la carga, sistemas automáticos de cargue/descargue, entre otros – y al posibilitar un incremento de horas de operación al mes mediante acuerdos/convenios entre el generador de la carga y la empresa de transporte de aumentar las ventanas de recibo, o fidelización de equipos / flota dedicada por parte de la empresa de transporte y propietario para la operación, se puede modelar un escenario de eficiencia mediante la herramienta SICE TAC tal y como señala la Tabla 3.

Tabla 3

Caracterización de Eficiencias Ruta Bogotá – Buenaventura

Condiciones registradas por el Usuario				Parámetros Generales	
Características del Viaje				Horas hábiles al mes	480
Origen	BOGOTA	Destino	BUENAVENTURA	Distancias	525.84
Tipo de Carga	General			Velocidad promedio	25.68
Características del Vehículo				Porcentaje de Ica y porcentaje de retención en la fuente	8.00%
Configuración	CS			Porcentaje de comisión al conductor	66.10%
Tiempos logísticos acordados				Porcentaje de administración del vehículo	5.00%
Horas acordadas de espera para el cargue				Capacidad vehículo	34
				Precio a pagar por galón de combustible	7275.23
Horas acordadas de cargue					
Horas acordadas de espera para el descargue					
Horas acordadas de descargue					
Horas acordadas de consecución carga					

Fuente: SICE TAC Simulador

En este escenario se propone pasar de 6 a 3 horas para labores de cargue/descargue y 2 horas tanto en espera como para la consecución de la carga, también se incluye operación de 20 horas diarias por 24 días al mes, lo cual ofrece un total de 480 horas/mes de operación. Es de notar como, a través de lo expuesto en la Tabla 4

Tabla 4

Detalle de Costos con Eficiencia para la Ruta Bogotá – Buenaventura

COSTOS DETALLADOS							
Tipo de Costo	Concepto	Valor por tonelada	Valor por tonelada KM	Valor por viaje	Valor por viaje KM	Participación %	
Fijo	Capital	\$7,461.78	\$14.19	\$253,700.37	\$482.47	8.7%	
	Salario	\$3,955.30	\$7.52	\$134,480.26	\$255.74	4.61%	
	Seguros	\$1,532.12	\$2.91	\$52,092.24	\$99.06	1.78%	
	Parqueadero	\$384.97	\$0.73	\$13,089.12	\$24.89	0.44%	
	Impuestos	\$183.96	\$0.35	\$6,254.72	\$11.89	0.21%	
	SUBTOTAL Fijo		\$13,518.14	\$25.71	\$459,616.71	\$874.06	15.77%
Variable	Combustible	\$30,308.52	\$57.64	\$1,030,489.67	\$1,959.70	35.36%	
	Peajes	\$6,752.94	\$18.65	\$297,600.00	\$565.95	10.21%	
	Llantas	\$7,897.22	\$14.64	\$261,705.45	\$497.89	8.98%	
	Mantenimiento y reparaciones	\$5,787.45	\$11.01	\$196,773.44	\$374.21	6.75%	
	Lubricantes	\$2,258.92	\$4.30	\$76,803.28	\$146.06	2.63%	
	Imprevistos	\$1,289.34	\$2.41	\$43,157.49	\$82.07	1.48%	
	Filtros	\$672.04	\$1.28	\$22,849.51	\$43.45	0.78%	
	Lavado y Engrase	\$508.87	\$0.97	\$17,301.47	\$32.90	0.59%	
	SUBTOTAL Variable		\$57,255.30	\$108.88	\$1,946,680.30	\$3,702.04	66.79%
	Otros	Comisiones y prestaciones	\$9,874.24	\$18.78	\$335,724.23	\$638.45	11.52%
		Factor de administración	\$3,869.03	\$7.38	\$131,547.01	\$250.17	4.51%
		Retefuente e ICA	\$1,195.07	\$2.27	\$40,632.28	\$77.27	1.39%
SUBTOTAL Otros			\$14,938.34	\$28.41	\$507,903.52	\$965.89	17.42%
Total Costos de Operación		\$85,711.78	\$163.00	\$2,914,200.54	\$5,541.99		

En este escenario el costo operativo de transportar 34 Toneladas en un vehículo CS alcanza un valor de COP\$2'914.200, de donde los costos fijos representan el 15,77% y de estos la mayor participación corresponde al Capital (8,7%) y el Salario (4,61%); los costos variables tienen una participación del 66,79% del total siendo los rubros más representativos Combustible (35,36%) y peajes (10,21%).

