



Enero de 2025

Infraestructura en Colombia: de la eficacia a la eficiencia

Por: Álvaro Gutiérrez

Miembro de la Junta Directiva de la Cámara Marítima y Portuaria

Cada vez más en nuestro país, se hace evidente la paradoja por la que estamos atravesando: nos acercamos cada vez más a la excelencia en eficiencia, que se refiere a la capacidad de hacer las cosas bien, con el menor uso de recursos posibles, pero nos estamos alejando al mismo tiempo de la traducción que debe tener la misma para la satisfacción de los grupos de interés y que se logra aumentando los índices de eficacia. Tenemos unidades de negocios sobresalientes y no estamos siendo capaces como país de integrar estos grandes esfuerzos.



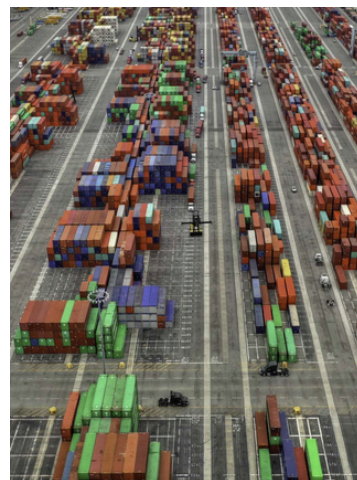
Un ejemplo claro de esta situación lo encontramos al analizar el resultado del Índice de Rendimiento de Puertos de Contenedores (CPPI) del año 2023, desarrollado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence, publicado el pasado 4 de junio. Este índice mide el desempeño de 405 puertos de contenedores a nivel mundial, e indicó que Cartagena ocupó el puesto 3 y Buenaventura la posición 44. Fuimos el único país de la región en ubicar dos puertos en el top 50.

Mientras en estos escenarios que miden la eficiencia al interior de los puertos vamos mejorando con cifras que asombran a propios y extraños, los números que demuestran la eficacia y que son claves para la competitividad, no son los

más alentadores. En el caso de los puertos colombianos, la eficiencia se refleja en la rapidez y el costo reducido de las operaciones portuarias. Sin embargo, la eficacia se ve comprometida por factores externos como la infraestructura vial y ferroviaria, la logística y la seguridad.

Índices determinantes en competitividad

La competitividad de un país se mide a través de varios índices determinantes, que ya tuvimos oportunidad de analizar para este mismo diario meses atrás. La conclusión es que según el Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial, Colombia ha mostrado mejoras en la última década, pero ha retrocedido en su desempeño logístico en los últimos cinco años[1]. Factores como la eficiencia del despacho aduanero, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio y el transporte, y la capacidad de seguimiento y localización de los envíos son cruciales para mejorar la competitividad.



Actualmente El Departamento Nacional de Planeación (DNP) se encuentra actualizando la Encuesta Nacional Logística (ENL), en la que ha identificado los principales desafíos y oportunidades del sector logístico en Colombia[2]. Esta encuesta es una herramienta clave para evaluar y monitorear el sistema logístico colombiano, y su información debe ser utilizada para implementar políticas públicas que mejoren los índices de competitividad. Sin duda una oportunidad importante para identificar en lo que debemos mejorar y que debe reflejarse en la próxima medición el Costo Logístico Nacional, en el que también desmejoramos entre el 2018 y el 2022 (12,6% a 17,9%) esto traduce que por cada 100 pesos que le cuesta a un empresario tener en el mercado sus bienes, ocupa casi el 20% en logística. Que a todas luces le resta competitividad a nivel internacional.

Por otro lado, el Estudio Económico de la OCDE para Colombia en 2024 destaca la importancia de mejorar la infraestructura de transporte para impulsar el crecimiento económico y la competitividad del país. Según el informe, la calidad de la infraestructura de transporte en Colombia es deficiente, lo que resulta en altos costos de transporte y una limitada integración regional[1].

