



Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025

Bogotá D.C.,

PARA: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, GENERADORES DE CARGA, EMPRESAS DE TRANSPORTE Y PROPIETARIOS, POSEEDORES Y TENEDORES DE VEHICULOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA PESADA.

DE: VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

ASUNTO: ORIENTACIONES FRENTA A LAS HORAS LOGÍSTICAS MÍNIMAS ESTABLECIDAS EN EL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COSTOS EFICIENTES PARA EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA - SICE-TAC.

El Viceministerio de Transporte, en ejercicio de sus facultades y competencias, con el propósito de garantizar el correcto funcionamiento del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga, en adelante, SICE-TAC, y en particular, en lo que respecta a las horas logísticas mínimas establecidas en el referido sistema, en relación con la normatividad aplicable, considera y expone las siguientes consideraciones.

1. FACULTADES

La Constitución de Colombia en su artículo 332, establece que el Estado es responsable de la planificación, regulación y control de los servicios públicos de transporte, garantizando que éstos sean prestados de manera eficiente y en condiciones de calidad.

A su vez, La Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", establece en su artículo 2, entre sus principios fundamentales, la necesidad de intervención del Estado en el control, regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

De igual forma, el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte", consagra que, bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía.

Por su parte, el artículo 13 del Decreto 87 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", dentro de las funciones asignadas al Viceministro de Transporte, establece "Realizar la coordinación sectorial e intersectorial para la planeación, formulación de las políticas, estrategias y estudios relacionados con los servicios de transporte y tránsito, la logística, la seguridad vial y los sistemas inteligentes de transporte, orientado al desarrollo económico y social que requiere el país."

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025

Alineado con lo anterior, los artículos 29 y 30 de la precitada ley, señalan que, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, se encarga de formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, para lo cual se deberá elaborar los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de estas.

En adición, el Decreto número 1079 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte."*, en su artículo 2.2.1.7.6.1. y siguientes, fijan la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, esto es, entre el generador de la carga, la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

Cabe anotar que, el artículo 2.2.1.7.6.2 del referido decreto, señala que las relaciones económicas entre el generador de la carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, y en su artículo 2.2.1.7.6.12, establece que, corresponde al Ministerio de Transporte realizar todas las acciones necesarias para involucrar a las instancias públicas y privadas relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, en el control y evaluación de la ejecución de las medidas adoptadas en el Capítulo relacionado con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Finalmente, sobre el particular, procede destacar que esta Cartera Ministerial, expidió la Resolución 20243040057465 de 2024 *"Por la cual se actualiza el Protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), se dictan otras disposiciones y se deroga la Resolución 20213040034405 de 2021"*, por medio de la cual se actualizó el protocolo del sistema y del anexo técnico que hace parte integral de la referida resolución.

2. FUNDAMENTOS FÁCTICOS Y JURÍDICOS

En consideración con las diferentes solicitudes presentadas ante esta cartera Ministerial por parte de representantes del sector de transporte de carga del país, en relación con las horas logísticas definidas en el SICE-TAC, propiamente sobre las 4 horas definidas en el anexo técnico de la Resolución 20243040057465 de 2024, esta Cartera, en aras de considerar las manifestaciones expuestas por los transportadores y, con el fin de reducir las asimetrías de la información entre los actores del servicio de transporte de carga pesada, realizó los análisis técnicos necesarios para tomar analizar las acciones que procedan sobre las horas logísticas referidas, con base en la normatividad vigente, tal como se menciona a continuación.

Inicialmente, es necesario resaltar a las partes que intervienen en la prestación de este servicio de transporte de carga, que el artículo 2.2.1.7.6.9. del Decreto 1079 de 2015 estipula las obligaciones entre el generador de la carga y la empresa de transporte, así:

"Artículo 2.2.1.7.6.9. Obligaciones del Generador de la Carga y de la empresa de transporte. En virtud del presente Capítulo, el Generador de la Carga y la empresa de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

2

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025



1. La empresa de transporte:

- a) Diligenciar el manifiesto electrónico de carga con información exacta y fidedigna, en los términos previstos por el Ministerio de Transporte;
- b) Expedir el manifiesto electrónico de carga, de manera completa en los términos previstos por el Ministerio de Transporte;
- c) Remitir al Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico de carga, en los términos y por los medios que este defina;
- d) Mantener en sus archivos el manifiesto electrónico de carga de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio;
- e) Cancelar el Valor a Pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, oportuna y completamente;
- f) Efectuar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, única y exclusivamente los descuentos estipulados en la presente Sección;
- g) Reconocer al propietario, poseedor o tenedor el Valor a Pagar estipulado por las partes, en desarrollo de lo previsto en el presente Sección;
- h) Expedir y entregar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, la Liquidación del viaje realizado;
- i) Expedir y entregar un original del Manifiesto Electrónico de Carga, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga

2. Generador de la carga:

- a) Pagar el flete a la empresa de transporte, completo y en la oportunidad prevista en el contrato, o a falta de estipulación en este, en la oportunidad prevista en el artículo 2.2.1.7.6.6 de este Decreto. En los términos del artículo 1009 del Código de Comercio, el remitente o el destinatario son solidariamente responsables del pago del flete y de los demás gastos que se ocasionen con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega;
- b) Pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía, los cuales, podrán quedar contemplados dentro del respectivo flete;
- c) Cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos pactados;
- d) Adecuar la logística para la ubicación de los vehículos de transporte de carga para cargue y descargue en los lugares de origen o destino;
- e) Diligenciar el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) con información exacta y fidedigna de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte. Para el efecto deberá reportar como mínimo la siguiente información:

1. La identificación del generador de la carga que la reporta.
2. Nombre de la empresa de transporte de carga que prestará el servicio público de transporte de carga.
3. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen y procedencia, según

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025

el caso.

4. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.

5. El valor del flete en letras y números.

6. Consignar en el contrato de transporte el valor del flete, teniendo en cuenta las previsiones contempladas en la presente Sección. (...)" (Subrayado propio)

Aunado a lo anterior, el anexo técnico de la Resolución 20243040057465 de 2024, define las horas logísticas (cargue-descargue y horas de espera cargue y descargue), y establece el mínimo de horas logísticas en cuatro (4) horas por viaje, para todas las rutas parametrizadas SICE-TAC y para el cálculo de los costos eficientes de operación, y otorga la facultad a esta cartera para ajustarlas; para lo cual establece:

(...) "4. PARAMETROS Y METODOLOGIA PARA LA ACTUALIZACION DEL SICE -TAC

4.1. PARAMETROS GENERALES DEL MODELO

4.1.1. Ítems de parámetros

e). Horas logísticas: Estas horas corresponden a un parámetro de entrada al sistema SICETAC, que le permite al usuario registrar las horas acordadas en la actividad del cargue y las horas acordadas en la actividad del descargue, al igual que las horas de espera en el cargue y las horas de espera en el descargue, como datos particulares en la construcción de una determinada ruta con la información de cada generador de carga y empresa de transporte.