La conclusión general del ejercicio comparativo puede apreciarse en la Tabla 5. El impacto derivado del incremento en las horas de operación por mes, en conjunción con menores tiempos logísticos en cargues/descargues y esperas, generan una disminución de los costos fijos al distribuirse estos en más viajes por mes; para los costos variables, el incremento es congruente con una mayor operación del activo y por ello la participación de estos costos en el agregado, aumenta.

Tabla 5

Comparativo de Parámetros y Costos para la Ruta Bogotá – Buenaventura

Variables	Bogotá - Buenaventura	Bogotá - Buenaventura Eficiente	Comparativo
Horas Operación Día	12	20	↑ 40%
Horas Operación Mes	288	480	↑ 40%
Horas para Cargue	6	3	↓ -100%
Horas de Espera para Cargue	3	2	↓ -50%
Horas de Descargue	6	3	↓ -100%
Horas de Espera para Descargue	3	2	↓ -50%
Horas Consecucion de Carga	3	2	↓ -50%
Costos Fijos (%del Total)	27,62%	15,77%	↓ -43%
Costo Variable (%del Total)	54,94%	66,79%	↑ 17,74%
Otros Costos (%del Total)	17,44%	17,42%	↔ 0%
Costo de Operación Ruta	\$3.543.015	\$2.914.200	↓ -22%
Costo Tonelada por Kilómetro	\$104.206	\$85.712	↓ -22%
Viajes en la ruta por mes	14	23	↑ 39%

Fuente: SICE TAC Simulador y cálculos propios

Es necesario aclarar que el desarrollo de este ejercicio práctico se lleva a cabo mediante la utilización de la herramienta SICE TAC en su modalidad [SIMULADOR](#) y construye un costo de referencia. El cálculo de valor a pagar y flete se logra a través de la incorporación de porcentajes de utilidad para el propietario del equipo y la empresa de transporte con base en los costos de operación; estos márgenes son de libre negociación entre privados y pueden ser acordados en virtud del volumen de carga ofrecido por el generador, dedicación de flota para la operación, entre otros criterios que logren asegurar beneficios para las partes.

Gestión y Logros Gerencia de Transporte, Logística e Infraestructura

Transporte Eficiente

- Realización exitosa de pruebas dinámicas y estáticas con Vehículos Combinados de Carga (VCC) en el autódromo de Tocancipá.
- Avance en el trabajo de la Norma Técnica para VCC y Acto Administrativo para la implementación de este tipo de vehículo.

Eficiencia y Costos de Transporte

- Conformación del sistema de caravanas para la atención de las necesidades del transporte en el marco de la inmovilización camionera (realización de más de 1.300 caravanas en los 45 días de inmovilización).
- Impulso y apoyo técnico desde el sector privado al *Pacto para la Competitividad y el Fortalecimiento de la Gestión Empresarial en Logística*
- Representación de los generadores de carga en el Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC) y aportes a la mesa técnica para la construcción de la metodología de actualización de parámetros y rendimientos referentes a los costos de transporte de carga por carretera.
- Elaboración de propuestas de eficiencias en el transporte de carga por carretera y modelación de escenarios en el OTCC para adopción por parte de la mesa técnica y plenaria.
- Impulso desde el sector privado a las pruebas para la reactivación del tren de carga en los corredores Santa Marta – La Dorada –Chiriguaná y Bogotá – Belencito.
- Avance en la implementación de los planes de seguridad en el transporte para las empresas.
- Promoción exitosa de un modelo de transporte de carga intermodal sobre el río Magdalena.
- Después de una década, se logra la instalación de escáneres en las sociedades portuarias de Buenaventura, Cartagena (Contecar) y Santa Marta para la inspección no intrusiva de carga.