El estudio subraya que una infraestructura interconectada de transporte es esencial para promover un desarrollo equilibrado en todo el país. Fortalecer las capacidades de los gobiernos subnacionales y mejorar los mecanismos de igualación en el sistema de transferencias fiscales son medidas clave para lograr este objetivo[1]. Además, la OCDE recomienda invertir en la modernización de la infraestructura vial y ferroviaria para reducir los costos logísticos y mejorar la eficiencia del transporte de mercancías[2]. Nos muestra el estudio como nuestra inversión pública es baja de acuerdo con el porcentaje del PIB, en donde

Referencias

[1] Índice de desempeño logístico: Total (De 1= bajo a 5= alto) - Colombia

[2] Encuesta Nacional Logística - DNP

países referentes para nosotros como Perú están invirtiendo mas del doble nuestro (superado solamente por Hungría), de la misma forma que citando cifras del Consejo Privado de Competitividad, una gran parte de la inversión en infraestructura está financiada por el sector privado. Nos muestra el estudio como nuestra inversión pública es baja de acuerdo con el porcentaje del PIB, en donde países referentes para nosotros como Perú están invirtiendo mas del doble nuestro (superado solamente por Hungría), de la misma forma que citando cifras del Consejo Privado de Competitividad, una gran parte de la inversión en infraestructura está financiada por el sector privado.

La implementación de estas recomendaciones no solo mejoraría la competitividad de Colombia, sino que también contribuiría a un crecimiento económico más inclusivo y sostenible. La inversión en infraestructura es crucial para superar los desafíos actuales y aprovechar el potencial de desarrollo del país, facilitando el comercio y la integración regional[3].



Si olvidamos como país a donde queremos llegar y lo que implica cerrar las brechas con los países TOP de la OCDE empezamos a desdibujar cuales son los fines de la Infraestructura y la logística.

Entidades como el DNP y la UPIT, deben identificar esas obras claves que nos ayudarían a corto y mediano plazo mejorar en competitividad. Nos podemos distraer fácilmente en estructurar obras como el canal interoceánico y complejos corredores férreos. Un ejemplo perfecto de esto es el tan anhelado dragado de profundización del canal de acceso a Buenaventura que todavía está esperando el Valle y el País. Estamos hablando de menos de 1 billón de pesos, en el que no ha existido compromiso para ponernos a la altura de los puertos del pacífico de LA. Estructuramos proyectos de cientos de billones de pesos y no avanzamos con obras alcanzables que implicaría un manejo integral de los corredores logísticos.

Esperemos que prontamente retomemos la visión de la infraestructura orientada en la competitividad y reducir la brecha con los países de la OCDE. Y esto se hace invirtiendo recursos para la Obra Pública y dejando

Referencias

[3] 'Necesitamos el dragado para no perder en competitividad': Puerto de ...

[4] 2024, un año de grandes inversiones en infraestructura de ... - Findeter

[5] Estudios Económicos de la OCDE: Colombia 2024 - OECD

que los privados inviertan y tengan garantías para recuperar su inversión en las Asociaciones Público Privadas. Tenemos una magnífica oportunidad en los años venideros con el despegue de los proyectos 5G, el Metro de Bogotá e Iniciativas Privadas que están avanzando con Entidades Territoriales. Y esto no son recursos que compitan con las obras sociales o que solucionen las necesidades de agua, educación, salud, etc. Sin competitividad no conseguiremos los recursos. La nada no da nada.



Histórico: Puerto de Buenaventura y Cosco Shipping inauguran nuevo servicio hacia Chancay (Perú) y Shanghai (China).



SPRBUN inauguración de la frecuencia WSA5 de Cosco, que conecta Buenaventura (Colombia) -Chancay (Perú) - Shanghai (China).

La iniciativa se concretó tras la llegada del primer buque de la compañía Cosco Shipping y le abre la puerta a Colombia a disparar su comercio internacional con el continente asiático.

Así lo dijo Liborio Cuéllar, gerente de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, quien dijo que el trabajo en el puerto será clave para responder a las nuevas dinámicas que se vienen para la región.

La directora de la Cámara Marítima y Portuaria, Carolina Herrera, estuvo presente en la llegada del primer buque de Cosco Shipping al puerto de Buenaventura, destacando esta conexión estratégica no solo impulsa la competitividad del sector portuario, sino que también posiciona a



Buenaventura como un hub clave para el comercio con Asia. Un paso importante para seguir construyendo un país más conectado y con mayor proyección internacional.

