

27 DE AGOSTO DE 2021 | NÚMERO
16-344

BOLETÍN QUINCENAL



*Gerencia de Logística,
Transporte e Infraestructura*

TEMAS

[Informe ICTC Julio 2021](#)

[Circular única de infraestructura y transporte Superintendencia de Transporte](#)

[Colombia aprueba la ley de abanderamiento](#)

[Eficiencia y competitividad en el transporte de carga terrestre](#)

INFORMACIÓN DE INTERÉS

[Invitación a eventos](#)

[Enlaces de Interés](#)

[Estado y servicio vial](#)



INDICADORES ECONÓMICOS

INDICADOR	PERIODO	VARIACIÓN
PIB	II trimestre 2021	17,6%
PIB Transporte y almacenamiento	II trimestre 2021p	40,03%
IPC	Julio 2021	0,32%%
ICTC	Julio 2021	0,23%
TRM	Agosto 26 2021	\$ 3.865,04
ACPM	Junio 17 2021	\$ 8.652
Toneladas movilizadas	Junio 2021	\$11.069.810,35

PIB: fuente DANE. Precios constantes. Base 2015. Miles de millones de pesos. Variación anual.

IPC: fuente DANE. Base 2018. Variación mensual.

ICTC: fuente DANE. Base 2015. Variación mensual.

TRM: fuente Banco de la República. Promedio mensual.

ACPM: fuente Ministerio de Minas y Energía. Precio por galón. Referencia Bogotá.

Toneladas movilizadas por carretera: fuente Ministerio de Transporte. RNDC. Millones de toneladas movilizadas por carretera.



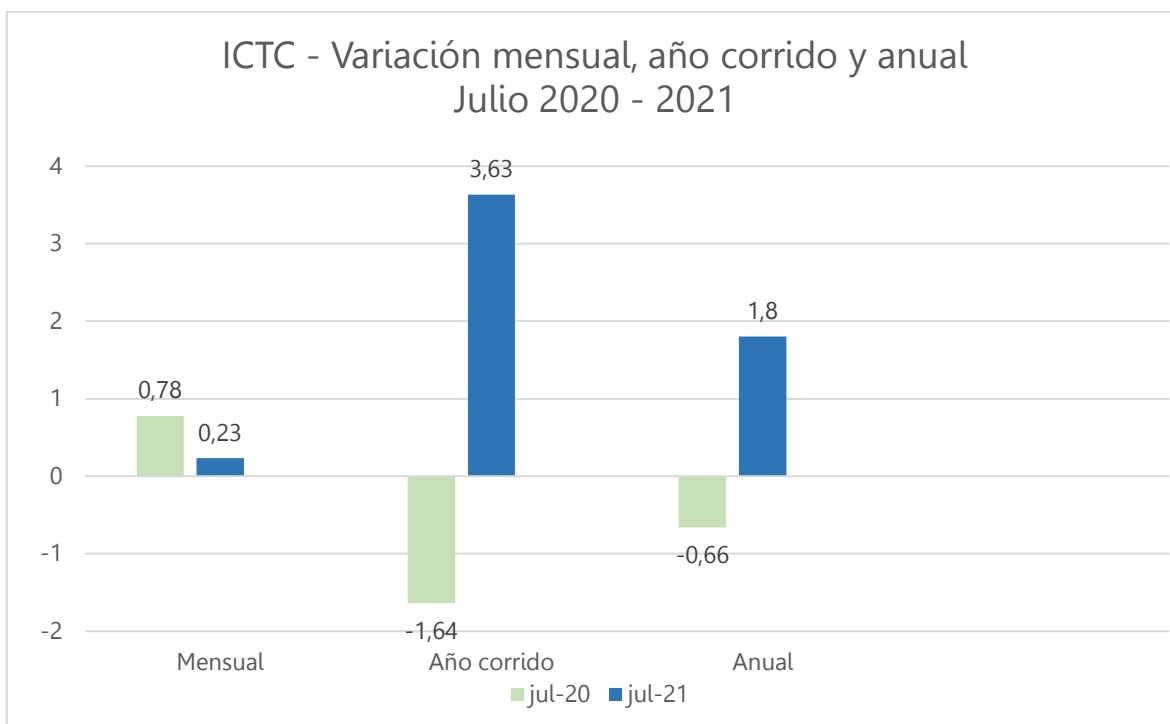
La Gerencia Logística Transporte e Infraestructura de la ANDI hace una cordial invitación a leer la nueva edición de la Revista A, edición # 277 de agosto de 2021, Reactivación consiente y sostenible.