- Impulso al eficiencia logística y alternativas de disminución de costos para la competitividad del transporte de carga, mediante la participación de la ANDI en las mesas de trabajo y Junta Directiva de la *Misión de Logística y Comercio Exterior* del Departamento de Planeación Nacional (DNP).
- Participación del sector privado en las propuestas de análisis para el *Modulo 2: Eficiencia Logística Integral del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)*.

Encadenamientos Productivos

- Impulso a la rueda de relacionamiento comercial para el sector de la construcción *Soluciones industriales para construir un nuevo país* generada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT) y bajo la coordinación del Ministerio de Transporte y Ministerio de Educación.

Relacionamiento Institucional

- Se establece un acuerdo entre la ANDI y la Embajada de los Países Bajos para el impulso de la innovación en operaciones logísticas y modelo de gerenciamiento, además del impulso al transporte multimodal.

Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera ICTC

Noviembre

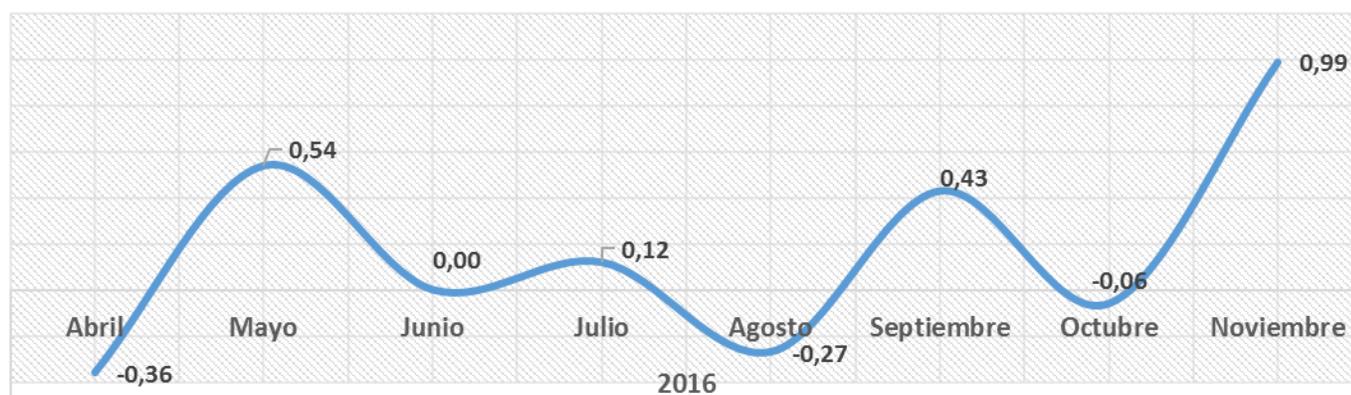
Durante el mes de noviembre de 2016, el índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera ICTC registró una variación positiva de 0.99%, evidenciando un alza con respecto al mes de octubre cuando se registró una variación negativa de 0.06%. El Índice se situó en 101,97 mostrando un comportamiento similar a los primeros meses del año, comparando con el mes directamente anterior se encuentra una diferencia de 0.9%.

Año	Mes	Variación mes	Variación Año Corrido
2016	Abril	-0,36	0,22
	Mayo	0,54	0,75
	Junio	0,00	0,75
	Julio	0,12	0,87
	Agosto	-0,27	0,61
	Septiembre	0,43	1,03
	Octubre	-0,06	0,97
	Noviembre	0,99	1,97

*Fuente: Elaborado por la Andi con información del DANE.

