

# 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>octubre de 2017</small>	8,56%	9,32%	
DTF (E.A.) <small>diciembre 15 de 2017</small>	5,31%	5,44%	
Dólar TRM <small>diciembre 15 de 2017</small>	\$ 3.004	\$ 2.991	
Mes Actual*		Año Móvil*	
ACPM <small>noviembre de 2017</small>	\$ 8.038	\$ 7.718	
Gasolina Corriente <small>noviembre de 2017</small>	\$ 8.750	\$ 8.420	
Fuentes: <a href="#">Banrep</a> <a href="#">DANE</a> <a href="#">UPME</a>			

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

### Esta Semana

[PLAN LOGÍSTICO REGIONAL  
\(REGION DEL CARIBE, EJE  
CAFETERO Y PACÍFICO\)](#)

[CESE ACTIVIDADES PILOTOS  
AÉREOS](#)

[SANCIÓN AL IDU POR  
INVADIR CORREDOR FERREO  
DE LA NQS](#)

### Noticias del Sector

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

### Información de Interés

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

## Esta semana...



### Standard & Poor's bajó calificación crediticia de Colombia. Diciembre 11.

La calificadora Standard & Poor's bajó la nota crediticia del país por el débil desempeño de la economía colombiana y los riesgos en materia fiscal. Bajo este escenario la calificación pasó de BBB a BBB- lo que representa el último rango en materia de grado de inversión.

EL COLOMBIANO. [Ver más ▶](#)

### Déficit de cuenta corriente bajó a 3,7% del PIB el tercer trimestre. Diciembre 11.

De acuerdo con el Banco de la República, el déficit de cuenta corriente del país llegó a US\$8.363 millones para el cierre de septiembre de este año, una disminución de US\$1.314 millones frente a los US\$9.677 millones que se habían reportado de déficit para el mismo periodo del 2016.

DINERO. [Ver más ▶](#)

### Se ha firmado los pliegos de Estudio para la ALO. Diciembre 15.

El director dela Agencia Nacional de Infraestructura y el alcalde de Bogotá han firmado la aprobación para el diseño y la construcción de la Avenida Longitudinal de Occidente, que iniciaría su etapa de construcción en 2019.

EL ESPECTADOR. [Ver más ▶](#)



# BOLETÍN

## PLAN LOGÍSTICO REGIONAL (REGION DEL CARIBE, EJE CAFETERO Y PACÍFICO)

El Departamento Nacional de Planeación (DNP de ahora en adelante) busca llevar a cabo un plan que respalde los ejes de desarrollo de la competitividad contemplados en el CONPES 3547 y en la Misión Logística del DNP, el plan tiene como objetivo principal diseñar la hoja de ruta que priorice los bienes publicos sectoriales a fin de mejorar la conectividad y competitividad de las regiones caribe, eje cafetero y la región pacífica.

Se busca crear ventajas absolutas en la producción de bienes y servicios y generar aportes al desarrollo económico de estas tres regiones por medio de la creación de incentivos para la productividad en los diferentes campos de acción. De esta manera la administración del portafolio de bienes públicos sectoriales busca ser óptima, para que en conjunto con el potencial de las regiones se logre gestionar la producción a los centros de consumo. El plan logístico busca especializar las regiones de la siguiente manera:

Cuadro 1. Cronograma de planes logísticos regionales.

REGIÓN	Producción	Especificación de producción
EJE CAFETERO	Frutas	Granadilla
		Maracuyá
		Gulupa
		Curuba
		Demás frutas de la pasión
CARIBE	Pesca, acuicultura	Fabricación de sustancias y productos químicos
PACÍFICO	Silvicultura y extracción de madera y café	Elaboración de procesos derivados de café
		Cacao en grano entero, crudo y tostado
		Elaboración de cacao, chocolate y confitería.

Se busca que los Planes Logísticos Regionales, se desarrollen mediante tres fases para una óptima realización; dichos procesos buscan llevar a cabo de manera organizada el plan nacional de desarrollo productivo justificado por el documento CONPES 3866.

