

18 de diciembre de 2025

Noticias del Sector



La economía del mar y su aporte al desarrollo productivo: claves del Seminario de Cultura Estadística



La cámara Marítima y Portuaria de la ANDI participó el día 12 de diciembre en el Seminario de Cultura Estadística, organizada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), dedicada al análisis de la economía del mar en Colombia. El espacio reunió a entidades del Estado, autoridades marítimas, gremios, academia y expertos nacionales e internacionales, con el propósito de fortalecer la comprensión y el uso de la información estadística oficial como insumo para la toma de decisiones públicas y privadas en el sector marítimo.

Durante la jornada, se presentaron y discutieron los resultados actualizados de la Cuenta Satélite del Sector Marítimo (CSSM), que cubre el período 2019–2024 y permite medir de manera sistemática la contribución de las actividades marítimas y costeras al producto interno bruto, al empleo y a otros agregados macroeconómicos. El seminario se consolidó como un espacio de diálogo técnico orientado a mejorar la apropiación social de estas estadísticas y a resaltar el papel estratégico del mar en el desarrollo económico, social y territorial del país.

En la apertura del evento, la directora general del DANE, Piedad Urdinola Contreras, destacó que la Cuenta Satélite del Sector Marítimo es el resultado de un trabajo interinstitucional riguroso, alineado con los estándares internacionales de producción estadística, y subrayó su valor como bien público para tomadores de decisiones, sector privado, academia y ciudadanía. Señaló que esta herramienta hace visible un sector históricamente subrepresentado en las cuentas nacionales y abre el camino para avanzar hacia mediciones más detalladas, incorporar nuevas variables como empleo, sostenibilidad y análisis territorial, y fortalecer la base técnica de las políticas públicas relacionadas con el mar.

Por su parte, en su intervención, el almirante John Fabio Giraldo Gallo, director general marítimo, resaltó que el seminario buscó promover un diálogo amplio en torno al valor agregado de las actividades marítimas y su impacto en el aparato productivo nacional. Enfatizó que el sector marítimo representa una porción significativa del territorio colombiano y que su valoración económica apenas comienza a dimensionarse. Asimismo, señaló que la Cuenta Satélite sienta bases sólidas para diseñar políticas públicas y estrategias de desarrollo que reconozcan al mar como un motor clave de crecimiento, bajo modelos económicos y de gestión cada vez más sostenibles.

El panel de expertos reunió a representantes de distintos eslabones estratégicos del sector marítimo y logístico. A lo largo del diálogo, se abordaron los principales usos de la información estadística para identificar oportunidades de negocio, fortalecer las cadenas productivas y mejorar la articulación entre industria, academia y Estado, así como los retos asociados a la disponibilidad, desagregación y aplicación práctica de los datos.

Desde el ámbito gremial y académico, se destacó la importancia de contar con cifras claras y confiables para sustentar propuestas de política pública, avanzar en la modernización del sector, mejorar la competitividad y orientar decisiones regulatorias. También se subrayó la necesidad de que las normas y políticas respondan a necesidades reales del sector, apoyadas en evidencia estadística, y que puedan evaluarse de manera sistemática antes y después de su implementación. De igual forma, se planteó como desafío avanzar hacia indicadores más específicos en temas como empleo, productividad, costos, eficiencia logística, sostenibilidad y análisis territorial diferenciado entre regiones.

El desarrollo del seminario permitió evidenciar que la Cuenta Satélite del Sector Marítimo es una herramienta clave para hacer visible el aporte real de la economía del mar al país. A través de esta medición, es posible identificar con mayor claridad actividades como el transporte marítimo, la operación portuaria, la logística asociada, el comercio, los servicios especializados, la pesca y la industria naval, así como su incidencia en el valor agregado, el empleo y la dinámica productiva nacional.

En este sentido, las estadísticas del mar se convierten en un insumo concreto para orientar decisiones públicas y privadas, evaluar el desempeño de los puertos, priorizar inversiones, fortalecer la competitividad del sector y avanzar en estrategias de sostenibilidad basadas en evidencia. Su apropiación y uso continuo fortalecen el diálogo entre actores, contribuyen a una mejor planificación territorial y consolidan al sector marítimo como un componente estratégico para el crecimiento económico y el desarrollo de las regiones y del país.