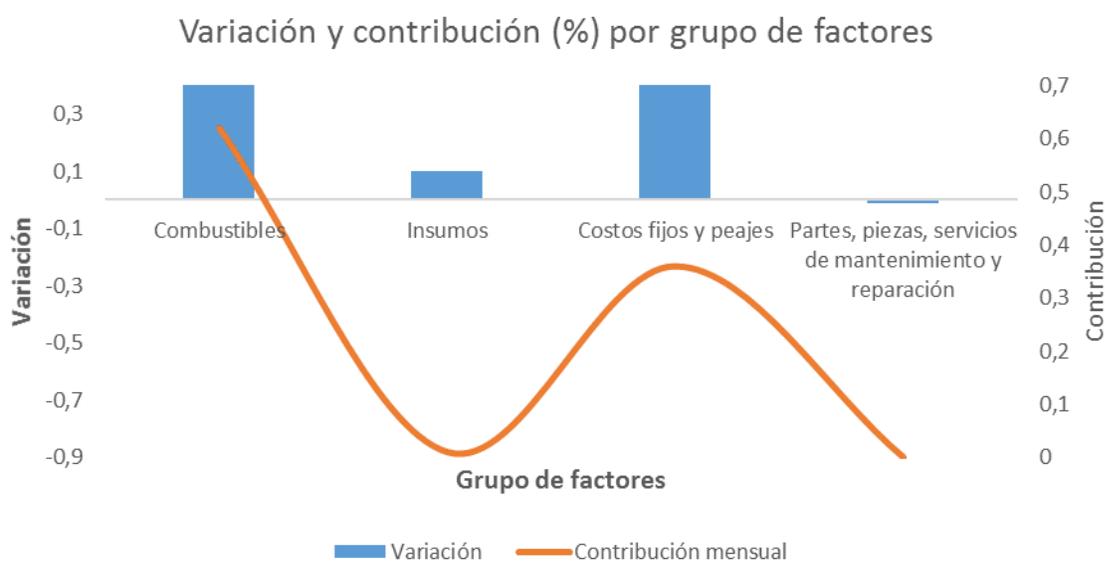
La variación que se evidenció durante el mes de noviembre de 2016, es explicada principalmente por el grupo de combustibles especialmente por la variación en el precio del ACPM, por el contrario la menor variación la registro el grupo de partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación. El grupo de combustibles aportó 0,62 puntos porcentuales a la variación mensual del índice, seguido de costos fijos y peajes con 0,36 puntos porcentuales.

ICTC Variación Mensual 2016



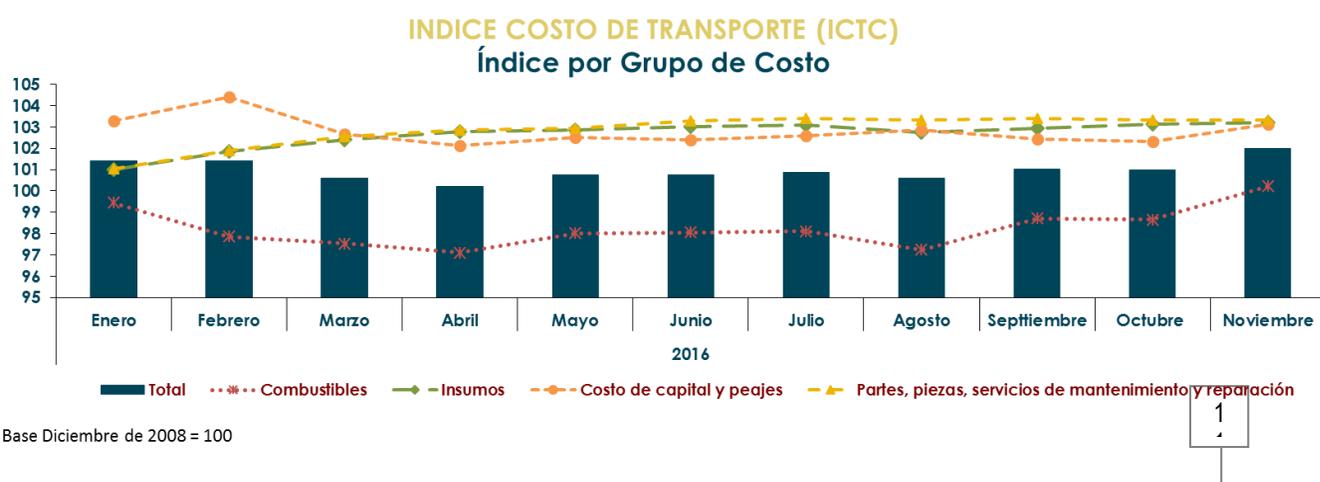
*Fuente: ICTC - DANE

En cuanto a la contribución de los otros grupos en el índice, los principales aportes positivos lo registraron combustibles con una variación de 1.57% y costos del vehículo y su apalancamiento con 2.72% de variación, mientras que las clases de costos con aportes negativos fueron seguros con una variación negativa de 0.36% y servicios de estación con una variación de -0.55%.