La primera fase consta de diagnosticos previos en las regiones, de manera que se identifiquen las condiciones socioeconómicas, los aportes al Producto Interno Bruto (PIB) o valor agregado, la cantidad de empleos generados y los aportes al comercio externo e interno.

El diagnostico debe estar basado en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y los Planes de Desarrollo Territorial, así se generará el debido mapeo de los actores. En el diagnostico se realizará un modelo similar a la autarquía donde se supone un abastecimiento inicial y limitado de sistema de infraestructura

# BOLETÍN

del transporte, infraestructura energética y el apoyo que se evidencia a la actividad comercial en el lugar.

La segunda fase trata de localizar los focos de actividad productiva, teniendo en cuenta la utilización actual del suelo, los sectores encadenados que permitirán generar mayor valor agregado y la situación de la movilidad y las restricciones de carga.

En la identificación del portafolio es necesario recolectar de manera directa los datos e información primaria asociada a los procesos logísticos que se llevan a cabo dando lugar a los actores involucrados en la distribución nacional de la carga, anexo a ello se tienen en cuenta los procesos asociados al comercio exterior como lo son las medidas arancelarias y no arancelarias.

A partir de estos datos se realiza el diseño esquemático del proceso logístico de cada apuesta productiva donde se muestren los nodos estratégicos para el proceso logístico y los potenciales servicios logísticos ofertados en la región bajo buenas prácticas de cada apuesta productiva.

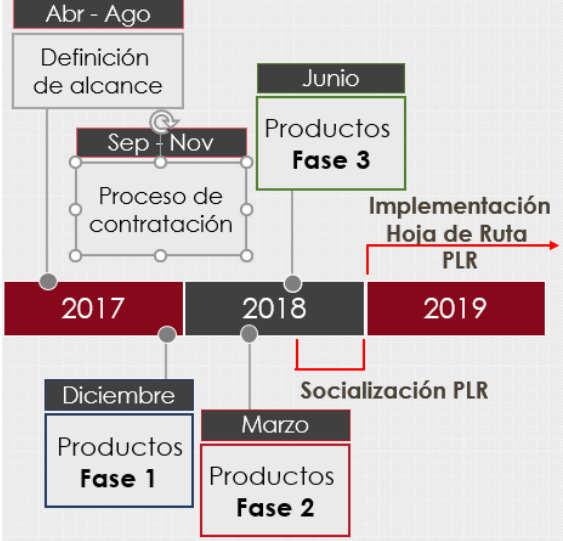
Una vez realizado el diseño se buscan resolver las problemáticas que inciden en el desempeño logístico de las potenciales apuestas económicas, la zona y cada uno de los departamentos, estimando los efectos de las ineficiencias o fallas logísticas.

En la tercera fase de la realización de los planes logísticos se realizará una ficha técnica por cada uno de los bienes públicos sectoriales identificados en el portafolio. De esta manera se evaluarán las acciones requeridas y los ajustes normativos para llevar a cabo el diseño e implementación de la norma, de igual manera se buscarán las diferentes fuentes de financiación, los riesgos en la

Imagen 1. Mapa de las regiones a intervenir.



Cuadro 2. Cronograma de planes logísticos regionales.



# BOLETÍN

implementación y los impactos o beneficios que van a ser monitoreados cualitativa y cuantitativamente por medio de indicadores de seguimiento.

La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI hace parte del equipo consultor dando aportes de parte de expertos en logística infraestructura y transporte; la ANDI va a estar acompañada de consultores expertos en análisis económico y de comercio exterior y expertos jurídicos.

El cronograma bajo el cual se llevarán a cabo los planes logísticos regionales comprende tres años en los que se realizarán las tres fases que comprenden los planes. El cronograma es presentado en el Cuadro 2.