[Para ver el Boletín con la información del CSSM, click aquí.](#)

Buenaventura consolida su papel estratégico en el Pacífico: Ecopetrol realiza su primera exportación de petroquímicos desde el puerto



El puerto de Buenaventura continúa fortaleciendo su rol como plataforma clave para el comercio exterior colombiano en el Pacífico. Ecopetrol anunció la realización de su primera exportación de petroquímicos desde esta terminal, un hito que abre nuevas oportunidades logísticas y comerciales para la región y para la estrategia de internacionalización de la compañía.

La operación incluyó el despacho de 1.400 toneladas de xileno y tolueno con destino a Perú y Chile. Estos productos fueron fabricados en la refinería de Barrancabermeja y transportados hasta la terminal de Algrangel, en Buenaventura, donde fueron almacenados antes de su traslado al muelle de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) para su exportación final.

Ecopetrol destacó que esta ruta desde Buenaventura permitirá exportaciones periódicas cada 45 días, con volúmenes cercanos a 1.550 toneladas por operación, logrando una mejora estimada de USD 40 por tonelada en su margen de utilidad. La empresa proyecta exportar desde este puerto alrededor de 12.400 toneladas al año, con un valor aproximado de USD 6 millones.



El uso de Buenaventura como puerto de salida hacia Suramérica también responde a una estrategia de optimización logística que reduce costos frente al modelo tradicional de exportación desde el Caribe y facilita el acceso hacia mercados clave del Pacífico. En particular, Ecopetrol espera incrementar sus ventas hacia Ecuador entre 20% y 70%, consolidando su presencia en la región.

De acuerdo con la petrolera, este movimiento no solo mejora la eficiencia de sus operaciones, sino que también contribuye al desarrollo económico del puerto y de Buenaventura, impulsando la actividad comercial y el fortalecimiento de la cadena logística local.

Con esta primera exportación, Buenaventura reafirma su posición como un nodo estratégico para la diversificación de cargas y un punto fundamental en la integración comercial de Colombia con Suramérica.

[Para más información, click aquí.](#)

Grupo Puerto de Cartagena fortalece el diálogo logístico con actores clave del sector cafetero



El Grupo Puerto de Cartagena recibió la visita de representantes de la Specialty Coffee Association y de la National Federation of Colombian Coffee Growers, en un espacio de intercambio técnico orientado a profundizar en las capacidades y procesos de su operación logística para el manejo y exportación de café.

Durante el encuentro, se presentaron los principales componentes de la operación portuaria especializada en café, destacando los estándares de calidad, trazabilidad y eficiencia que permiten atender las exigencias de los mercados internacionales y acompañar la cadena de valor del grano colombiano.



Asimismo, se abordó el papel estratégico que cumplen la logística, la tecnología y el talento humano del Grupo Puerto de Cartagena en el fortalecimiento de la competitividad del Café de Colombia, garantizando una operación confiable, segura y alineada con las dinámicas del comercio global.

Este tipo de espacios refuerza el trabajo articulado entre el sector portuario y el sector cafetero, consolidando al Grupo Puerto de Cartagena como un aliado clave para la internacionalización del café colombiano y para el posicionamiento del país como proveedor de productos de alto valor en los mercados internacionales.