*Fuente: ICTC - DANE

Analizando la evolución por grupos de costos, se evidencia que el grupo de combustibles ha presentado una tendencia negativa a partir de enero, recuperándose levemente en los último meses, en el mes de noviembre este grupo de costos alcanzo el pico más alto debido principalmente a los cambios en el precio del ACPM.



*Fuente: ICTC - DANE

En lo relacionado a la variación año corrido, en el periodo de enero a noviembre de 2016 el ICTC registro una variación de 1.97%, superior a lo observado en el mes de octubre cuando se registró una variación de 0.97%, de igual manera, en este mes se llegó al punto más alto en lo transcurrido del año.



*Fuente: ICTC - DANE

Para lo corrido del año los grupos de partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación, insumo y costos fijos y peajes se ubicaron por encima del promedio nacional, registrando unas variaciones positivas de 3.33%, 3.22% y 3.11%, respectivamente; en contraste el grupo de combustibles registro una variación de 0.22%, siendo esta la primera vez que alcanza una variación positiva en lo transcurrido del año. El mayor aporte a la variación año corrido, se presentó en costos fijos y peajes, que contribuyó con 1,40 puntos porcentuales a la variación total, seguido de insumos con 0,32 puntos porcentuales.

Clases de Costos	Variación Año Corrido %	Contribución Puntos Porcentuales
Peajes	6,33	0,75
Seguros	5,79	0,13
Mano de obra de conductores	2,51	0,44
Llantas ubicadas en la tracción	3,03	0,07
Llantas ubicadas en la dirección	3,02	0,06
Combustible	0,22	0,09
Costos del vehículo y su apalancamiento	0,37	0,05

*Fuente: ICTC - DANE

En lo transcurrido del año, solo el corredor de Bogotá – Cali se ubicó por encima del promedio nacional, los corredores de Medellín – Cali, Bogotá – Barranquilla, Bogotá – Bucaramanga, Medellín – Bucaramanga, Bogotá – Villavicencio y Bogotá – Yopal registraron variaciones inferiores a la media.

1
~

Corredor	Variación Año Corrido %	Contribución Puntos Porcentuales
Bogotá-Cali	2,38	0,66
Bogotá- Barranquilla	1,85	0,47
Otros	2,11	0,21
Bogotá - Bucaramanga	1,76	0,22
Medellín - Cali	1,87	0,21
Bogotá - Yopal	1,28	0,05
Bogotá - Villavicencio	1,55	0,11
Medellin - Bucaramanga	1,66	0,04

Evolución del cierre de la vía Buga-Buenaventura Sector Mediacanoa-Loboguerrero

Día	De	A
Domingo	6:00	20:00
Lunes	6:00	20:00
Martes	10:00	20:00
Miércoles	10:00	20:00
Jueves	10:00	20:00
Viernes	10:00	20:00
Sábado	LIBRE	LIBRE

Recordamos que el INVIAS emitió la [Resolución 01243 del 26 de febrero de 2016](#) en la que se estipula que los nuevos horarios de cierre de la vía Buga-Buenaventura en el sector de Loboguerrero serán los mostrados en la tabla adjunta. Además de este aspecto, continuarán vigentes las demás disposiciones establecidas en la [Resolución 4306](#).

Actualizado los datos al 21 de Noviembre, se constató que los trabajos y la operación logística del corredor han avanzado con total normalidad.