En esta edición se puede encontrar información de general interés, noticias de diversos sectores de la economía y eventos.
https://issuu.com/andicolombia/docs/andi_277_paginas_para_web

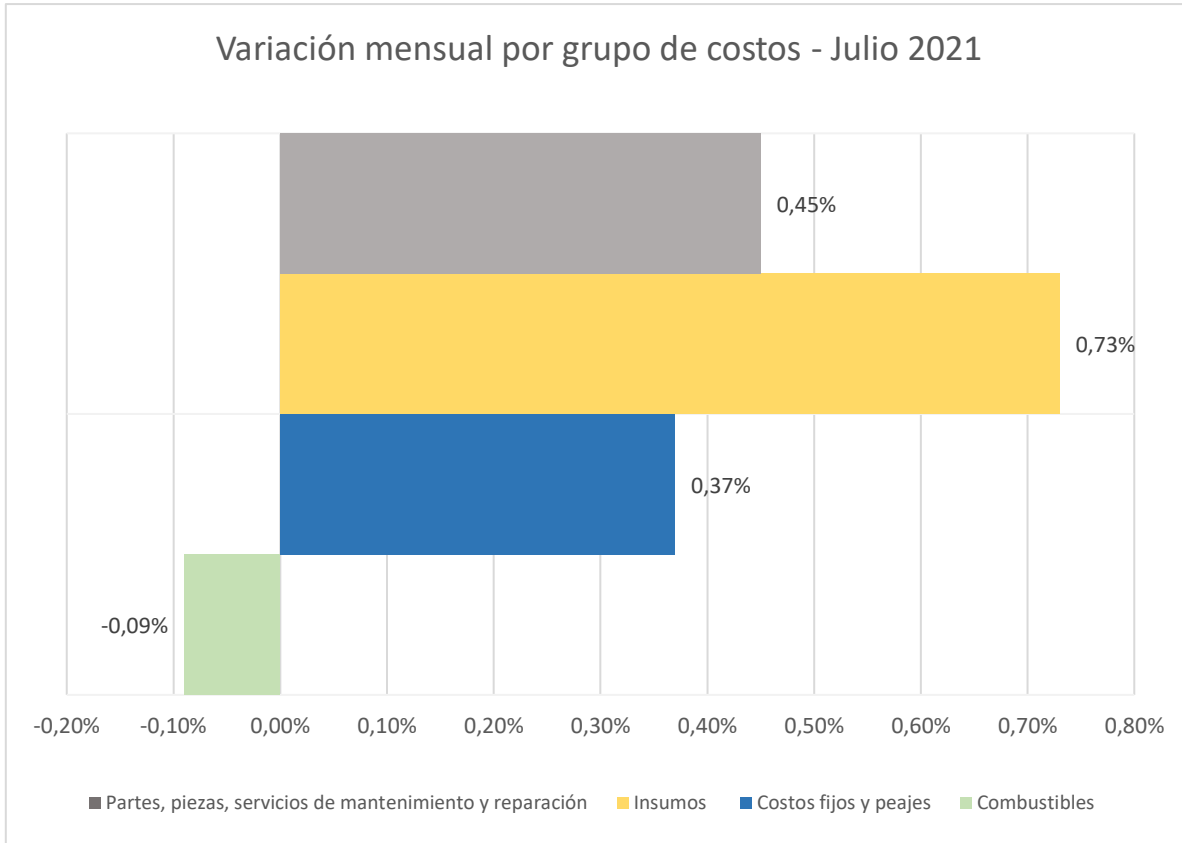
INFORME ICTC JULIO DE 2021

El Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera, permite medir las variaciones de precios de un conjunto representativo de bienes y servicios necesarios, para garantizar la movilización de un vehículo. Este es un indicador especializado que contribuye a que tanto el sector público como privado puedan tomar decisiones respecto a este sector.

Para dar inicio al análisis del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) presentado por la Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI, para el mes de julio de 2021, se presentó una variación mensual del 0,23%, con respecto a junio del 2021. Para la variación anual de julio esta fue de 2,61% y año corrido de 3,63%.