[Para más información, click aquí.](#)

Puerto Bahía destaca el papel del sector portuario en la consolidación de un clúster industrial para Cartagena

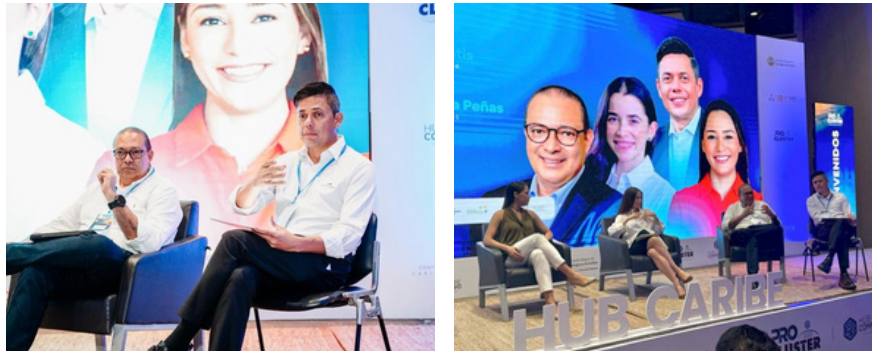


Cartagena avanza con paso firme hacia la construcción de un ecosistema industrial más integrado, competitivo y sostenible. En este contexto, Puerto Bahía participó activamente en el panel “Cartagena: hacia un Clúster Industrial de talla mundial”, desarrollado en el marco del ProCluster de la Cámara de Comercio de Cartagena, un escenario estratégico para discutir el futuro productivo de la ciudad.

El gerente general de Puerto Bahía, Raul Pérez Tatis, compartió la visión de la terminal sobre los desafíos y oportunidades que requiere la consolidación de un clúster industrial moderno.

Durante la conversación se abordaron temas esenciales como sostenibilidad, seguridad energética, integración industria-energía-logística, estandarización técnica y atracción de inversión, aspectos que resultan fundamentales para fortalecer un sistema industrial robusto y con proyección regional.

Desde Puerto Bahía se resaltó el rol del puerto como plataforma multipropósito que habilita la integración entre sectores productivos. Se destacó cómo la terminal aporta eficiencia operativa, confiabilidad logística y preparación del territorio para nuevos vectores energéticos, elementos esenciales para impulsar un desarrollo industrial de largo plazo.



El panel contó también con la participación de representantes de Ecopetrol – Refinería de Cartagena, ANDI Seccional Bolívar, Promigas y la Cámara de Comercio de Cartagena, quienes coincidieron en la importancia de avanzar de manera articulada en estrategias de colaboración interempresarial, optimización de recursos y sostenibilidad, en conexión con las tendencias globales promovidas por el Foro Económico Mundial (WEF).

Con esta participación, Puerto Bahía reafirma su compromiso con el crecimiento competitivo de Cartagena, fortaleciendo su papel como aliado clave en la transformación industrial de la región.

[Para más información, click aquí.](#)

CMA CGM incorpora a Barranquilla en su servicio Yuka, fortaleciendo la conexión marítima con Estados Unidos y Centroamérica

La línea naviera CMA CGM anunció la incorporación del puerto de Barranquilla a su servicio Yuka, una de sus rutas estratégicas que enlaza el Golfo de Estados Unidos con Centroamérica y Colombia. Esta ampliación comenzará a operar a partir de mediados de diciembre, marcando un nuevo avance en la conectividad marítima del país.

Con esta actualización, el servicio tendrá una rotación semanal que incluirá las siguientes escalas: Houston, Puerto Cortés, Santo Tomás de Castilla, Cartagena, Barranquilla, Kingston, y nuevamente Puerto Cortés, Santo Tomás de Castilla y Houston, según informó la consultora Alphaliner.

La nueva estructura del circuito asumirá una duración de cuatro semanas, en lugar de tres, y será operada con cuatro buques cuya capacidad oscila entre 1.691 y 2.564 TEU. La primera recalada en Barranquilla será realizada por el portacontenedores Hansa Siegburg, con capacidad para 1.738 TEU, el 18 de diciembre.