Para solicitar aclaraciones, acompañamiento o trámites de las entidades del Valle del Cauca, pueden remitirse

al directorio de autoridades públicas de Buenaventura, coordinadas por el gerente del corredor (Ing. Wilder Quintero, Correo: wquintero@ani.gov.co y teléfono: 3123183597) ([Ver directorio](#))

Concepto	Estimado utilización	Real utilizado	Utilización observada (%)
Zonas de estacionamiento	2.100	534	25%
Tráfico promedio de vehículos de carga	2.689	2.697	100%
Camiones atendidos en las sociedades portuarias	1.392.188	952.738	68%
Ocupacion de las sociedades portuarias	<33%	45	
M3 acum. Material movilizado	5.518.800	4.549.165	82%

Noticias del sector



Logística



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

Dos proyectos convertirán a Urabá en importante zona portuaria de Colombia. Diciembre 19.

El próximo 23 de diciembre la naviera SeaLand, filial de la danesa Maersk, enviará su primer barco desde el puerto de Turbo a la Costa este de Estados Unidos, pasando antes por Panamá y Costa Rica. "En Urabá estamos invirtiendo en el futuro porque se trata de una zona con un potencial enorme", dijo Yenía Abadía, country manager de SeaLand en Colombia. Turbo es hoy un puerto bananero. En la actualidad el cargue de esta fruta se hace con muy poca logística y tecnología. Los barcos grandes no pueden atracar en el muelle por la escasa profundidad de las aguas en la costa, por lo que unas barcas más pequeñas son las encargadas de llevar la fruta a esas motonaves. Y así ha funcionado el negocio por décadas. La primera de estas iniciativas es liderada por Conconcreto y estará ubicado en el municipio de Necoclí, en el golfo de Urabá, en el departamento de Antioquia. La constructora -de origen paisa- tiene previsto invertir \$1 billón en esta infraestructura. El otro proyecto de la zona -bautizado Puerto Antioquia- es liderado por el empresario vallecaucano Oscar Isaza Benjumea, presidente del Grupo Empresarial del Pacífico. **Mundo Marítimo.**

[Ver más >](#)

Transporte



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

Sociedad Portuaria de Buenaventura amplía servicio de transbordo. Diciembre 19.

A partir de febrero del próximo año, la Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPB) de Colombia ampliará su servicio de transbordo, lo que le permitirá manejar más de 1.200.000 contenedores al año. Víctor Julio González, gerente general Sociedad Portuaria de Buenaventura, reveló que en el 2017 se invertirán US\$65 millones, para construir una bodega especializada, que almacenará azúcar y para la ampliación de los patios de contenedores. Con la nueva operación, pasarán de 700.000 a 1.200.000 contenedores al año. "A mediados de febrero daremos inicio a una operación de transbordo porque nos han escogido para que atendamos cerca de 400.000 contenedores", aseguró González a Radio Caracol de Cali. Al finalizar el presente año, el SPB espera tener una cifra superior a los 12 millones de toneladas.

[Ver más >](#)

Mundo Marítimo.

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

El salvavidas para el Río Magdalena. Diciembre 16.

Finalmente se logró el cierre financiero. El concesionario acreditó, con el banco Sumitomo, la suma de US\$250 millones. Con esta decisión se da vía libre al proyecto del río Magdalena, sobre el cual existían enormes preocupaciones que hoy quedaron despejadas. Igualmente, el consorcio incorporó a la firma belga Jan De Noul, que es una de las firmas con mayor experiencia en dragados en el mundo. Específicamente, el banco se comprometió a prestar US\$250 millones, esto es US\$20 millones más de lo que exigíamos para que se pudieran arrancar las obras. También recibimos un plan de trabajo y construcción bastante agresivo para comenzar a compensar los seis meses de atraso que tuvimos, detalló Luis Fernando Andrade, actual director encargado de Cormagdalena y también presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). **El Espectador.**

[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

Diciembre 21 de 2016

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (16) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 70 vías con pasos restringidos.

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

Restricción de vehículos de carga para la temporada vacacional de navidad, año nuevo y reyes.