Respecto a la variación y contribución mensual por grupo de costos se puede determinar que, El grupo Combustibles (-0,09%) fue el único indicador con tendencia a la baja. Por otra parte, los grupos Costos fijos y peajes (0,37%), Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (0,45%) e Insumos (0,73%) registraron tendencias alcistas.

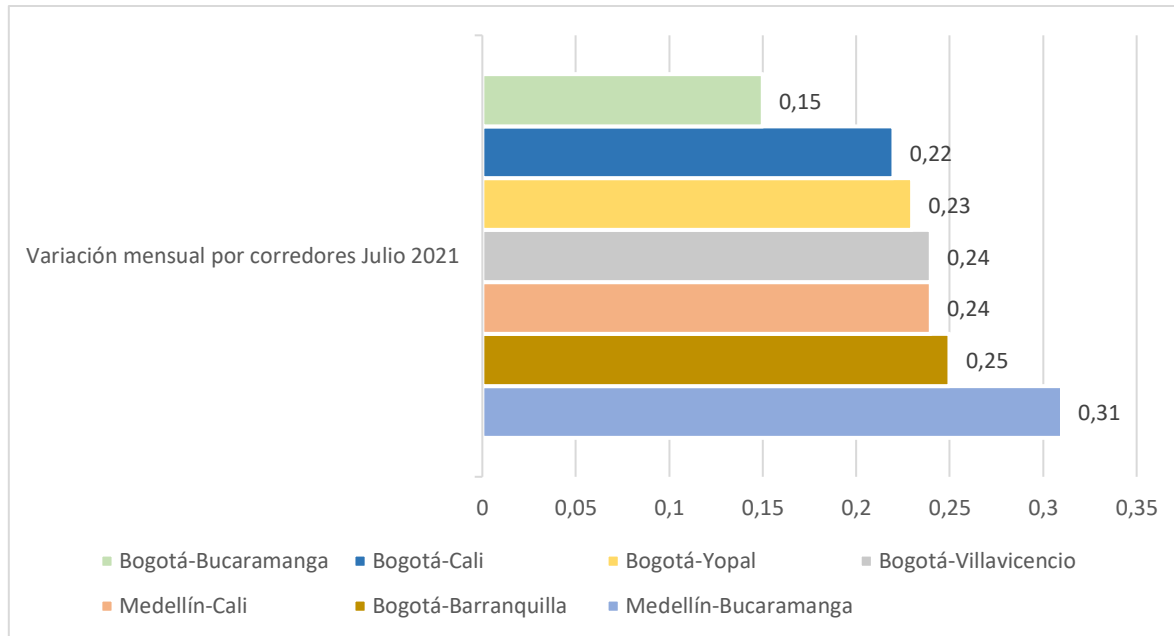


Desde otro punto de análisis, por clases de costos, al comparar julio con junio 2021, los principales aportes positivos a la variación mensual fueron: costo del vehículo y su apalancamiento (1,54%), lubricantes (1,36%) y llantas ubicadas en la tracción (0,76%). Del mismo modo al hacer la comparación de julio con junio de 2021, los aportes negativos a la variación mensual fueron: combustibles (-0,09%) y mano de obra conductor(es) y ayudante(s) (-0,03%).

Finalmente, la variación mensual por principales corredores de importancia estratégica del país para julio, a nivel nacional las variaciones se encuentran entre 0,31% y el 0,15%, todos los corredores logísticos tuvieron variaciones positivas,

siendo los de mayor variación positiva el corredor Medellín-Bucaramanga (0,31%), y Bogotá-Barranquilla (0,25%).

Es importante resaltar los elementos que contribuyeron a la tendencia alcista del presente ICTC, dentro de los cuales podemos encontrar el aumento de la TRM de manera general, de manera parcial el aumento en el precio de venta de algunos vehículos y el reporte de algunas entidades financieras.



CIRCULAR ÚNICA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

La Superintendencia de Transporte es el ente encargado de emitir la Circular Única, el principal objetivo de este documento es generar seguridad jurídica, racionalizando las normas que rigen el sector con un documento único, el cual permite la compilación de la reglamentación para que se pueda acceder a ella de forma sencilla y clara, a la vez proporciona un documento jurídico unificado y coherente y fomenta la reducción de costos de transacción para el sector privado.