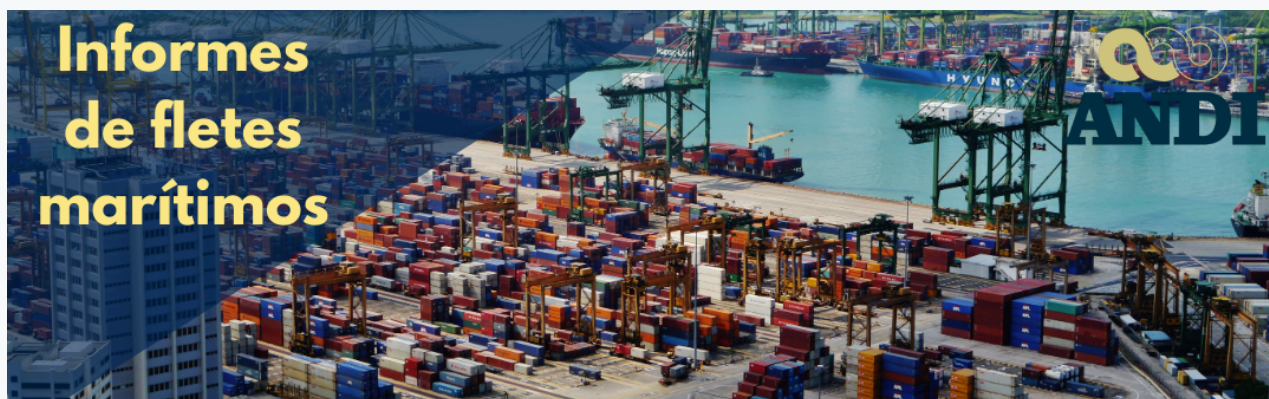
Los otros tres buques asignados al servicio serán:

- CMA CGM Platon, de 1.713 TEU y 240 conexiones para contenedores refrigerados.
- CMA CGM Fort St Louis, de 2.260 TEU y 556 enchufes para reefers.
- Perito Moreno, de 1.740 TEU y 300 conexiones para carga con control de ambiente.

La ampliación del servicio Yuka representa una oportunidad estratégica para Barranquilla, al integrarse con una red clave para el comercio exterior y mejorar la conectividad logística del Caribe colombiano con los principales mercados del hemisferio.

Aunque Cosco Shipping Lines y OOCL, que participan en la misma ruta bajo la marca GCX, no han anunciado aún la promoción de esta nueva escala, la decisión de CMA CGM confirma la creciente importancia del puerto de Barranquilla en el comercio regional.

[Para más información, click aquí.](#)



El índice mundial de contenedores de Drewry aumentó un 12% a 2.182 dólares por contenedor de 40 pies esta semana.

- El índice mundial de contenedores Drewry (WCI) subió un 12% a 2.182 dólares por contenedor de 40 pies, lo que marca el tercer aumento semanal consecutivo, debido principalmente a los aumentos de tarifas en las rutas comerciales Transpacífico y Asia-Europa.
- Tras la caída de la semana anterior, que llevó las tarifas spot a su segundo nivel más bajo desde enero de 2025, las tarifas en la ruta transpacífica se recuperaron esta semana. Las tarifas spot de Shanghái a Nueva York subieron un 19%, hasta los 3293 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las de Los Ángeles subieron un 18%, hasta los 2474 dólares. Según Container Capacity Insight de Drewry, se han anunciado 10 salidas en blanco para la próxima semana en la ruta comercial transpacífica.
- Las tarifas spot en la ruta Shanghái-Génova experimentaron un aumento de dos dígitos, un 10% hasta los 3.314 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las de la ruta Shanghái-Róterdam se expandieron un 8% hasta los 2.539 dólares. Las tarifas spot en la ruta comercial Asia-Europa se han mantenido estables o en aumento durante tres semanas consecutivas. Esta fortaleza se debe a un cambio en los patrones estacionales. En los últimos tres años, Drewry ha registrado un crecimiento intermensual de la demanda de dos dígitos en diciembre, estableciendo los sólidos volúmenes de fin de año como la nueva normalidad. Dado que las navieras ya están registrando reservas anticipadas antes del inminente Año Nuevo Lunar en febrero de 2026, Drewry prevé ligeros aumentos adicionales de tarifas la próxima semana.