## **CESE DE ACTIVIDADES PILOTOS AÉREOS.**

La sociedad Aerovías del Continente Americano S.A - AVIANCA S.A promovió un proceso especial en contra de la organización sindical Asociación Colombiana de Aviadores Civiles - ACDAC por la realización de huelgas ilegales en las instalaciones y centros de servicios desde el 20 de septiembre.

Este proceso fue justificado por llevarse a cabo sin haber sido puesta a votación y aprobada por las mayorías legalmente establecidas, de igual manera la protesta recayó sobre la prestación de un servicio público esencial.

La organización sindical es considerada como una asociación de carácter minoritario ya que los afiliados a la misma representan apenas el 8,018% del total de trabajadores de AVIANCA S.A, la ACDAC convocó a sus afiliados los cuales no representan la mayoría absoluta de los trabajadores de la empresa y dicha convocatoria fue realizada únicamente en la ciudad de Cali para participar en la votación en la cual se definía el curso de las peticiones hechas el día 8 de agosto de 2017. Esto fue en contra del artículo 444 del Código Sustantivo del Trabajo, esto no permitió que existiese un quorum deliberatorio o decisorio para definir la huelga.



Sin embargo, la huelga se llevó a cabo a las cuatro horas de la mañana (4:00 a.m.) del día 20 de septiembre de 2017; esta huelga causó la cancelación de 539 vuelos nacionales y 87 vuelos internacionales.



# BOLETÍN

La Sala Laboral del Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá adoptó las siguientes consideraciones:

Negó la intervención de otras organizaciones sindicales en calidad de *coadyuvancia*<sup>1</sup>, porque los escritos respectivos no fueron presentados por medio del apoderado judicial (demandante)



De tal manera se desarrolló el juicio que culminó con la declaración del Tribunal sobre la fijación del litigio, en el sentido de definir la ilegalidad de la huelga ejecutada por la organización sindical ACDAC en Avianca S.A; decretó y practicó las pruebas pedidas y profirió sentencia de fondo en la que resolvió declarar la ilegalidad de la huelga.

## ACCIÓN DE REPARACIÓN POR OCUPACIÓN DE CORREDOR FÉRREO DEL SUR.

Mediante la Sentencia del Consejo de Estado No. 38141 del 25 de septiembre de 2017 se condenó al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, en la sala del caso se mostraron todos los elementos para, desde el punto de vista de la responsabilidad objetiva, declarar que el daño sufrido por Ferrovías es imputable al Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-. El Corredor Férreo del Sur corresponde a Ferrovías quien, de conformidad con las normas sobre su creación y funcionamiento, tenía la misión de utilizarlo para el cumplimiento de su objeto misional, que lo era el desarrollo de la malla ferroviaria.



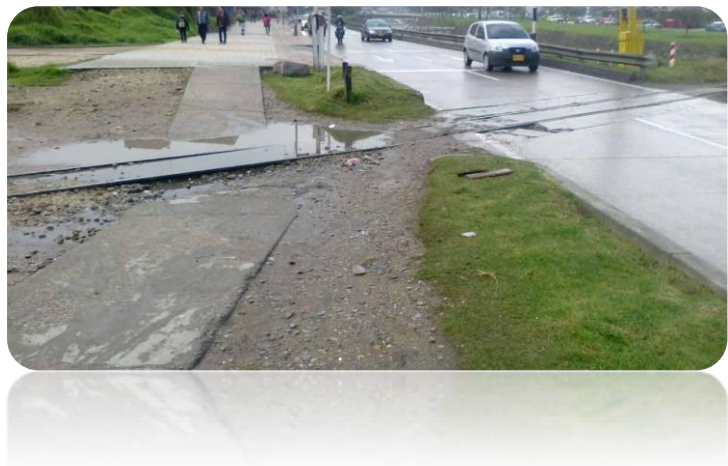
*"Los bienes inmuebles a que se hace referencia, corresponden a la franja de terreno o corredor férreo, con sus zonas de seguridad y patios para maniobras junto con las vías o líneas férreas, obras de arte y anexidades en ella existentes, con sus instalaciones fijas como estaciones, paraderos con zonas de cargue y descargue, bodegas, corrales para ganado y campamentos*

<sup>1</sup> Participación de un ente que apoya las pretensiones de una parte en un proceso judicial (demandante o demandado).