[Para leer la noticia completa, click aquí](#)

Puerto de Cartagena marca récord al movilizar más de 3, 7 millones de TEUs en 2024 con un aumento de 12,1% interanual

Puerto de Cartagena de Colombia movilizó 3.702.044 TEUs en 2024, cifra que fue considerada como un récord histórico y que, además, marca un crecimiento del 12,1% frente a la carga movilizada en 2023. Además, el puerto atendió las recaladas de 3.747 buques, de las cuales 2.313 correspondieron a portacontenedores, cifras que superan superan el registro de 2023 que concretó 3.525 recaladas, de las cuales 2120 correspondieron a portacontenedores.



PUERTO DE CARTAGENA

Con estos números la empresa se consolida como la principal plataforma logística y portuaria de América Latina y el Caribe en volumen de contenedores movilizados y es la que más contenedores moviliza en la región. Además, el Puerto de Cartagena es el mejor conectado de la región, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y ocupa el tercer lugar entre los puertos más eficientes del mundo, de acuerdo con el ranking del Banco Mundial y Standard & Poor's.

[Para leer la nota completa, click aquí](#)

Puerto de Barranquilla: Establecen calado máximo de 10.40 metros para buques de hasta 200 metros de eslora



La Dirección General Marítima (Dimar) de Colombia, a través de la Capitanía de Puerto de Barranquilla, anunció los nuevos calados máximos para el ingreso y zarpe de buques en el puerto. Esta decisión se basa en los análisis diarios de los niveles del río Magdalena y en estudios batimétricos recientes realizados por la oficina

hidrográfica en el canal de acceso, propias de la temporada seca, así como a los avances en los trabajos de dragado. De este modo, para los buques con eslora de hasta 200 metros, el calado máximo permitido será de 10,40 metros, bajo condiciones de operación sin restricciones.

Dimar continuará monitoreando las condiciones del canal de acceso de manera permanente, con el apoyo de personal especializado, Pilotos Prácticos y datos hidrográficos. Este calado establecido estará vigente hasta la próxima actualización, que dependerá de nuevos análisis y podría ser modificada por circunstancias imprevistas.

[Para más información click aquí](#)

América Latina marcó el mejor desempeño de los puertos de contenedores en noviembre de 2024 con un alza del 11,3% interanual

El Índice Global de Desempeño de los Puertos de Contenedores de Drewry aumentó un 1,6% intermensual en noviembre y un 4% interanual. La tasa de crecimiento de 12 meses de movilización de contenedores global disminuyó hasta un 5,6% y el crecimiento interanual hasta noviembre fue del 6,1%.

En comparación con el mes anterior, el mayor crecimiento se registró en América Latina, con un 11,3% interanual, seguida de cerca por Norteamérica (11,1%). La consultora prevé que el índice Global aumente un 1,6% intermensual en diciembre, hasta los 118,0 puntos.

Cabe mencionar que los diferentes Índices de Desempeño de los Puertos de Contenedores de Drewry son una serie de indicadores de crecimiento/descenso de volumen ajustados al calendario basados en datos mensuales de desempeño para una muestra de más de 340 puertos de todo el mundo, que representan más del 80% de los volúmenes mundiales. El punto base de los índices es enero de 2019 = 100.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Capacidad para el transporte marítimo de contenedores desde y hacia América Latina aumentó un 22,4% interanual

La capacidad empleada en las rutas oceánicas desde y hacia América Latina, incluyendo los servicios intraregionales, se incrementó este año en 853.000 TEUs, lo que representa un aumento interanual del 22,4%. Esto, de acuerdo con Alphaliner, significa que el 16,9% de toda la capacidad adicional que se añadió a la flota durante los últimos doce meses (al 1 de diciembre)



se asignó a servicios relacionados con América Latina. Actualmente, los servicios desde y hacia la región reúnen el 15% de la capacidad de la flota activa global. En tanto, a nivel global, la flota portacontenedores aumentó un 10,6% durante los últimos doce meses, con casi 3 MTEUs de capacidad añadidos a la flota.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Inauguración del Puerto de Chancay en Perú, obras en Muelle 0 - Puerto de Barranquilla y Puerto de Cartagena se situó como el puerto más eficiente de América Latina y el Caribe: lo más destacado en la industria portuaria de América Latina en 2024

Sin lugar a duda la inauguración del Puerto de Chancay en Perú fue el hecho más destacado de en la industria portuaria de América Latina en 2024, debido a su ubicación estratégica, capacidad y modernidad de sus instalaciones y su aspiración a convertirse en un hub regional en la WCSA para el intercambio comercial con China y el Lejano Oriente. Pero en el resto de la región también se produjeron hechos de relevancia.