[Para ver el índice Compuesto de Drewry, click aquí](#)

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES INDICADORES MUNDIALES DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES	GLOBAL CONTAINER INDEX	WORLD CONTAINER INDEX	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA
	\$1934	\$2182	\$1043	\$2344
	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
	DATOS A 11 DE DICIEMBRE DE 2025	DATOS A 18 DE DICIEMBRE DE 2025	DATOS A 11 DE DICIEMBRE DE 2025	DATOS A 11 DE DICIEMBRE DE 2025
	-0.49%	11.50%	4.55%	-0.42%
	\$9.6 MENOS QUE EL REPORTE DEL 4/12/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	\$225 MAS QUE EL REPORTE DEL 11/12/25 DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	\$45 MÁS QUE EL REPORTE DEL 4/12/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	\$10 MENOS QUE EL REPORTE DEL 4/12/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)

Normatividad de Impacto en el Sector



Resolución N° 1288 de 2025 - Establecimiento del procedimiento para la habilitación de puertos y muelles para el comercio exterior

La resolución adiciona el Capítulo 1 al Título 2 de la Parte 2 del Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC 6) en materia de seguros y tarifas, estableciendo cargos por el uso de áreas de fondeo para Unidades Flotantes de Almacenamiento (FSU) y Unidades Flotantes de Regasificación y Almacenamiento (FSRU) que realizan operaciones especiales de gas natural licuado o gas licuado de petróleo de manera permanente. La tarifa se calcula mensualmente con base en la Unidad de Valor Básico (UVB). Para unidades FSU y FSRU en operaciones especiales de GNL o GLP, la tarifa mensual por el uso del área de fondeo se fija en 8.143,20 UVB. La resolución se fundamenta en la Ley 1115 de 2006, que faculta a DIMAR para definir y recaudar tarifas por servicios prestados, y en la Ley 2294 de 2023 que establece la UVB. La medida rige desde su publicación en el Diario Oficial

[Para más información, click aquí.](#)

Doctrina aduanera - Alcance de sanciones y medidas aplicables tras la entrada en vigor del Decreto Ley 920 de 2023

El concepto 018068 aclara que el Concepto 008937 de 2025 solo aplica a hechos ocurridos bajo la vigencia del Decreto 1165 de 2019, es decir, antes de la entrada en vigor del Decreto Ley 920 de 2023. Para situaciones posteriores, la sanción de multa prevista en el artículo 220 del Decreto 1165 de 2019 deja de ser aplicable. La autoridad aduanera debe aplicar las medidas cautelares y procedimientos previstos en el Decreto Ley 920 de 2023. Asimismo, el procedimiento del artículo 220 del Decreto 1165 de 2019, que otorgaba cinco días al turista para reexportar el vehículo antes de la aprehensión, se considera derogado. En cuanto a la importación temporal de vehículos de turistas, resultan aplicables las infracciones del artículo 29 del Decreto Ley 920 de 2023, la inmovilización del artículo 7 y la causal de aprehensión del numeral 2 del artículo 69. El concepto concluye que la sanción del artículo 220 del Decreto 1165 de 2019 decae por ausencia de fundamento normativo, dado que no fue incorporada en el Decreto Ley 920 de 2023.

[Para más información, click aquí.](#)

Sentencia - Sentencia sobre deducción del valor agregado nacional en mercancías desde Zona Franca

La decisión confirma la legalidad de los actos administrativos mediante los cuales la autoridad aduanera negó la deducción del valor agregado nacional en la importación de una mezcla de aceite vegetal proveniente de una Zona Franca, concluyendo que la operación realizada por la empresa no constituía un proceso de fabricación, producción, reparación, reconstrucción o reacomodamiento válido para efectos de la deducción prevista en el artículo 400 del Decreto 2685 de 1999. La Sala determinó que la mezcla ejecutada correspondía a una operación básica sin intervención de maquinaria, que no transformó las propiedades ni características esenciales del producto, por lo que no se acreditó un valor agregado susceptible de deducción.