El sistema SICE-TAC, con relación al número de horas logísticas, registrará como mínimo un total de "cuatro horas" para todas las rutas origen-destino parametrizadas en la actividad del cargue descargue y horas de espera de cargue-descargue, considerando una (1) hora por cada "hora logística". El costo hora a considerar por las horas logísticas que se causen en la operación, se calcula en el SICE-TAC de acuerdo con cada tipo de carga, (...).

En todo caso el Ministerio de Transporte podrá establecer un parámetro diferente de horas logísticas por defecto, de acuerdo con los análisis técnicos que se realicen para este fin, los cuales, deberán ser informados mediante Circular al sector.

Lo establecido en el presente literal, se aplicará hasta tanto, el Ministerio de Transporte implemente los sistemas de monitoreo de flota." (Subrayado propio)

En concordancia, la Resolución 20243040058015 de 2024 "Por la cual se modifica la Resolución número 20223040045515 de 2022 "Por la cual se actualiza el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) y se dictan otras disposiciones" y se adiciona y modifica su anexo 1 "Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC)", establece:

"Artículo 7º. Modificar el numeral 3 "Registros", las definiciones de Registro Cumplido Inicial de Remesa, Registro Cumplido de Remesa Terrestre de Carga y Registro Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga, del anexo 1 de la Resolución número 20223040045515 de 2022, las cuales quedarán así: (...)

Registro Cumplido de Remesa Terrestre de Carga: Corresponde al registro obligatorio realizado

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025

por la empresa de transporte de los datos relacionados con los tiempos reales (fecha y hora) ejecutados de cague y descague de la mercancía (Lo que significa incluir los tiempos de espera): llegada al lugar del cague, salida del lugar del cague, llegada al lugar del descague y salida del lugar de descague, más los datos relacionados con la cantidad real entregada en el lugar de descague deberán ser enviados al RNDC, en nombre de la Empresa de Transporte, a través de las empresas que te preste el servicio de monitoreo de la flota, es decir, empresas que presten el Servicio de Monitoreo de Flota.

Respecto a los datos de fecha y hora de entrada al lugar del cague y entrada al lugar del descague, los mismos deberán ser reportados por la empresa de transporte al RNDC a través del portal interactivo y/o en línea a través de webservice y/o la aplicación "RNDC Transportador". Estos tiempos se tomarán del registro Cumplido Inicial de Remesa cuando la empresa de transporte haya optado por realizarlo.

Los datos del Cumplido de Remesa Terrestre de Carga, permiten que la empresa de transporte pueda obtener la información necesaria para generar la factura al generador de carga o contratante, para el cobro del servicio público de transporte de carga por carretera.

El uso obligatorio de datos obtenidos, capturados y transmitidos mediante tecnologías para el monitoreo y administración de flotas que evidencien la data del lugar de ubicación de los vehículos y el tiempo real de eventos específicos durante una operación de transporte terrestre automotor de carga, será obligatorio para las empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, con el fin de reportar al Registro Nacional de Despachos de Carga los tiempos reales ejecutados para el cague y descague de la mercancía, en cada una de sus operaciones de transporte de carga, y en los siguientes eventos de la operación de transporte: llegada al lugar del cague, salida del lugar del cague, llegada al lugar del descague y salida del lugar de descague. (...)".

Con base en lo expuesto, se sustenta la obligación para la empresa de transporte y el generador de carga de reportar la información de las horas logísticas a este Ministerio a través del RNDC.

En tal sentido, el Ministerio de Transporte, en aplicación de sus competencias y, con el fin de reducir las asimetrías de la información entre los actores del servicio, continúa trabajando para determinar la metodología más adecuada para establecer los tiempos logísticos más cercanos a la realidad, buscando que, a través de la operación y el debido reporte en el RNDC, se obtengan más y mejores registros de la prestación por parte de los diferentes actores de la cadena del servicio.

Así las cosas, resultado del análisis de los registros de operaciones reportadas en el RNDC, de los análisis de sensibilidad de tiempos de tránsito versus los tiempos de espera por periodo, de las mesas de trabajo adelantadas con los representantes de las bases transportadoras, con base en la lógica actual del SICE-TAC, el periodo de operación mensual por vehículo parametrizado en el sistema (288 horas), y atendiendo la propuesta del sector transportador sobre reflejar de mejor manera el número de viajes máximo posible por vehículo por ruta, se logró evidenciar que, las cuatro (4) horas logísticas mínimas establecidas en la Resolución 20243040057465 de 2024, pueden ser objeto de ajuste.

De esta forma, se llevó a cabo un análisis técnico que determinó como criterio general de segmentación en el SICE-TAC, la relación con el tiempo de tránsito de cada ruta origen-destino, y los tiempos aplicables y prudentes de pausas seguras por hora para el transporte de carga pesada.

5

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.





Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025

Cabe señalar, que las horas de tránsito dependen de la configuración vehicular y la ruta, dado que cada configuración tiene velocidades diferentes por tipo de terreno que determinan las horas de tránsito para cada ruta.

Bajo este contexto, se adoptó un cambio temporal en el SICE-TAC, que tiene como objetivo ajustar las horas logísticas por defecto por viaje aplicadas para las rutas referidas, ajustándolas a ocho (8) horas logísticas mínimas para rutas de más de 8 horas de tránsito, y mantener las cuatro (4) horas logísticas mínimas para las rutas cuyo tránsito sea igual o menor a ocho (8) horas. En paralelo, se realizará el monitoreo pertinente en el RNDC, y se seguirán adelantando mesas de trabajo con los diferentes actores de la cadena del servicio de transporte de carga pesada, con el fin de armonizar la metodología para determinar las horas logísticas mínimas por viaje.

3. CONCLUSIONES Y ORIENTACIONES

Con base en las consideraciones previas, se comunica el análisis técnico que sustenta la modificación de las horas logísticas, y se señalan las siguientes conclusiones y orientaciones:

- a) Resultado del análisis técnico de los registros de operaciones reportadas en el RNDC, de los análisis de sensibilidad de tiempos de tránsito versus los tiempos de espera por periodo, de las mesas de trabajo adelantadas con los representantes de las bases transportadoras, con base en la lógica actual del SICE-TAC, el periodo de operación mensual por vehículo parametrizado en el sistema (288 horas), se logró evidenciar que las cuatro (4) horas logísticas mínimas establecidas en la Resolución 20243040057465 de 2024 pueden ser objeto de ajuste.
- b) Se determinó como criterio general de segmentación en el SICE-TAC, la relación con el tiempo de tránsito de cada ruta origen-destino, y los tiempos aplicables y prudentes de pausas seguras por hora.
- c) Las horas de tránsito dependen de la configuración vehicular y la ruta, dado que cada configuración tiene velocidades diferentes por tipo de terreno que determinan las horas de tránsito para cada ruta.
- d) El análisis técnico permitió sustentar el ajuste temporal de las horas logísticas mínimas por viaje aplicadas para las rutas para el transporte público de carga pesada, aplicando ocho (8) horas logísticas mínimas para rutas de más de 8 horas de tránsito, y mantener las cuatro (4) horas logísticas mínimas para las rutas cuyo tránsito sea igual o menor a ocho (8) horas, con base en el anexo que se adjunta a la presente Circular.
- e) Se continuará realizando el monitoreo pertinente en el RNDC, así como las mesas de trabajo con los diferentes actores de la cadena del servicio de transporte de carga, con el fin de armonizar la metodología para determinar las eventuales actualizaciones sobre las horas logísticas mínimas por viaje.
- f) La Superintendencia de Transporte, con base en sus competencias, adelantará las investigaciones e impondrá las sanciones que procedan, en los eventos donde se realicen



Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Transporte

CIRCULAR EXTERNA

20251010000577



03-09-2025

pagos por debajo del valor registrado en el SICE-TAC.