La Circular Única de Infraestructura y Transporte fue publicada en el Diario Oficial No. 51.758 el 6 de agosto de 2021, cabe resaltar que la Circular Única solamente compiló Circulares Externas y resoluciones expedidas por esta Superintendencia, destinadas a los sujetos supervisados y a la ciudadanía en general.

Este documento presenta una categorización de acuerdo a la clasificación legal de los modos de transporte, dentro de los cuales podemos encontrar; Modo Acuático, Modo Aéreo, Modo Terrestre. Además, se encuentra una sección de supervisión subjetiva y otras actuaciones ante la Superintendencia de Transporte.

Modo Acuático

Dentro de este modo se puede encontrar la compilación de la regulación respecto a temas como el control de acceso y salida a las instalaciones portuarias, el límite de peso, el reporte de información en el módulo SIGT del Sistema de Supervisión VIGÍA, el reporte de deseos de buques. Además, por parte del sector fluvial se encuentra información sobre la regulación de la información a usuarios de transporte fluvial.

Modo Aéreo

En este modo se encuentra la compilación respecto a la sección de administradores de infraestructura, específicamente sobre las medidas preventivas, reporte de cierres programados y no programados, parciales o totales, de los nodos aeroportuarios y/o afectación de la infraestructura de transporte. También se puede encontrar los indicadores de competitividad aplicables a aeródromos o aeropuertos y la evaluación del servicio de la infraestructura y la difusión de derechos y deberes de los usuarios.

Respecto a la sección de empresas de transporte aéreo se puede encontrar información en materia de difusión de derechos y deberes de los usuarios.

Modo Terrestre

En este modo se puede encontrar la regulación sobre transporte por cable, específicamente sobre los criterios de seguridad para la operación de la infraestructura y transporte por cable.

También se especifica información sobre el transporte de pasajeros por carretera, respecto al control y seguimiento a infracciones de tránsito de los conductores. Este mismo tema es tratado en materia de transporte especial y transporte mixto y además se encuentra el ítem de información de transporte escolar.

En cuanto a las terminales de transporte terrestre, se encuentra información sobre las medidas preventivas, reporte de cierres programados y no programados, parciales o totales, de los nodos terrestre automotor y/o afectación de la infraestructura de transporte, los indicadores de competitividad aplicables a Terminales de Transporte Terrestre automotor de Pasajeros por carretera y la evaluación del servicio de la infraestructura, reporte de información

de pasajeros y despachos, actos que afecten la libertad de elección del usuario y programas de seguridad en la operación del transporte.

Respecto al transporte de carga se encuentra información sobre el control y seguimiento a infracciones de tránsito de los conductores, el límite de peso en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera y la tolerancia máxima positiva.

Adicionalmente, este modo compila información sobre las obligaciones de los administradores de infraestructura por carretera, específicamente en temas de control de sobrepeso en los corredores viales y medidas preventivas, reporte de cierres programados y no programados, parciales o totales, de los corredores viales (carreteros) y/o afectación de la infraestructura de transporte.

También se encuentra una sección sobre los administradores de infraestructura y operadores del transporte ferroviario, con información específica sobre el reporte de información estadística de movimiento de carga, pasajeros o mixto de transporte por vía férrea e incidencias operacionales en los corredores férreos, medidas preventivas, reporte de cierres programados y no programados, parciales o totales, de los corredores viales (férreos) y/o afectación de la infraestructura de transporte.

Respecto a las autoridades y organismos de tránsito y transporte se encuentra regulación específica sobre contratos relacionados con especies venales, vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito y aplicación de sanciones del régimen de transporte.

Supervisión Subjetiva

En esta sección se encuentra información en materia del reporte anual de información subjetiva, específicamente sobre el cargue de información en el sistema institucional. A la vez se encuentra información sobre el reconocimiento y funcionamiento de cooperativas y precooperativas, en materia específica de extensión del término de precooperativa y la conversión de precooperativas a cooperativas. También hay un pronunciamiento sobre la autorización de fusiones, escisiones y otras reformas estatutarias.