En el caso de Colombia, en octubre el Puerto de Barranquilla inauguró las obras del Muelle 0 de 120 metros lineales, obra destinada al embarque de coque. Con la obra el puerto completó 9 posiciones de atraque.

Un hecho a destacar fue que el Puerto de Cartagena se situó como el puerto más eficiente de América Latina y el Caribe, y el tercero a nivel mundial según el Índice de desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI) 2023, desarrollado por el Banco Mundial y S&P Global Market Intelligence.



[Para leer la nota completa. Click aquí.](#)



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 2,35% a \$3,364 por contenedor de 40 pies esta semana.

- El índice compuesto Drewry WCI disminuyó un 2% a 3.364 \$ por contenedor de 40 pies, un 68% por debajo del pico pandémico anterior de \$10.377 en septiembre de 2021, pero fue un 137% más alto que el promedio de 2019 (prepandemia) de \$1.420.
- El índice compuesto promedio hasta el momento es de \$3,711 por contenedor de 40 pies, \$ 835 más alto que el promedio de 10 años de \$ 2,876 (inflado por el período excepcional de Covid 2020-22).
- Los fletes de Shanghái a Rotterdam disminuyeron un 5% o 160 dólares a 3.274 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que los de Shanghái a Génova cayeron un 4% o 162 dólares a 4.400 dólares por contenedor de 40 pies. Del mismo modo, las tarifas de Rotterdam a Nueva York se redujeron un 2% o 46 dólares a 2.732 dólares por contenedor de 40 pies, seguidas por las tarifas de Shanghái a Nueva York y Shanghái a Los Ángeles, que disminuyeron un 1% a 6.288 dólares y 4.771 dólares por contenedor de 40 pies, respectivamente. Por el contrario, las tarifas al contado de Nueva York a Rotterdam aumentaron un 2% o 18 dólares a 839 dólares por contenedor de 40 pies y las tarifas de Rotterdam a Shanghai aumentaron un 1% o 3 dólares a 518 dólares por contenedor de 40 pies. Mientras tanto, las tarifas de Los Ángeles a Shanghai se mantuvieron estables. Drewry espera que las tarifas al contado disminuyan ligeramente en la próxima semana debido al aumento de la capacidad.

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

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES INDICADORES MUNDIALES DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES		GLOBAL CONTAINER INDEX 3,600 DÓLARES DATOS AL 31 DE ENERO DE 2025 -1,53% \$56 MENOS QUE EL REPORTE DEL 24/01/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	WORLD CONTAINER INDEX \$3,364 DÓLARES DATOS AL 30 DE ENERO DE 2025 -2.35% \$81 MENOS QUE EL REPORTE DEL 23/01/25 DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA \$765 DÓLARES DATOS AL 31 DE ENERO DE 2025 -5,09% \$41 MENOS QUE EL REPORTE DEL 24/01/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA \$2,371 DÓLARES DATOS AL 31 DE ENERO DE 2025 -0,06% \$1,4 MENOS QUE EL REPORTE DEL 24/01/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)
--	--	---	---	--	---

Normatividad de Impacto en el Sector



Boletín DoctriFlash Diciembre 2024

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN

Por el presente se informa de diversas actualizaciones normativas y conceptos clave en el ámbito tributario y aduanero en Colombia. Entre los temas más relevantes, se destacan la firmeza de las declaraciones de renta que determinen o compensen pérdidas fiscales, la implementación de la facturación electrónica para el cobro de peajes y ventas multicanal, las implicaciones tributarias de las donaciones dentro del Régimen Simple de Tributación, y las retenciones aplicables a la Estampilla Pro-Universidad Nacional. También se discuten las consecuencias de la transmisión extemporánea del documento soporte de nómina electrónica, entre otros asuntos.

En el área aduanera, se abordan interpretaciones relacionadas con la infracción por acceso no autorizado a sistemas informáticos en representación de usuarios que han perdido su calidad aduanera, la aplicación inmediata del Decreto 1294 de 2024 en lo que respecta a gravámenes arancelarios, y el soporte de pago de las declaraciones de importación para mercancías recibidas en envíos parciales. Además, se analizan las notificaciones de medidas cautelares conforme al Decreto Ley 920 de 2023 y las implicaciones tributarias y cambiarias del contrato de forfaiting.