De conformidad con lo expuesto, las precisiones normativas mencionadas tienen como objetivo fortalecer la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, reducir las asimetrías de información en el mercado, y trabajar en pro de garantizar un servicio seguro, eficiente y sostenible en el país.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

LINA MARIA MARGARITA HUARI MATEUS

Viceministra de Transporte (E)

Anexo: Análisis Técnico Horas Logísticas SICE-TAC

Revisó: Francisco Julio Taborda Ocampo - Jefe Oficina Asesora Jurídica
Alba Yaneth Varón - Jefe de la Oficina de Regulación Económica
Juan Felipe Sanabria - Coordinador del Grupo de Logística

Proyectó: Oscar Valverde Reyes - Abogado Grupo de Regulación Normativa
David Bravo Arteaga - Abogado Oficina de Regulación Económica

Documento firmado electrónicamente en el Ministerio de Transporte
Esta es una copia auténtica del documento electrónico
www.mintransporte.gov.co



Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappspalts.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

1. INTRODUCCIÓN

El Ministerio de transporte, como cabeza de sector, y con la función de regulación de las actividades de transporte de acuerdo a lo establecido en la ley 105 de 1993, tiene la facultad de intervenir cuando considere necesario en las actividades propias de este servicio. En ese sentido, y considerando que el control e intervención en el servicio de transporte se hace a fin de superar fallas en el mercado, es pertinente tener en cuenta, que el Ministerio, tiene, entre otras, la competencia para:

- 9.2. Formular las propuestas para establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.*
- 9.3. Formular las propuestas para definir los criterios de eficiencia y desarrollar indicadores y modelos para evaluar la gestión administrativa y financiera de las empresas operadoras de servicio público de transporte y de los concesionarios en materia de transporte.*

Por lo anterior, dentro del trabajo desarrollado en los últimos años, se han encontrado muchas brechas de información que limitan el ejercicio de definición de políticas públicas para el transporte de carga terrestre y el debido funcionamiento del servicio conforme los atributos necesarios para la prestación, como la seguridad, accesibilidad, equidad, y simetría en la información, evidenciando fallas en el mercado y mostrando limitantes para que la realidad del mercado refleje las situaciones como las descritas por los diferentes actores en la cadena del servicio.

2. CONTEXTO Y ANTECEDENTES

En el marco de los acuerdos firmados por el Gobierno Nacional, el día 6 de septiembre de 2024, uno de los puntos acordado por las partes fue la modificación de la herramienta SICE-TAC para mejorar dicho sistema, como parte de esas modificaciones, se dio inicio a la discusión y análisis del número de viajes que un vehículo podría hacer al mes bajo el supuesto de que ese viaje objeto del cálculo o simulación de los costos en la herramienta SICE-TAC sea el mismo y se repita durante todo el mes.

Dadas las limitantes del sistema de información actual para alterar su lógica frente a las variables inductivas, como número de horas operativas disponibles al mes por vehículo (288 horas), se comenzaron a analizar, tanto las horas de tránsito parametrizadas por ruta, como el número de horas logísticas por viaje asociadas a las actividades de: 1. Horas de espera de cargue, 2. Horas de cargue, 3. Horas de espera Descargue, y 4. Horas de descargue.

Dentro de las diferentes mesas de trabajo con transportadores y gremios, se discutieron ampliamente los puntos y las necesidades que compartieron los representantes del sector, y el Ministerio de Transporte asumió el compromiso de adelantar un plan de trabajo técnico

para plantear, viabilizar y ejecutar modificaciones a las variables del cálculo de los costos de viaje dentro del SICE-TAC.

2.1. Antecedentes facticos.

El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20243040057465 del 26 de noviembre de 2024, "Por la cual se actualiza el Protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), se dictan otras disposiciones y se deroga la Resolución 20213040034405 de 2021", en la cual, se estableció el reconocimiento de un mínimo de cuatro (4) horas logísticas por viaje (cargue, descargue, y horas de espera de cargue y espera de descargue) para el cálculo de los costos reflejados en el SICE-TAC. Cabe señalar, que las horas logísticas, hacen parte de las variables de cálculo de número de viajes que se determinan en el SICE-TAC, lo cual, es explicado más adelante.

Estas horas logísticas que se han definido en la mencionada Resolución, son los tiempos que transcurren en el proceso, que contemplan el tiempo de espera para el cargue, el tiempo de cargue, el tiempo de espera para el descargue, y el tiempo de descargue, los cuales, impactan el costo mínimo que calcula el SICE-TAC. Antes de la citada resolución, las horas logísticas podían registrarse en cero (0) por parte de las empresas de transporte y los generadores de carga, sin embargo, en estos casos, el sistema adoptaba un valor de diecisiete coma dos (17,2) horas logísticas por viaje, dato derivado de la Encuesta Nacional Logística del año 2022 y parametrizado así en el sistema en enero de 2023, una vez fue aprobado por sistema de votación en plenaria del Observatorio del Transporte de Carga por Carretera- OTCC, no obstante, regularmente, se registraba una (1) hora logística por viaje para evitar reconocer un tiempo que pudiera verse como elevado o irreal dentro del costo mínimo a pagar; a fin de solventar esta situación, y buscando impactar el número de viajes al mes por vehículo, con el sustento técnico¹ derivado del análisis estadístico de los datos del RNDC, se estableció por defecto un mínimo cuatro (4) horas logísticas por viaje para todas las rutas parametrizadas en el SICE-TAC.

Luego de la emisión de la Resolución 20243040057465 de 2024, a finales del mes de diciembre de 2024, los transportadores manifestaron que las cuatro (4) horas mínimas por viaje incluidas como nuevo parámetro en el SICE-TAC eran insuficientes (pese a que previamente no se contaba con dicha solicitud), y que consideraban que se debía establecer un mínimo de doce (12) horas logísticas por defecto en cada viaje sin presentar los soportes o análisis técnicos que permitieran validar tal información.

Para tratar este asunto y otros, se llevaron a cabo mesas de trabajo con los representantes de los propietarios, poseedores y tenedores de vehículos de carga los **días 3, 9 y 16 de enero de 2025**. En este escenario, la propuesta de los transportadores era fijar doce (12)

¹ Anexo 2 remitido y el cual se encuentra publicado en la página web del ministerio

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

horas logísticas por defecto en cada viaje, indicando, que en el evento que dicha propuesta no fuese acogida, su intención era la de realizar nuevamente una movilización nacional para la suspensión de la prestación de este servicio.