Fecha	Horario
Miercoles 7 de diciembre	16:00 a 22:00
Jueves 8 de diciembre	06:00 a 10:00 16:00 a 22:00
Viernes 9 de diciembre	No hay
Sabado 10 de diciembre	No hay
Domingo 11 de diciembre	14:00 a 23:00
Viernes 23 de diciembre	12:00 a 22:00
Sabado 24 de diciembre	06:00 a 14:00
Domingo 25 de diciembre	12:00 a 01:00
Viernes 30 de diciembre	12:00 a 22:00
Sabado 31 de diciembre	06:00 a 14:00
Domingo 1 de enero	12:00 a 01:00
Viernes 6 de enero	12:00 a 22:00
Sabado 7 de enero	06:00 a 14:00
Domingo 8 de enero	14:00 a 22:00
Lunes 9 de enero	10:00 a 02:00

VÍAS A RESTRINGIR:

1. ALTO EL MANZANO – PEREIRA- RIOSUCIO-YE DE CERRITOS-CARTAGO.
2. ARMENIA-MONTENEGRO-QUIMBAYA.
3. BARRANQUILLA – CARTAGENA (VÍA AL MAR).
4. BARRANQUILLA- YE DE CIENAGA.
5. BOGOTÁ - CHOACHI.
6. BOGOTÁ – CHÍA – CAJICÁ – UBATÉ – CHIQUINQUIRÁ – BARBOSA – SAN GIL – BUCARAMANGA.
7. BOGOTÁ – FUSAGASUGÁ – MELGAR – IBAGUÉ.
8. BOGOTÁ – LA VEGA – VILLETÁ – HONDA Y CORAN-GUADUAS
9. BOGOTÁ – VILLAVICENCIO – ACACÍAS.
10. BOGOTÁ-LA CALERA-GUASCA-GUATAVITA.
11. MOSQUERA (desde el cruce de tres esquinas) -FACATATIVÁ- SASAIMA- VILLETÁ.
12. BOSCONIA-ZAMBRANO-CARMEN DE BOLÍVAR-CRUZ DEL VISO-TURBACO-CARTAGENA.
13. BUCARAMANGA –LA LIZAMA.
14. BUCARAMANGA- SAN ALBERTO.
15. BUCARAMANGA-PAMPLONA-CÚCUTA.
16. CALI-POPAYAN-PASTO.
17. CHÍA- COTA-MOSQUERA-LA MESA-GIRARDOT.
18. CÚCUTA-YE DE ASTILLEROS.
19. HONDA-DORADAL-MEDELLÍN.
20. IBAGUÉ – ARMENIA – LA PAULA.
21. IBAGUÉ-HONDA.
22. MANIZALES-MARIQUITA-ARMERO.
23. MEDELLÍN – SANTA FE DE ANTIOQUIA.
24. YE EL HATILLO (BARBOSA-ANTIOQUIA) -YARUMAL- CAUCASIA.
25. MEDELLÍN- PRIMAVERA- LA PINTADA- LA FELISA- LA MANUELA.
26. MONTERÍA-CERETE-LORICA-COVENAS-TOLÚ-TOLUVIEJO-CRUZ DEL VISO (BOLÍVAR).
27. NEIVA – ESPINAL – GIRARDOT.
28. NEIVA-GARZÓN-PITALITO-MOCHOA.
29. PASTO – CHACHAGÚI.
30. PUERTO ARAUJO-PUERTO BOYACÁ.
31. RIOHACHA – VALLEDUPAR.
32. SANTA MARTA – RIOHACHA.
33. YE DE CIENAGA -FUNDACIÓN-SAN ROQUE-AGUACHICA.
34. SIBATE- ALTO DE SAN MIGUEL-FUSAGASUGÁ.
35. TOCANCIPA (Desde la planta cervecera Leona) –TUNJA.
36. TUNJA –CHIQUINQUIRÁ.
37. TUNJA-BARBOSA.
38. TUNJA-DUITAMA-SOGAMOSO.
39. VILLAVICENCIO –PUERTO LÓPEZ.
40. VILLAVICENCIO-CUMARAL.
41. YOPAL – AGUAZUL.