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

Proyecto de Resolución - Autoriza a la Policía Fiscal y Aduanera a apoyar temporalmente a empleados públicos de la DIAN en materia aduanera y cambiaria en la zona primaria aduanera durante el 2025.

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN

Por el presente se pretende reglamentar el procedimiento para el reporte de incidentes y accidentes mayores estableciendo, por ejemplo, que los responsables de las instalaciones clasificadas comunicarían obligatoriamente en un término no mayor a 2 horas a las autoridades de la ocurrencia de incidentes y accidentes mayores con el fin de garantizar la adopción de medidas adecuadas para el control y mitigación de estos y estableciendo niveles de reporte dependiendo de la gravedad de los accidentes. Se establecen características calificativas para "incidentes" y diferentes umbrales de reporte dependiendo de los materiales peligrosos a los cuales haya exposición.

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

Sentencia 2025-N26644_00036-00 - Tratamiento en el impuesto sobre la renta de los impuestos pagados en el exterior - exportación de servicios

Consejo de Estado

El caso analizado en la sentencia aborda la solicitud de un contribuyente para descontar impuestos pagados en el extranjero, originados por servicios prestados desde Colombia y utilizados en otros países. Según el artículo 254 del Estatuto Tributario, el descuento aplica solo a impuestos pagados sobre rentas de fuente extranjera. Sin embargo, los ingresos por servicios prestados desde Colombia, aunque consumidos en el exterior, son considerados de fuente nacional, lo que impide la aplicación del descuento solicitado.

La sentencia ratifica que estos ingresos no califican como rentas de fuente extranjera debido a que la prestación del servicio se realiza en territorio colombiano. Por lo tanto, no cumplen con los requisitos del artículo 254 del Estatuto Tributario ni con las normas internacionales sobre doble imposición.

Además, los impuestos pagados en el extranjero tampoco fueron considerados deducibles bajo el artículo 115 del Estatuto, ya que no se enmarcan dentro de las erogaciones realizadas en el exterior necesarias para producir ingresos gravados en Colombia. La decisión concluye señalando que el principio de capacidad contributiva exige que se conceda una deducción de la renta bruta en las situaciones excepcionales en las que el impuesto sobre la renta pagado en el extranjero recaiga sobre ingresos de fuente colombiana y esa circunstancia haya frustrado la aplicación del descuento tributario reglado por el artículo 254 del ET. Por ende, se declarará la nulidad parcial respecto de los apartes que impiden dicha deducción en los términos mencionados, siempre que no medie un convenio para evitar la doble imposición o una regla de derecho comunitario.

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

Comunicado - Colombia y Estados Unidos acuerdan nota interpretativa sobre capítulo de inversiones del Acuerdo Comercial

Ministerio de Transporte

Colombia y Estados Unidos firmaron una nota interpretativa del Capítulo 10 del Tratado de Libre Comercio, que regula inversiones y disputas inversionista-Estado, manteniendo las protecciones originales del acuerdo. La nota aclara compromisos para evitar interpretaciones erróneas que puedan generar abusos. Reafirma el derecho de los Estados a regular en defensa del interés público, excluye la protección de inversiones ilícitas, defiende la soberanía de jueces y autoridades nacionales (poniendo como ejemplo el caso de Telefónica) y establece que tribunales de inversión internacionales no son instancias de apelación de decisiones locales.

También define que los inversionistas deben demostrar con pruebas concretas sus reclamaciones y clarifica las reglas de no discriminación a inversiones extranjeras. Además, reafirma que está prohibida la elección arbitraria de protecciones dentro del portafolio de tratados. La medida refuerza los incentivos para inversiones legítimas y beneficia tanto a los inversionistas como a las sociedades receptoras.

La nota está alineada con directrices internacionales y nacionales, incluidas sentencias de la Corte Constitucional y discusiones en la OCDE y Naciones Unidas. Asimismo, responde a solicitudes del Congreso de Estados Unidos para equilibrar los intereses de los Estados y los inversionistas. Este acuerdo fortalece la soberanía nacional, reduce riesgos financieros y fomenta relaciones comerciales y de inversión sólidas con Estados Unidos, principal socio comercial e inversor extranjero de Colombia.