Para adelantar estas mesas de trabajo, el Grupo de Logística del Ministerio presentó una propuesta a la señora ministra el día 02 de enero de 2025 (que se detalla en el capítulo **Análisis horas logísticas RNDC**), donde se definió que el análisis de la combinación entre variables de nodos y configuración vehicular sería presentada a los transportadores en dichas reuniones, este análisis se presentó el día 03 de enero de 2025 en mesa de trabajo, sin embargo, dicha propuesta no fue acogida por los transportadores y se solicitaron análisis adicionales; de igual manera, la ministra también le solicitó a los representantes de los gremios presentar contrapropuestas técnicas para construir la metodología.

Posteriormente, en la mesa de trabajo con los transportadores del día 09 de enero de 2025, se retoma la discusión del número de viajes al mes por vehículo por ruta que se refleja en el SICE-TAC, llegando nuevamente al análisis del número mínimo de horas logísticas por viaje para el cálculo de costos eficientes en SICE-TAC, el equipo de Logística del Ministerio realiza la presentación de los análisis desagregados y plantea la propuesta de clasificar los tiempos logísticos por tipos de rutas, no obstante, los representantes de los transportadores insisten en que su única postura es definir un mínimo de doce (12) horas logísticas por viaje, ante el desacuerdo, como contrapropuesta la Ministra de Transporte propuso a la mesa que se estableciera de manera temporal un mínimo de ocho (8) horas logísticas por viaje para lo aplicable mientras se construía y concertaba la metodología de registro y medición de los tiempos reales de la operación, entre otras cosas, con ayuda de la tecnología, tal y como se ha establecido en la resolución de actualización del Sistema RNDC y la entrada en vigencia el reporte de tiempos logísticos por parte de las empresas de transporte a través de los sistemas de monitoreo de flota. Esta propuesta fue aceptada por los transportadores.

En tal sentido, teniendo en cuenta las sesiones de trabajo realizadas en las instalaciones del Ministerio de Transporte los días 3, 9, y 16 de enero de 2025 con los gremios representantes de los propietarios, poseedores y tenedores de vehículos de carga, en concordancia con las negociaciones alcanzadas en cabeza de la Sra. Ministra María Constanza García, se acordó implementar temporalmente en los sistemas de información SICE-TAC y RNDC a partir de la primera semana de febrero de 2025, un mínimo de ocho (8) horas logísticas por viaje (cargue, descargue y horas de espera de cargue y descargue) para las rutas aplicables parametrizadas en SICE-TAC.

Como ya se mencionó, con base en la información que se genera del **sistema RNDC sobre los registros del cumplido del manifiesto de Carga** de flota tercerizada que reportan las empresas de transporte, se realizó el **análisis de los tiempos logísticos y números de viajes efectuados de una muestra de vehículos entre los meses enero a diciembre de 2024**, tomando puntualmente las horas de cargue, horas de descargue, horas de

espera para el cargue, y horas de espera para descargue, y el número de recorridos ejecutados por vehículo al mes, esto, con el fin de determinar el comportamiento operacional y logístico, y su impacto en los costos de viaje para el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en línea con lo anterior, se determinó que a partir del mes de febrero de 2025, se da inicio al monitoreo a través del RNDC de la cantidad y tipos de viajes que realizará cada vehículo mensualmente bajo un límite de medición de las 288 horas operativas al mes por equipo.

Como parte de los retos del sector, dentro de la misma resolución 20243040057465 del 26 de noviembre de 2024, en ejecución del plan de trabajo para el cumplimiento de los acuerdos y con el propósito de mejorar continuamente la prestación del servicio, en su parte considerativa, se determinó que se requiere un nivel de unidad, consolidación e integración automático, seguro, sostenible, suficiente y totalmente disponible, entre el SICE-TAC, el RNDC, el INSIDE, y los demás sistemas del Ministerio de Transporte, con el objetivo de permitir, entre otras cosas, mantener actualizada y unificada la oferta de equipos para transporte de carga en el país, un inventario actualizado y unificado de la oferta de infraestructura para el transporte de carga en los diferentes modos. De igual manera, contar con un nivel superior de capacidad de registro, correlación y disponibilidad de la información asociada a las transacciones derivadas de las dinámicas de operación, del comportamiento de los costos, de la demanda, y de la competencia, y por ende, tener un sistema que permita realizar una gestión simétrica de la información del movimiento de carga en el país, reforzando además, la necesidad de realizar inversión en recursos humanos, financieros y tecnológicos para contar con una herramienta suficiente para el propósito del Estado de apoyar y desarrollar adecuadamente el sector y la economía del país a través de la prestación de un servicio óptimo y de calidad.

Este propósito de mejorar integralmente los sistemas de información y de gestión del Ministerio de Transporte, quedó plasmado dentro de la iniciativa de proyecto de resolución citada mediante el memorando No. 20241130134793 del 17 de octubre de 2024, en donde el señor Viceministerio de Transporte solicitó la expedición del correspondiente acto administrativo. Derivado de esto, y dada la facultad y responsabilidad del Ministerio de Transporte, se estableció que se requiere entonces, unificar e integrar todos los sistemas de información, registros y procesos necesarios en una sola solución para la prestación del servicio de transporte carga en el país, articulando la información y gestión de los diferentes actores de la cadena del servicio de transporte de mercancías a nivel nacional, tales como, Generadores de Carga, Empresas de Transporte, propietarios, tenedores y conductores de vehículos de carga, destinatarios, entre otros.

3. CONTEXTO TÉCNICO

El presente capítulo contiene los diferentes análisis realizados por parte del Grupo de logística y de la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en relación con el

número de viajes por vehículo por ruta, y el número de horas logísticas mínimas parametrizadas y registradas en el SICE-TAC y RNDC, con el fin, de revisar los resultados y realizar las propuestas de ajuste a la parametrización vigente del SICE-TAC.

Es importante considerar, que este análisis se realiza en el mes de enero del año 2025, posterior a los ajustes implementados por el Ministerio de transporte en la herramienta SICE-TAC, conforme a lo establecido en la Resolución No. 20243040057465 de 2024.

Las horas logísticas establecidas en la Resolución 20243040057465 del 26 de noviembre de 2024, "Por la cual se actualiza el Protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), se dictan otras disposiciones y se deroga la Resolución 20213040034405 de 2021", como se puede observar en el anexo técnico de este acto administrativo, se definieron con base en un análisis estadístico de los datos registrados en el RNDC, en donde se reflejan aspectos propios de la operación en actividades como cargue, descargue, y horas de espera para cargue y descargue, por lo que, dados los registros de las empresas se modificó inicialmente el parámetro base a un número mínimo de cuatro (4) horas logísticas por viaje para todas las rutas parametrizadas SICE-TAC, esto, para el cálculo de los costos mínimos eficientes de operación a reflejarse en el costo total del viaje o el valor a pagar, tal como se observa a continuación:

(...) 4. *PARAMETROS Y METODOLOGIA PARA LA ACTUALIZACION DEL SICE -TAC*

4.1. *PARAMETROS GENERALES DEL MODELO*

4.1.1. *Ítems de parámetros*

e). Horas logísticas:

Estas horas corresponden a un parámetro de entrada al sistema SICE-TAC, que le permite al usuario registrar las horas acordadas en la actividad del cargue y las horas acordadas en la actividad del descargue, al igual que las horas de espera en el cargue y las horas de espera en el descargue, como datos particulares en la construcción de una determinada ruta con la información de cada generador de carga y empresa de transporte.