Además, se encuentra otra sección sobre cálculos actuariales, respectivamente en temas relacionados sobre quienes deben presentar estudios actuariales de pensiones, definición, objeto y alcance de los cálculos actuariales, plazos y lugar de presentación, la presentación de los estudios actuariales, las bases técnicas y las revelaciones en las notas a los estados financieros.

✚ Otras actuaciones ante la Superintendencia de Transporte

En esta sección se encuentra información en materia relacionada con el registro en el sistema institucional, logos y avisos de la superintendencia, el pago de contribución especial de vigilancia y de otras obligaciones, la entrega de vehículos inmovilizados, el cobro coactivo y los reportes relacionados con el sistema integral para la prevención y control del lavado de activos, la financiación del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva.

COLOMBIA APRUEBA LA LEY DE ABANDERAMIENTO

En la actualidad, Colombia cuenta con 4.088 naves registradas, dentro de las cuales 125 son de tránsito internacional, 3.963 son de tránsito nacional las cuales emplean su labor principalmente con el transporte de carga, tanqueros, remolcadores, pesca artesanal e industrial, lanchas de turismo y transporte de pasajeros, embarcaciones de recreo y deportivas.



La Ley de Abanderamiento, la cual fue una iniciativa liderada por la vicepresidenta Marta Lucía Ramírez, tiene como objetivo principal fortalecer la industria marítima, potencializar la generación de empleo, el desarrollo seguro del puerto y sus comunidades costeras. Esta Ley también permitirá que el país cree nuevas navieras y fortalecerá los servicios de cabotaje, cargueros y granel.

Además, esta Ley permitirá reducir trámites y requisitos para el registro único nacional de naves y fomentará el desarrollo de una flota mercante estratégica, a la vez facilita la expedición de una matrícula provisional a las naves ya que utiliza la sede electrónica, en un tiempo máximo de 72 horas y de igual forma concede la matrícula definitiva en 5 días. Otro de los aspectos de gran peso a resaltar es el beneficio tributario que se otorgará, el cual consiste en que lo que produzca la empresa con buques abanderados tendrá un 2% sobre el impuesto de renta, que actualmente es del 31%.

Se puede visualizar esta ley como una gran contribución al fortalecimiento de la industria marítima, incentiva la competitividad y el desarrollo del país.

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE

Édgar Higuera Gómez, gerente de Logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI, presenta este artículo donde menciona que los avances que se han propuesto en los últimos meses en cuanto a materia de política de infraestructura, logística y transporte están evidenciando lo que él denomina “el periodo logístico SARS”.

Se menciona que las operaciones logísticas han experimentado una evolución estructural, esto como consecuencia de la alta velocidad de los cambios ejercidos por las empresas y el gobierno en respuesta a la coyuntura de la pandemia del COVID-19. Bajo este panorama uno de los elementos fundamentales es la mejora del nivel del servicio en una relación de eficiencia y costos competitivos, esto conlleva a que los socios de la cadena logística del transporte lleguen a acuerdos sobre los costos de transporte bajo el principio de equilibrio económico.

El gobierno nacional ya ha desarrollado políticas en pro de mejorar este ámbito, reducir costos y mejorar la competitividad, dentro de las cuales podemos encontrar; la reducción de costos de vía en miras a la eficiencia operativa, los modelos de negociación y la necesidad de desarrollar procesos con buenas prácticas empresariales globales. Elementos que se pueden evidenciar en el Conpes 3527 de 2008, Conpes 3547 de 2009, Conpes 3982 de 2020, en el Plan Nacional de Desarrollo y el Decreto 1079 de 2015.

El último decreto mencionado anteriormente, hace una recomendación a la libre negociación de los servicios de transporte, es por esta razón que el gobierno diseñó la herramienta del SICE-TAC, la cual facilita las negociaciones de costos de las operaciones como un parámetro de referencia.

Édgar Higuera menciona que el periodo logístico SARS se está generando debido a la desalineación entre la aplicación de la política logística y de transporte con la operación eficiente de los procesos empresariales en la cadena por parte del Ministerio de Transporte. La preocupación gira en torno al desenfoco del Ministerio de Transporte, donde el 6 de mayo de 2021, este órgano afirmó que en ningún caso se podrán efectuar pagos a los transportadores por debajo de los costos mínimos publicados en el SICE-TAC. Esto evidencia la fragilidad de la posición del Ministerio de transporte, donde como lo menciona el autor, se está lesionando la confianza

legítima de las empresas y además se está afectando en gran medida la competitividad del país.