Normatividad de Impacto en el Sector



En consecuencia, la mercancía debía valorarse sin restar componentes nacionalizados utilizados en la zona franca. Adicionalmente, se concluyó que la actora incurrió en la infracción relativa a declarar una base gravable inferior a la que correspondía, dado que el certificado de integración contenía inexactitudes imputables al importador. La sentencia confirma la decisión del Tribunal Administrativo del Valle del Cauca y mantiene la sanción aduanera. También se ordena la condena en costas a la parte demandante.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyectos Normativos - Ampliación de obligados a presentar el reporte de conciliación fiscal ante la DIAN

LEI el proyecto de resolución modificaría parcialmente la Resolución 000227 de 2025 para ampliar el grupo de contribuyentes obligados a presentar el reporte de conciliación fiscal. La propuesta se orientaría a facilitar la fiscalización de la tasa mínima de tributación para contribuyentes con estados financieros consolidados o combinados, permitiendo identificar diferencias entre normas contables y tributarias. La medida aplicaría a declarantes del impuesto sobre la renta que consoliden o combinen estados financieros, o que reporten la condición de grupo empresarial o situación de control, incluidos filiales y subsidiarias, sin importar el nivel de ingresos brutos fiscales. El proyecto adicionaría un inciso al artículo 1.4.3.1 de la Resolución 000227 de 2025 para establecer la obligación de presentar el reporte mediante los servicios informáticos de la DIAN. La propuesta se encuentra publicada para comentarios y no genera impactos económicos, ambientales ni presupuestales, según la entidad.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto de Decreto - Por el cual se modifica el artículo 114 y se adiciona el parágrafo 4 al artículo 169 del Decreto 1165 de 2019

El proyecto de decreto modificaría el artículo 114 del Decreto 1165 de 2019 y adicionaría un parágrafo al artículo 169, ajustando los requisitos para la participación de observadores en operaciones de importación. Se limitaría el acceso a información sensible con el fin de proteger el control aduanero y se exigirían acreditaciones asociadas a experiencia gremial, conocimiento técnico y trayectoria en operación aduanera. La autorización de observadores podría ser revocada por incumplimiento, y se incluiría un régimen transitorio de un año para que los gremios gestionen la renovación de sus acreditaciones bajo los nuevos parámetros. El parágrafo incorporado al artículo 169 permitiría a la DIAN fijar términos especiales de permanencia en lugar de arribo para graneles líquidos de hidrocarburos movilizados por ductos, atendiendo necesidades logísticas. El proyecto entraría en vigencia quince días después de su publicación y no requeriría trámite adicional de función pública.

[Para más información, click aquí.](#)

Se reciben comentarios hasta el 17 de diciembre al siguiente correo
mcherrera@andi.com.co o PCCAMARAS09@andi.com.co

Normatividad de Impacto en el Sector



Proyecto de Decreto - “Por el cual se realizan modificaciones y se adicionan los capítulos 2 y 3 al Título 4 de la Parte 4 del Libro 2 al Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte de la Parte 4 del Libro 2 al Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte

El proyecto de decreto modificaría y adicionaría los capítulos 2 y 3 del Título 4 de la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, con el fin de reglamentar el desarrollo de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) en macrozonas de transferencia intermodal asociadas a corredores logísticos estratégicos. Se crearían el Registro Único de Proyectos de Infraestructura Logística Especializada (RUPILE) y el Registro Único de Operadores de Infraestructura Logística Especializada (ILE), cuya administración estaría a cargo del Ministerio de Transporte.

El proyecto definiría conceptos clave como modo de transporte, nodos y cadena de transporte, corredor logístico, macrozona de transferencia intermodal y operador ILE. También se establecería el procedimiento para el registro de ILE ubicadas en macrozonas que aseguren el intercambio entre modos de transporte y para la inscripción de operadores. Se fijarían requisitos técnicos y el deber de presentar un Plan Maestro General de la ILE. Además, se determinarían los plazos para estudio de solicitudes de registro, vigencia de las inscripciones y causales de cancelación. La Superintendencia de Transporte realizaría inspección, vigilancia y control del cumplimiento. El proyecto modificaría artículos adicionales del Decreto 1079 de 2015 en materia de permisos y definición de infraestructura de transporte.