El sistema SICE-TAC, con relación al número de horas logísticas, registrará como mínimo un total de "cuatro horas" para todas las rutas origen-destino parametrizadas en la actividad del cargue descargue y horas de espera de cargue-descargue, considerando una (1) hora por cada "hora logística". El costo hora a considerar por las horas logísticas que se causen en la operación, se calcula en el SICE-TAC de acuerdo con cada tipo de carga, (...).

En todo caso el Ministerio de Transporte podrá establecer un parámetro diferente de horas logísticas por defecto, de acuerdo con los análisis técnicos

que se realicen para este fin, los cuales, deberán ser informados mediante Circular al sector.

Lo establecido en el presente literal, se aplicará hasta tanto, el Ministerio de Transporte implemente los sistemas de monitoreo de flota.”

Ahora bien, como ya se anotó antes, para el mes de febrero de 2025, **con el objetivo de seguir reduciendo las asimetrías de información en la prestación del servicio y entre los actores de la cadena del mismo**, se implementó un cambio temporal sobre las horas logísticas mínimas por viaje aplicadas para las rutas, ajustándolas a ocho (8) horas logísticas mínimas por viaje para rutas que pueden denominarse largas por tener más de ocho (8) horas de tiempo de tránsito, y conservando cuatro (4) horas logísticas mínimas por viaje para las rutas cuyo tiempo de tránsito sea igual o menor a ocho (8) horas. En ese sentido, como parte de los compromisos entre las partes interesadas, y para mantener firme el propósito de lograr más y mejor información en el sector a través del reporte oportuno y verás, este Ministerio ha definido un plan de trabajo para 2025 para continuar adelantando mesas técnicas con los diferentes actores del servicio, con el fin de armonizar la metodología más adecuada y equilibrada para determinar las horas logísticas mínimas por viaje, y analizar la viabilidad o aplicabilidad de actualización o complemento de otros ítems de la estructura de costos.

Lo anterior, mantiene la línea sobre lo que se redefinió para el funcionamiento del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC), siendo este, una instancia del Ministerio de Transporte en la que se analizan y socializan los temas relacionados con el transporte público de carga, y en particular, se tiene la potestad para monitorear, validar y seguir las fuentes de información necesarias, lo cual, subyace de la necesidad de buscar o construir tal información, para generar estrategias que permitan mejorar el nivel de servicio de transporte de carga en el país.

En complemento de lo antes expuesto, el sistema RNDC permite la expedición de manifiestos de carga cuando el valor es superior al establecido en el SICE-TAC, de igual manera, a través del RNDC se monitoreará el mínimo de horas logísticas por viaje, y el número de horas de operación por periodo para las rutas origen-destino.

3.1. Número de viajes:

En relación con el número de viajes mensuales que realiza un vehículo en una misma ruta, se efectuaron los siguientes análisis con el objetivo de validar y revisar opciones de parametrización de esta información en el sistema SICE-TAC y los registros en RNDC.

3.1.1. Resumen y explicación formula número de viajes en SICE-TAC:

Como punto de partida, es importante tener claridad en la fórmula utilizada por el SICE-TAC para determinar el número de viajes realizable por vehículo en el mes, y su correlación con los costos fijos de operación, que son aquellos que se causan independientemente de la operación/movimiento o no del vehículo. En tal sentido, a continuación, se presentan los parámetros considerados para el cálculo del número de viajes:

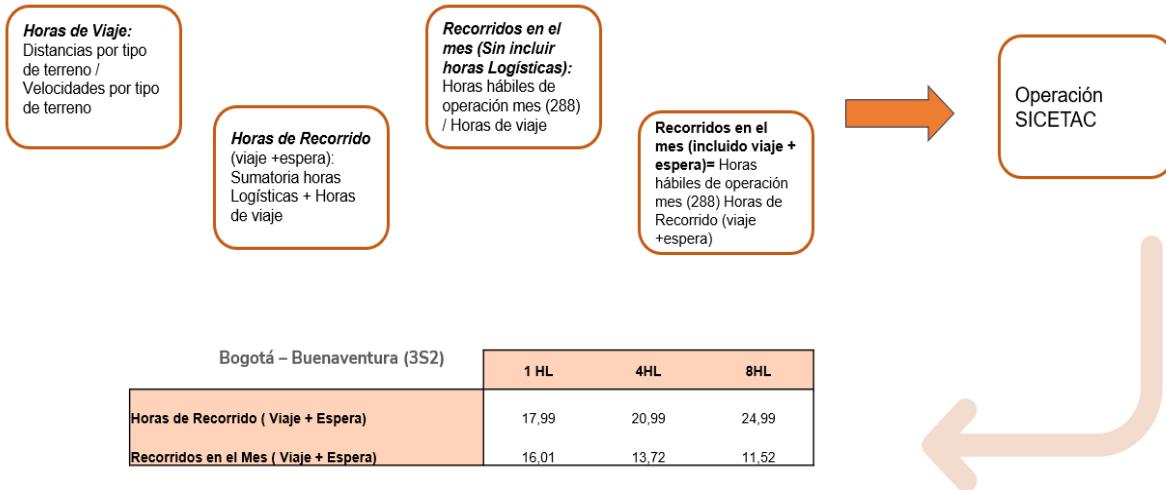
1. Horas de operación: La variable inductiva en el SICE-TAC, para el cálculo del número de recorridos, hace referencia a **doscientas ochenta y ocho (288) horas hábiles de operación al mes**, las cuales, corresponden al **número de horas al mes en el que el vehículo se encuentra operando, bien sea movilizando carga o empleando tiempo en los procesos de cargue y descargue**. Estas 288 horas operativas por vehículo al mes son el producto del cálculo de 24 días de trabajo en el mes por 12 horas diarias de disponibilidad operativa del vehículo.

2. Tiempo de tránsito de un viaje: Considerando los kilómetros de distancia de las rutas parametrizadas actualmente en el sistema, la velocidad promedio por tipo de terreno (plano, ondulado, montañoso, urbano y afirmado), y la configuración vehicular, el sistema calcula el tiempo de tránsito de un viaje.

Este tiempo de tránsito, es sumado a las horas logísticas para el cálculo del tiempo total empleado para un (1) viaje. Finalmente, se dividen las 288 horas operativas mes entre la sumatoria del tiempo total empleado para un viaje, es decir, entre la suma de las horas de tránsito más (+) horas logísticas, para así, determinar el número de recorridos teóricos mensuales que el vehículo podría realizar en un mes para la ruta en cuestión.