También, otro de los elementos que está en el ojo del huracán es la propuesta de definir el tiempo de operación de los vehículos o camiones en 12 horas por día, en contraposición con el hecho de que los puertos trabajan 7x24x365, lo que tiene efectos drásticos como los sobrecostos y una subutilización de recursos.

Todo lo mencionado anteriormente resulta verdaderamente preocupante, ya que estas políticas están teniendo una incidencia directa en la economía nacional y en la competitividad, generan reducciones de la tasa de recuperación de la inversión, menor cantidad de kilómetros recorridos y una disminución en la generación de empleos.



Eficiencia y competitividad en el transporte de carga terrestre

Los avances propuestos en los últimos meses en la política de infraestructura, logística y de transporte evidencian lo que puede llamarse "el periodo alógico-SARS".

ELABORACIÓN:
Diego de la Hoz
ANDI/PAGE

Las operaciones logísticas en los dos últimos años han sufrido una evolución estructural del proceso, producto de la alta velocidad de los cambios suscitados por las empresas y el Gobierno para afrontar la pandemia del COVID-19. En esta evolución se ha promovido el concepto de mejora del nivel de servicio con eficiencia y costo competitivo como una exigencia del mercado, lo que impulsa a los socios de la cadena logística del transporte —el generador de la carga, la empresa de transporte y el inversor de los equipos— a llegar a acuerdos sobre los costos de transporte con equilibrio económico.

Los costos logísticos, según la Encuesta Nacional Logística 2020, que para el caso de Colombia son del orden de 12,6%, están por fuera del objetivo de la OMC, que apunta que en la actualidad por debajo del 9%. Esta diferencia de porcentajes representa una oportunidad de mejora de la cadena logística de transporte terrestre de carga, ya que los costos de transporte de carga por carretera, que hacen parte de los costos logísticos, representan el 50,7% (OMC, 2020) y una mejora en este indicador se ve reflejada en el precio final de los productos.

En el Gobierno nacional existen políticas documentadas desde antes de 2008 en las que se presentan parámetros y propuestas para la

reducción de los costos logísticos, desde se impulsa la reducción de costos en la eficiencia operativa, los modelos de negociación y la necesidad de desarrollar procesos con formas prácticas empresariales ágiles, tal como se evidencia, entre otros, en el Compás 2027 de 2008, Política Nacional de Competitividad y Productividad (PNCP), donde se incluye la logística como una estrategia de la PNCP que comprende infraestructura, logística y transporte. El Compás 2047 de 2009, donde se define lineamientos para la adquisición de los mejores servicios logísticos y de transporte, orientados a la competitividad del país. El Compás 2020 de 2020, Política Nacional de Logística, en el cual, entre otros, se plantea la productividad en la prestación de los servicios de transporte de carga por los diferentes medios, y (4) en el marco de la operación de la cadena logística de transporte, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) donde se incluye servicios de 24 horas al día, 7 días a la semana, para garantizar la fluidez de la cadena, y el Decreto 1079 de 2015 que surge el Decreto 1067 de 2015, modificado por el Decreto 2228 de 2015, que reestructura la línea regulatoria de los servicios de transporte,

para lo cual se diseñó una herramienta conocida como el SIC-TAC, disponible en la página web del Ministerio de Transporte, que facilita las negociaciones de costos de las operaciones como un parámetro de referencia.

A pesar de los avances propuestos en la política de infraestructura, logística y de transporte, en los últimos meses se evidencian lo que puede llamarse "el periodo alógico-SARS" o el periodo de desactivación como la aplicación de la política logística y de transporte con la operación adicional de los puertos correspondiente en la cadena por parte del Ministerio de Transporte.

En caso contrario del desconocer del Ministerio evidencian en el concepto jurídico emitido el 6 de mayo de 2021, en el que se afirma que "según la normalidad jurídica, en ningún caso se podría electuar pagos a los transportadores por el pago de los costos mínimos publicados en el SIC-TAC", para lo cual, a los hechos se le debe aclarar el concepto de costos mínimos de operación, llamado como base el Decreto 2092 de 2015 que, en su artículo 1º, establece, entre otros, su definición.