# BOLETÍN

*existentes a lo largo y ancho de la línea sur en una longitud aproximada de treinta y un (31) kilómetros, con novecientos metros (900 mts.) que parte del sitio denominado kilómetro 0.512.40, jurisdicción de Santafé de Bogotá, hasta el sitio denominado ESTACIÓN EL SALTO (actualmente sin construcción); kilómetro 31+926, 59 Línea Sur jurisdicción de Soacha”*

Debe comprenderse que dentro del corredor férreo quedan comprendidas la vía férrea, la zona de seguridad, los patios, las obras de arte, las anexidades en él existentes, las instalaciones fijas, así como también los demás bienes destinados al uso exclusivo de la explotación férrea como: rieles, clavos, traviesas en madera y concreto, balastro, líneas principales y secundarias, alcantarillas, pontones, paso a niveles, pasos superiores e inferiores, puentes, cercas de alambre y derechos sobre cercas medianeras, cambiavías, triángulos



de inversión, pernos, eclisas, los postes conductores de la red de telecomunicación junto con el cable aéreo extendido sobre los mismos, las casetas de telecomunicaciones ubicadas a lo ancho y largo de la zona de terreno o corredor férreo y las barreras de señalización.

Además, es un hecho notorio que el tramo sur de la troncal NQS del sistema de transporte masivo Transmilenio, comprendido entre la Escuela de Policía General Santander y el cementerio de El Apogeo, entró en operación el 15 de abril del año 2006.

En el año 1992 la empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia transfirió a la Nación el bien inmueble denominado “Corredor Férreo del Sur”, que a su vez fue entregado como aporte a la en ese tiempo recién creada Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferrovías–, que hoy hace las veces de demandante. De manera que desde el 3 de agosto de 1992 la empresa Ferrovías figura como propietaria del inmueble en cuestión.

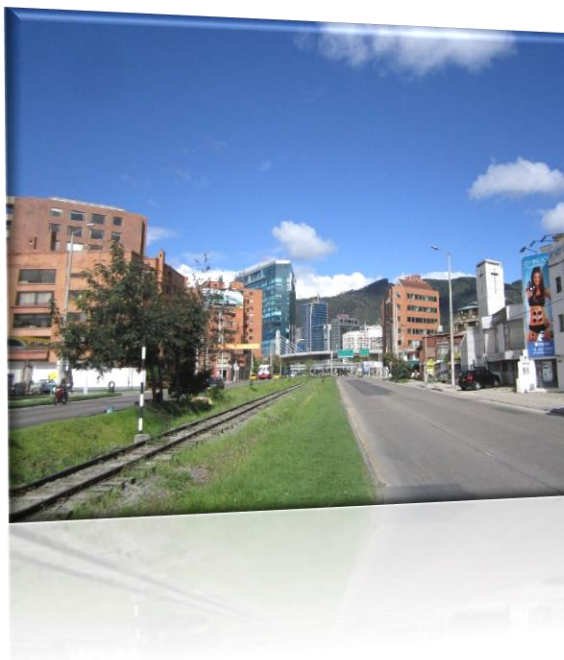
La entidad demandante figuraba como propietaria o guardadora del bien inmueble denominado “Corredor férreo del sur” y, adicionalmente, que este resultó afectado como consecuencia de la construcción de la troncal NQS del sistema de transporte masivo Transmilenio.

De igual manera se determinó la falla del servicio por ocupación de *facto* o de hecho, la entidad distrital de manera inconsulta procedió a variar la destinación del bien fiscal en este caso el “Corredor férreo del Sur” sin que

# BOLETÍN

para ello contara con la debida autorización por parte de la entidad que tenía a su cargo la guarda del inmueble.