Se concluye entonces, que las 288 horas hábiles de operación de un vehículo al mes parametrizadas en el SICE-TAC, y los parámetros de cada una de las rutas generan un número de recorridos que inciden en un cálculo de **costeo estándar de la operación**. Sin embargo, lo anterior no implica que sea el número de viajes que realiza el transportador, si no que se trata de un **parámetro inductivo** para determinar el *costo fijo estándar* a reconocer por cada viaje, conforme a los parámetros operativos de la ruta.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**



Bogotá – Buenaventura (3S2)	1 HL	4HL	8HL
Horas de Recorrido (Viaje + Espera)	17,99	20,99	24,99
Recorridos en el Mes (Viaje + Espera)	16,01	13,72	11,52

Nota: Análisis socializado con los transportadores en mesas de trabajo

3.1.2. Revisión de numero de viajes en RNDC:

Con base en la información registrada en los cumplidos de manifiestos de carga, se realiza el ejercicio de búsqueda de vehículos que más viajes efectúan en el mes de **noviembre del año 2024** tomando como ejemplo las rutas Bogotá-Buenaventura y Bogotá-Villavicencio, donde se encuentran casos de vehículos que durante el mes realizan mayor número de viajes a los que arroja el cálculo en el SICE-TAC, aunque todos los viajes no corresponden únicamente a la ruta en revisión, se evidencia que los vehículos realizan viajes de retorno con carga y viajes a otros destinos, es decir, se muestra una realidad operativa de combinación de viajes. Bajo este análisis, no se encontró argumento para disminuir el parámetro de número de viajes inductiva y unilateralmente en el SICE-TAC, pues el número de viajes es una variable de salida del sistema, y tampoco se cuenta con sustento de acuerdo con los registros analizados en el RNDC, como se muestra a continuación:

Bogotá – Buenaventura						
Placa	Configuración	Viajes RNDC en la ruta	Viajes RNDC retorno de ruta	Viajes RNDC otra ruta	Viajes totales RNDC	Recorridos SICE-TAC 4h
XXXXX3	2	7	2	1	10	12,8
XXXXX6	2S2	7	6	6	19	14,6
XXXXX6	2S3	6	3	3	12	14,6
XXXXX0	3S3	5	6	3	14	13,7

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

Bogotá - Villavicencio						
Placa	Configuración	Viajes RNDC en la ruta	Viajes RNDC retorno de ruta	Viajes RNDC otra ruta	Viajes totales RNDC	Recorridos SICE-TAC 4h
XXXXX0	2	21	21	0	42	32,0
XXXXX2	2S2	19	1	2	22	34,9
XXXXX6	3S2	9	7	11	27	33,7
XXXXX9	3S3	18	4	15	37	33,7

Nota: Análisis socializado con los transportadores en mesas de trabajo.

3.2. Horas logísticas

Bajo el contexto de la fórmula de cálculo definida en el SICE-TAC para obtener el número de viajes que realiza un vehículo al mes, se analizaron en detalle las alternativas de definición de las horas logísticas mínimas por viaje y el análisis comparativo frente a la solicitud de los representantes de los transportadores para el cálculo de costos en SICE-TAC. Es importante mencionar, que, en diciembre del año 2024 con la información disponible, el Ministerio de transporte ajustó el mínimo de horas logísticas a cuatro (4) horas por viaje en los sistemas SICE-TAC y en el RNDC bajo el sustento estadístico, no obstante, posterior a esta modificación, el número de horas solicitadas reiterativamente por los transportadores fue doce (12) horas logísticas mínimas por viaje (6 de cargue y 6 de descargue).

3.2.1. Análisis horas logísticas RNDC

Este análisis busca demostrar que la definición de horas logísticas mínimas para el cálculo de costos puede aplicarse de manera variable de acuerdo con el nodo y la configuración vehicular a operar, al procesar la información de tiempos logísticos registrada en los cumplidos de manifiestos para el año 2024 en el RNDC, **se evidencia que existen variaciones importantes en los tiempos logísticos de cargue y descargues relacionados a estas dos variables.**

- *Se define el tiempo de cargue como el tiempo que tardan los vehículos desde que llegan al punto acordado para el cargue hasta que salen cargados e inician el viaje. (Espera cargue + cargue)*
- *Se define el tiempo de descargue como el tiempo que tardan los vehículos desde que llegan al punto acordado para el descargue hasta que salen descargados. (Espera descargue + descargue)*
- *Solo se consideran registros de flota tercerizada (se excluye flota propia)*

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

El análisis se desarrolla procesando la información de tiempos logísticos de cumplidos de manifiestos registrados en el RNDC sin realizar ningún tipo de limpieza de datos y se calculan promedios de tiempos de cargue y descargue bajo la desagregación de tres variables: nodo, configuración vehicular y tipo de empaque.

- Tiempos por nodo: Los principales nodos portuarios y las principales ciudades interiores.

Promedio general nacional cargue
(espera+cargue) 2,7 horas

Promedio general nacional descargue
(espera +descargue) 3,0 horas

Por nodo

1 Para los principales nodos portuarios, los tiempos promedio de cargue / descargue son:

	Cargue	Descargue
BUENAVENTURA	2,4	2,4
SANTA MARTA	3,0	2,9
CARTAGENA	3,3	3,0
BARRANQUILLA	2,5	3,0
SANTIAGO DE TOLU	1,9	1,6

2 Para las principales ciudades del interior del país los tiempos promedio de cargue / descargue son:

	Cargue	Descargue
MEDELLIN	4,1	2,6
BOGOTA	2,7	2,9
CUCUTA	2,3	4,2
BUCARAMANGA	2,8	3,0
CALI	2,7	2,9

Cargue Descargue
Ruta Bogotá-Buenaventura = 2,7 horas + 2,4 horas = 5,1 horas

Cargue Descargue
Ruta Bogotá-Santa Marta = 2,7 horas + 2,9 horas = 5,6 horas

Fuente: Análisis RNDC-GL

- Tiempos por nodo y configuración: Las principales tipologías vehiculares.

Horas de Cargue (espera + cargue)

Nodo	Configuración					
	2	2S2	2S3	3	3S2	3S3
BARRANQUILLA	2,3	2,9	2,8	2,5	3,2	2,8
BOGOTA	2,9	2,5	4,4	2,6	2,4	2,6
BUCARAMANGA	3,1	2,2	1,7	1,7	2,3	2,9
BUENAVENTURA	2,5	2,4	2,2	3,3	2,1	2,5
CALI	2,6	2,1	1,9	2,6	4,3	3,1
CARTAGENA	3,5	3,3	2,4	2,3	2,4	3,6
CUCUTA	2,2	2,1	2,3	1,8	2,3	2,5
MEDELLIN	4,8	2,2	3,3	3,3	2,5	3,0
SANTA MARTA	2,0	3,5	3,1	2,3	2,1	3,3
SANTIAGO DE TOLU	2,2	2,5	2,8	2,6	1,1	1,9

Horas de Descargue (Espera + descargue)

Nodo	Configuración					
	2	2S2	2S3	3	3S2	3S3
BARRANQUILLA	3,3	2,9	2,8	2,8	3,2	3,0
BOGOTA	3,0	3,2	3,0	2,6	2,5	3,3
BUCARAMANGA	3,3	2,2	1,7	2,7	2,4	3,1
BUENAVENTURA	2,6	2,0	2,3	2,9	2,7	2,6
CALI	2,9	3,7	3,3	2,3	3,4	3,2
CARTAGENA	3,3	1,9	2,8	2,6	3,0	2,9
CUCUTA	5,2	2,6	3,6	4,2	2,7	3,3
MEDELLIN	2,8	2,3	4,9	2,6	2,1	2,8
SANTA MARTA	3,4	3,7	2,9	3,4	2,1	2,7