Los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que se obtienen en una ruta origen-destino, considerando los parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia, con base en la información de costos reportada y controlada en el SIC-TAC.

Además, en el artículo 4º se establece que el Ministerio de Transporte "cuenta con un sistema de información de costos de referencia y un conjunto de mecanismos de flujo y del valor a pagar" como un elemento complementario. Por lo demás, esta posición es la misma que aparece en el Memorando Conjunto N° 335103010124621, del 15 de mayo de 2017, del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte y en la Guía de la Superintendencia sobre "Indicadores económicos en el transporte terrestre automotor de carga", de la que se transcribe lo siguiente:

El valor a reconocer en las relaciones económicas del costo kilómetro por tonelada eficientemente transportada debe ser calculado

1. Véase libro de los indicadores económicos de competitividad SIC-TAC/2017.

Visita la revista **A** aquí para poder ver este artículo completo y mucho más

INVITACIÓN A EVENTOS

📌 Seminario virtual sobre innovación y transformación digital en los procesos de logística y transporte



Innovación y transformación digital en los procesos de logística y transporte

SENA ANDI
Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura

Grupo 1 **Barranquilla** - 31 de agosto al 3 de septiembre **CUPO ALCANZADO**
Grupo 2 **Bogotá** - 31 de agosto al 3 de septiembre **CUPO ALCANZADO**
Grupo 3 **Bucaramanga** - 6 al 9 de septiembre **CUPO ALCANZADO**
Grupo 4 **Cali** - 6 al 9 de septiembre **CUPO ALCANZADO**
Grupo 5 **Cartagena** - 13 al 16 de septiembre
Grupo 6 **Ibagué** - 13 al 16 de septiembre
Grupo 7 **Medellin** - 20 al 23 de septiembre **CUPO ALCANZADO**
Grupo 8 **Pereira** - 20 al 23 de septiembre

PORQUE CREEMOS QUE UNIDOS
LOGRAMOS EL PROGRESO. CREAMOS LAS
OPORTUNIDADES PARA TRABAJAR JUNTOS

Las acciones de formación ejecutadas en el marco de la convocatoria DG 1-0001 - 2021 son gratuitas para los trabajadores beneficiarios.

[Grupo Bolívar](#) - cierre de inscripción 6 de septiembre.

[Grupo Tolima](#) - cierre de inscripción 6 de septiembre.

[Grupo Risaralda](#) - cierre de inscripción 13 de septiembre.

- ✚ Foro virtual de LatinPyme sobre los retos del sector logístico y transporte de cara a la reactivación económica

- ✚ Proyecto Giro Zero, impulsando el transporte de carga terrestre hacia cero emisiones

INFORMACIÓN DE INTERES

Información DITRA

De acuerdo con información de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – DITRA, en su última actualización el 27 de agosto de 2021, a nivel nacional hay (3) vías con cierre total. Por su parte, hay (19) cierres nacionales programados y (12) pasos restringidos.

Las vías nacionales con cierre total son, Arauca en la vía Saravena – Cubara en el KM 138+200 por motivo de pérdida de banca, no hay vías alternas. También esta Cesar en la vía San Roque – La Paz en el KM 7+100 por motivo de fallas en la estructura del Puente Anime, la vía alterna es San Roque – Cruce de Chiriguana. Para finalizar esta Casanare en la vía Aguazul – Sogamoso en el KM 117+500 por hundimiento de la calzada, no hay vías alternas.

Respecto a los cierres nacionales programados, se encuentran en el departamento de Antioquia, Arauca, Boyacá, Casanare, Cauca, Caquetá, Cundinamarca, Tolima, Magdalena, Meta, Norte de Santander, San Andrés, Santander, Urabá, Nariño y Valle del Cauca.

[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL](#) - [Agosto 27 de 2021](#)

INVIAS no presenta información recientemente actualizada, según el informe de DITRA a nivel nacional hay **(3)** vías con cierre total, **(19)** cierres nacionales programados y **(12)** pasos restringidos.

NACIONALES

[IIRSA](#)

[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)

[DNP](#)

[CONPES 5239](#)

[ANI](#)

[INVIAS](#)

[LOGYCA](#)

[Policía Nacional](#)

[Infraestructura Visible](#)

INTERNACIONALES

[MIT Supply Chain](#)

[World Economic Forum](#)

[The World Bank](#)