Posterior a ello en la sentencia está expresa la responsabilidad patrimonial del Estado por no proteger bien fiscal esto fue justificado o especificado por la responsabilidad patrimonial del instituto de desarrollo urbano por perturbación y cambio de destinación del bien inmueble. La forma en que se dio la ocupación de los predios por parte de del Instituto de Desarrollo Urbano, esto es, ignorando varias solicitudes oficialmente formuladas por Ferrovías, es un comportamiento que denota una total falta de ánimo del instituto demandado para actuar en coordinación con los intereses que defiende.



El daño está representado en las porciones de terreno que, por la ocupación de hecho obrada por el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU–, la entidad demandante dejó de tener bajo su guarda en el predio denominado “Corredor Férreo del Sur”. Y traduce como indemnización la cuantía de **OCHO MIL QUINIENTOS SETENTA Y UN MILLONES CIENTO SETENTA Y SEIS MIL PESOS (8.571'176.000)** aproximadamente.



En varias oportunidades se trataron oficios entre el IDU y Ferrovías, más específicamente en el año 2002, se observa que no habían sido superadas las dificultades para armonizar el proyecto ferroviario con el sistema de transporte masivo Transmilenio. Ello condujo a que la empresa, hoy demandante, requiriera al instituto acciones para

que este adecuara los diseños de la troncal NQS a la preservación del corredor férreo que podría verse afectado.

Más aún, los desacuerdos entre las partes persistieron en los años siguientes, en los que continuó el intercambio de comunicaciones entre el IDU y Ferrovías, lo que deja ver la inconformidad de Ferrovías por la ocupación de los corredores férreos de los que tenía dominio, esto se hizo gracia a la



# BOLETÍN

construcción de la troncal NQS de Transmilenio, cuyos diseños no posibilitaban la posterior utilización de los bienes destinados a la ampliación, mejoramiento y modernización del sistema ferroviario.

Dando una mirada al contexto histórico de la causal del proceso se dictaron los siguientes fallos:

- Se declara al Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– administrativamente responsable por los daños causados con la ocupación de hecho del bien fiscal denominado “Corredor Férreo del Sur” que estaba bajo la guarda de la Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferroviás–.
- Se condena al Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– a responder por los valores antes determinados, se deducirá la plusvalía obtenida por la realización de las obras relacionadas con la construcción de la troncal NQS del sistema Transmilenio, a menos de que se hayan pagado las correspondientes contribuciones.

Con lo cual se dio por terminada la reunión en la sala para el dictamen de la Sentencia del Consejo del Estado.





# BOLETÍN

## Noticias del sector



### Logística



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

### Transporte de carga crece en el Río Magdalena. Diciembre 8.

De enero a noviembre se han movilizado por el Río Magdalena un total de 2.918.817 toneladas entre hidrocarburos y carga seca. Esto es 740.390 toneladas más que en el mismo período del año pasado, cuando se movizaron 2.178.427 toneladas, representando un incremento del 34 %.

Portal Portuario.

[Ver más ▶](#)

### Transporte



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

### Las empresas de transporte se preparan para la temporada de fin de año. Diciembre 8.

La terminal de transporte terrestre de Bogotá aumentó en más de un 120% el presupuesto para garantizar la seguridad en temporada alta. Esto con el fin de atender las demandas de transporte a los destinos más concurridos del territorio nacional (Medellín. Neiva, Bucaramanga, Cali).

Portafolio.

[Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

### Seguimiento de proyecto que tiene todos sus recursos aprobados. Diciembre 8.

El proyecto de carretera 4G de la Conexión Norte ya tiene cierre financiero en su totalidad, así las cosas lo primordial es conseguir realizar las obras en el menor tiempo posible, al día de hoy la obra tiene un 12% de avance de la obra siendo uno de los mayores avances de la segunda ola.

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 - Diciembre 15

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 Transito](#)