Fuente: Análisis RNDC-GL

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

Bogotá-Buenaventura			Bogotá-Santa Marta			Bogotá-Barranquilla			Bogotá-Bucaramanga			Bogotá-Cartagena		
Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total
2	2,9	5,5	2	2,9	6,3	2	2,9	6,2	2	2,9	6,2	2	2,9	6,2
252	2,5	4,5	252	2,5	6,2	252	2,5	5,4	252	2,5	4,7	252	2,5	4,4
253	4,4	6,7	253	4,4	7,2	253	4,4	7,2	253	4,4	6,1	253	4,4	7,1
3	2,6	5,5	3	2,6	5,9	3	2,6	5,4	3	2,6	5,2	3	2,6	5,1
352	2,4	5,0	352	2,4	4,5	352	2,4	5,6	352	2,4	4,8	352	2,4	5,3
353	2,6	5,2	353	2,6	5,4	353	2,6	5,7	353	2,6	5,8	353	2,6	5,6

Buenaventura-Bogotá			Santa Marta-Bogotá			Barranquilla-Bogotá			Bucaramanga-Bogotá			Cartagena-Bogotá		
Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total
2	2,5	5,5	2	2,0	5,0	2	2,9	6,2	2	3,1	6,1	2	3,5	6,5
252	2,4	5,6	252	3,5	6,8	252	2,5	5,4	252	2,2	5,4	252	3,3	6,6
253	2,2	5,3	253	3,1	6,1	253	4,4	7,2	253	1,7	4,7	253	2,4	5,4
3	3,3	5,9	3	2,3	4,8	3	2,6	5,4	3	1,7	4,2	3	1,7	4,2
352	2,1	4,7	352	2,1	4,6	352	2,4	5,6	352	2,3	4,9	352	2,3	4,9
353	2,5	5,7	353	3,3	6,6	353	2,6	5,7	353	2,9	6,2	353	2,9	6,2

Fuente: Análisis RNDC-GL

Medellín-Bogotá			Medellín-Buenaventura			Medellín-Cartagena			Medellín-Barranquilla			Medellín-Santa Marta		
Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total
2	4,8	7,8	2	4,8	7,4	2	4,8	8,1	2	4,8	8,1	2	4,8	8,2
252	2,2	5,5	252	2,2	4,2	252	2,2	4,2	252	2,2	5,1	252	2,2	6,0
253	3,3	6,4	253	3,3	5,7	253	3,3	6,1	253	3,3	6,1	253	3,3	6,2
3	3,3	5,8	3	3,3	6,1	3	3,3	5,8	3	3,3	6,1	3	3,3	6,6
352	2,5	5,0	352	2,5	5,1	352	2,5	5,4	352	2,5	5,7	352	2,5	4,6
353	3,0	6,3	353	3,0	5,6	353	3,0	6,0	353	3,0	6,0	353	3,0	5,8

Bogotá-Medellín			Buenaventura-Medellín			Cartagena-Medellín			Barranquilla-Medellín			Santa Marta-Medellín		
Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total	Cargue	Descargue	Total
2	2,9	5,7	2	2,5	5,3	2	3,5	6,3	2	2,3	5,1	2	2,0	4,8
252	2,5	4,8	252	2,4	4,7	252	3,3	5,6	252	2,9	5,2	252	3,5	5,8
253	4,4	9,3	253	2,2	7,1	253	2,4	7,3	253	2,8	7,7	253	3,1	8,0
3	2,6	5,2	3	3,3	5,9	3	2,3	4,9	3	2,5	5,1	3	2,3	4,8
352	2,4	4,5	352	2,1	4,2	352	2,4	4,5	352	3,2	5,3	352	2,1	4,1
353	2,6	5,4	353	2,5	5,2	353	3,6	6,3	353	2,8	5,5	353	3,3	6,1

Fuente: Análisis RNDC-GL

- Tiempos por nodo, configuración y tipo de empaque: Los principales tipos de empaque

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

Cargue

Nodo-Configuración	CONTENEDOR	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO	OTROS
BUENAVENTURA				
2	2,2	2,3	3,3	2,6
252	2,3	1,8	1,9	2,7
253	2,2		2,6	2,6
3	2,7	4,6	2,8	3,3
352	2,1	2,5	1,9	2,4
353	2,4	2,3	2,6	2,4
SANTA MARTA				
2	1,3	1,9	1,9	2,1
252	2,2		2,1	4,8
253	1,8	2,0	2,6	3,7
3		2,8	2,7	2,1
352	1,6	5,8	3,0	2,9
353	2,0	3,6	3,4	2,9

Descargue

Nodo-Configuración	CONTENEDOR	GRANEL LIQUIDO	GRANEL SOLIDO	OTROS
BUENAVENTURA				
2		2,6	2,0	2,8
252		2,3	1,5	2,1
253		2,7	0,1	6,5
3		3,3	2,6	2,7
352		2,9	3,5	2,8
353		3,1	3,4	2,3
SANTA MARTA				
2		1,8	5,3	4,3
252		1,8	2,6	1,6
253		2,4	1,9	2,6
3			3,0	3,2
352		1,8	3,6	1,2
353		2,9	3,8	2,0

Cargue Descargue

Ruta Bogotá-Buenaventura, granel líquido, 3S3 = 2,7 horas + 3,4 horas = 6,1 horas

Ruta Bogotá-Santa Marta, granel líquido, 3S3 = 2,7 horas + 3,8 horas = 6,5 horas

Fuente: Análisis RNDC-GL

Este análisis se presentó el día 03 de enero de 2025 en mesa de trabajo con representantes de los transportadores. Se propuso aplicar los resultados de este análisis y establecer el tiempo mínimo de descargue y el tiempo mínimo de cargue de manera diferencial para cada combinación nodo-configuración, dentro de la propuesta, se indicó que estos parámetros se monitorearían trimestralmente y se actualizarán los tiempos mínimos de cargue y descargue en los sistemas SICE-TAC y RNDC. Sin embargo, no se llegó a un acuerdo sobre esta propuesta.

3.2.2. Análisis de sensibilidad de la aplicación de ocho (8) horas logísticas por viaje

Ante el escenario de aplicar ocho (8) horas logísticas mínimas por viaje en todas las rutas para el cálculo de costos eficientes en el SICE-TAC a nivel nacional, el Grupo de Logística y la Oficina de Regulación Económica analizaron el efecto de esta medida, donde se observó un cambio significativo por el incremento de los costos de viaje para las rutas cuyo tiempo de tránsito es inferior a ocho (8) horas.