[Para más información, click aquí.](#)

Noticia - Reglamentación para optimizar permanencia de contenedores vacíos y operación portuaria

El comunicado señala que se adelanta una reglamentación destinada a ordenar la permanencia de contenedores vacíos, con el fin de reducir costos logísticos y mejorar la eficiencia operativa, especialmente en Buenaventura. Se avanza en la definición de reglas para patios y zonas de entornamiento mediante un borrador de resolución. También se evalúan resultados de un piloto de operación portuaria continua 24/7 y se priorizan obras orientadas a mejorar accesos al puerto. Se anuncia el fortalecimiento de la Secretaría de Tránsito de Buenaventura en apoyo a la operación logística y se reafirma el compromiso gubernamental con el comercio exterior y la actividad portuaria.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto de Decreto - Incremento arancelario para importaciones del sector siderúrgico y metalmecánico

El proyecto modificaría parcialmente el Decreto 1881 de 2021 para establecer un arancel del 35% a las importaciones de diversas mercancías siderúrgicas y metalmecánicas clasificadas en subpartidas específicas. La medida tendría vigencia inicial de un año, periodo en el cual se evaluaría su impacto. Se aplicaría sin perjuicio de los tratados y acuerdos internacionales vigentes. Entraría en vigor quince días comunes después de su publicación.

Normatividad de Impacto en el Sector



La propuesta responde a una recomendación del Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior, orientada a fortalecer la competitividad de la industria nacional ante el aumento de importaciones con valores CIF decrecientes. El sector siderúrgico y metalmecánico se considera estratégico para la economía, y el proyecto se somete a consulta durante quince días

[Para más información, click aquí.](#)

Circular Externa 106 de 2025 - Solicitud de información sobre proyectos de importación, almacenamiento o regasificación de GNL

La circular señalaría que la UPME recopilará información técnica, financiera, logística y regulatoria sobre proyectos existentes o en planeación que involucren importación, almacenamiento o regasificación de Gas Natural Licuado (GNL). La solicitud abarcaría iniciativas públicas o privadas y tendría como propósito alimentar la actualización del Estudio Técnico del Plan de Abastecimiento de Gas Natural. Los interesados deberían remitir datos sobre capacidad de infraestructura, cronogramas, permisos, estado de licencias, ubicación de instalaciones, proyecciones de inversión y análisis de cadenas logísticas. La información sería utilizada exclusivamente para fines de planeación energética y elaboración de escenarios de abastecimiento. Se precisarían lineamientos sobre tratamiento confidencial de los datos enviados y su desvinculación de los procesos de declaratoria de incumplencia establecidos en regulaciones vigentes. La UPME indicaría que la entrega de información debe ser veraz, completa y soportada, incluyendo plantillas y formatos suministrados por la entidad.

[Para más información, click aquí.](#)

Noticia - Actualización del factor de emisión del Sistema Interconectado Nacional para inventarios GEI y proyectos de mitigación 2024

El debate del proyecto de ley de financiamiento fue nuevamente aplazado por falta de quórum, lo que mantuvo la incertidumbre sobre la continuidad de su trámite y sobre la interpretación del rechazo de una ponencia en una sola comisión como posible archivo anticipado. La ponencia positiva mantiene 97 artículos, de los cuales 76 no presentan cambios, y elimina siete propuestas, incluyendo el IVA a combustibles, la tributación a iglesias por actividades comerciales y el impuesto al consumo para ciertos servicios culturales y recreativos. Entre las modificaciones destacadas se propone: i) limitar el IVA del 5% para vehículos híbridos exclusivamente a los híbridos "full", enchufables o no; los demás quedarían gravados con la tarifa general; ii) fijar en 30% la tarifa de ganancias ocasionales provenientes de loterías y apuestas; iii) reducir el componente específico del impuesto al consumo de cerveza de 330 a 198 pesos por botella y disminuir el ad valorem del 30% al 15%; y iv) aumentar la tarifa del impuesto de normalización del 15% al 19%. La discusión se retomaría la próxima semana mientras continúan las posturas de oposición y defensa del articulado.

[Para más información, click aquí.](#)