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

Proyecto de Resolución - Funcionamiento del Comité de Selectividad Aduanera de la DIAN

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)

Por la presente se busca unificar la normatividad que regula la creación, funciones y funcionamiento del Comité de Selectividad Aduanera de la DIAN, encargado de evaluar, orientar, planear y adoptar las políticas de selectividad para el control de las operaciones aduaneras y su administración. Se aborda así la conformación del Comité, sus funciones, sus órganos y la periodicidad de las reuniones.

La presente Resolución regiría a partir del día hábil siguiente a su publicación y deroga las Resoluciones 000055 del 3 de abril de 2013, 000054 del 13 de julio de 2016 y 000155 del 16 de diciembre de 2021.

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

Noticia - Agenda OMI 2025

Organización Marítima Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional (OMI) anunció las prioridades regulatorias para 2025, enfocándose en la "flota oscura", la descarbonización del transporte marítimo y la seguridad en regiones estratégicas.

Flota oscura: La OMI intensificará la cooperación técnica y la creación de capacidades entre sus 176 Estados Miembros para abordar la operación de buques que evaden normativas de seguridad y ambientales, una problemática que será revisada en el Comité Jurídico del 24 al 28 de marzo de 2025.

Descarbonización: Se avanzará en la adopción de normativas para alcanzar emisiones netas cero en 2050. Estas incluirán un estándar global para combustibles marinos y mecanismos de fijación de precios por emisiones, con decisiones previstas durante el Comité de Protección del Medio Marino en octubre de 2025.

Región del mar Rojo: La OMI destacó 69 ataques al transporte marítimo en esta zona entre 2023 y 2024, subrayando iniciativas para fortalecer la seguridad marítima, incluyendo la apertura de una nueva oficina en Egipto. Adicionalmente, se abordarán temas como reciclaje de buques, protección de los océanos y apoyo a la diversidad en el sector marítimo.

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

Proyecto de Resolución - Medidas relacionadas con el control del movimiento transfronterizo de residuos peligrosos y otros desechos

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Medidas relacionadas con el control del movimiento transfronterizo de residuos peligrosos y otros desechos.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible propone una resolución para regular los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos y otros residuos, en cumplimiento del Convenio de Basilea y los compromisos adquiridos con la OCDE. La norma establece que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) será responsable de autorizar y supervisar estos movimientos. Se prohíbe la importación y tráfico de residuos peligrosos, salvo excepciones cuando no posean características de peligrosidad.

Se adoptan procedimientos de control para residuos sujetos a recuperación en países OCDE, dividiéndolos en Control Verde y Ámbar, según la Decisión OECD/LEGAL/0266. También se incluyen regulaciones para residuos plásticos y de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), siguiendo las enmiendas del Convenio de Basilea.

La Resolución entrará en vigor tres meses después de su publicación y derogará la Resolución 1402 de 2006. Su objetivo es reforzar el control y manejo de residuos peligrosos para minimizar riesgos ambientales y sanitarios, armonizando la legislación nacional con estándares internacionales.

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

Se reciben comentarios hasta el 12 de febrero al siguiente correo
mcherrera@andi.com.co o pccamaras04@andi.com.co

Proyecto de Resolución - Por la cual se modifica el artículo 6 de la Resolución 20223040006915 del 2022 “Por la cual se adopta el Manual de Procedimientos para el Transporte, manejo y movilización de Animales en Pie y se dictan otras disposiciones.

Ministerio de Transporte

El presente establece la prórroga del plazo para que las personas naturales y jurídicas involucradas en el transporte, manejo y movilización de animales por vía terrestre y fluvial implementen las adecuaciones sanitarias y los requisitos técnicos establecidos en el Manual de Procedimientos para el Transporte, Manejo y Movilización de Animales en Pie.

El objetivo de esta resolución es dar más tiempo para que los actores del sector cumplan con las especificaciones necesarias en los vehículos y embarcaciones empleados en el transporte de animales de consumo humano. La medida se justifica por la necesidad de garantizar el cumplimiento de los estándares sanitarios y técnicos, lo cual es esencial para la salud pública y el bienestar animal.

Además, se modifica el artículo 6 de la Resolución 20223040006915 del 2022, extendiendo hasta el 11 de febrero de 2026 el plazo para cumplir con los requisitos del manual, incluyendo la capacitación obligatoria para los conductores y tripulantes. Esta medida busca promover la correcta implementación de la norma mediante campañas educativas y de socialización, las cuales serán realizadas por el ICA y el Ministerio de Transporte.

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