Tomando como ejemplo la ruta Funza – Bogotá con 19,6 km de distancia origen-destino, y aplicando las cuatro (4) horas logísticas mínimas como lo establece la Resolución 20243040057465 de 2024, se observa en la tabla anexa con respecto al número de recorridos por configuración vehicular con cuatro (4) horas en el SICE-TAC, que el vehículo realizaría sesenta (60) recorridos en promedio en el mes. Ahora bien, al adicionar cuatro (4) horas a este viaje (8 horas en total), la cantidad de recorridos a ejecutarse en el mes se disminuye a 33. Así las cosas, respecto al costo total del viaje, se observa un impacto económico y operativo que representaría para este viaje un aumento promedio para todas las tipologías del 84,7% sobre el total de los costos fijos, y un aumento general de los costos de viaje en promedio del 63,3%.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

Configuración	Viajes (4 HL)	Viajes (8 HL)	Var% CF	Var% CV	Var% OC	Var% CT
2	60.00	32.73	83.32%	0.00%	65.94%	65.94%
2S2	62.20	33.37	86.32%	0.00%	65.35%	65.35%
2S3	62.20	33.37	86.32%	0.00%	64.99%	64.99%
3	59.26	32.51	82.34%	0.00%	60.93%	60.93%
3S2	61.28	33.10	85.17%	0.00%	62.02%	62.02%
3S3	61.28	33.10	85.17%	0.00%	60.35%	60.35%

Bajo la misma metodología, se hizo el análisis para las rutas definidas como largas dado su tiempo de viaje, aplicando como mínimo las ocho (8) horas logísticas por viaje, presentando un comportamiento diferente en el impacto del costo de viaje. Inicialmente, al considerar la ruta Buenaventura – Bogotá (540 km), y la aplicación de cuatro (4) horas logísticas como mínimo a este viaje, como se observa en la tabla que sigue, con respecto al número de recorridos por configuración vehicular el SICE-TAC, resultaría un total de catorce (14) recorridos en promedio en el mes por vehículo. Ahora bien, al aplicarle al viaje cuatro (4) horas adicionales (8 horas en total), el número de recorridos disminuye a once (11) en promedio por vehículo en el mes, es decir, un 21% menos recorridos. En línea con esto, con respecto al costo total del viaje, se observó un aumento económico y operativo que representaría en promedio el 18,9% sobre el total de los costos fijos, y un aumento general de los costos en promedio del 5,5% para esta ruta.

Configuración	Viajes (4 HL)	Viajes (8 HL)	Var% CF	Var% CV	Var% OC	Var% CT
2	12.82	10.88	17.81%	0.00%	6.52%	6.52%
2S2	14.58	12.13	20.26%	0.00%	5.87%	5.87%
2S3	14.58	12.13	20.26%	0.00%	5.52%	5.52%
3	12.12	10.37	16.83%	0.00%	5.08%	5.08%
3S2	13.72	11.52	19.06%	0.00%	5.20%	5.20%
3S3	13.72	11.52	19.06%	0.00%	4.81%	4.81%

El mismo ejercicio se realizó para la ruta Bogotá – Cartagena (1.050 km), al aplicar cuatro (4) horas logísticas como mínimo por viaje, como se observa en la tabla anexa, con respecto al número de recorridos por configuración vehicular el SICE-TAC, se ejecutarían once (11) recorridos en promedio al mes; y al reconocer cuatro horas adicionales por viaje (8 horas en total), el número de recorridos disminuye a 9 en promedio al mes por vehículo (-18%). Así las cosas, respecto al costo total del viaje, se observa un efecto económico y operativo que representa en promedio un aumento del 14,7% sobre el total de los costos fijos, y un aumento general de los costos en promedio del 3,6%.

Al comparar la aplicación de un mínimo de cuatro (4) horas logísticas por viaje (para las rutas con tiempo de tránsito menor o igual a 8 horas), y de ocho (8) horas logísticas por viaje (para las rutas con tiempo de tránsito superior a 8 horas) para las actividades de cargue, descargue y horas de espera cargue y descargue, se aprecia un impacto significativo en la disminución del número de recorridos al mes por vehículo, y un incremento del

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGÍSTICA
HORAS LOGÍSTICAS Y NÚMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACIÓN SICE-TAC Y RNDC**

costo total del viaje, por lo cual, se considera pertinente, hasta que se armonice y establezca la nueva metodología de medición, y se implemente el control de tiempos a través del RNDC, mantener la aplicación de las cuatro (4) horas logísticas como mínimo para las rutas con un tiempo de tránsito menor o igual a ocho (8) horas, y aplicar temporalmente el parámetro de ocho (8) horas logísticas por viaje para las rutas con un tiempo de tránsito superior a ocho (8) horas, por un tiempo prudencial, hasta que se realicen los monitoreos de flota por parte del Ministerio de Transporte para medir las horas logísticas reales de la operación del transporte de carga en el país.

3.2.3. Aplicación de horas logísticas por rutas por tiempo de tránsito

Como parte del análisis derivado sobre el posible efecto en el mercado y el sector transporte por la aplicación de las ocho (8) horas logísticas mínimas por ruta para rutas preliminarmente denominadas “largas” por tener un tiempo de tránsito mayor a ocho (8) horas, el Ministerio de transporte aplicó una alternativa temporal para su implementación.

La propuesta clasifica las rutas en cortas y largas, de acuerdo con la información de tiempos de tránsito para cada ruta y configuración vehicular establecido en SICE-TAC, en este sentido, las rutas cortas son aquellas que su tiempo de tránsito sea menor o igual a ocho (8) horas, y las rutas largas, aquellas que su tiempo de tránsito sea mayor a ocho (8) horas, obteniendo la siguiente clasificación:

Ruta	Tiempos de Tránsito	Número de rutas SICETAC	Part. %	Representatividad RNDC		
				% toneladas	% viajes	% valores pagados
Cortas	<=8hr	3403	51,3%	23,1%	13,9%	12,3%
Larga	> 8 hr	3.228	48,7%	27,5%	14,8%	40,0%

Esta propuesta, además, toma como referencia ocho (8) horas de tránsito considerando que este tiempo se asimila a la jornada laboral diaria, y de acuerdo con la legislación laboral vigente, deben existir tiempos prudentes de pausas activas por jornada y contar con un tiempo de alimentación, así mismo, por seguridad vial, y de acuerdo con las recomendaciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cada dos (2) horas de conducción, un conductor debe descansar quince (15) minutos. Todo lo anterior, estaría representado en la aplicación de las ocho (8) horas logísticas mínimas por viaje para estas rutas denominadas ahora “largas” para el cálculo de costos en el SICE-TAC.

Clasificación ruta	Mínimo horas logísticas
Cortas	4
Largas	8

La aplicación de esta alternativa minimiza el impacto en rutas denominadas "cortas", ya que estas permanecerían con las cuatro (4) horas logísticas mínimas por viaje aplicadas en diciembre del año 2024. La cantidad de rutas "cortas" parametrizadas en el SICE-TAC es de 3.403, y la cantidad de rutas "largas" en el sistema es de 3.228.

Esta propuesta, fue socializada en el observatorio de Transporte de carga por Carretera el día 24 de enero de 2025, sin embargo, pese a no tener contrapropuesta con análisis técnicos sobre las horas inicialmente solicitadas por los transportadores (12 horas por viaje), se presentó una renuencia a la aceptación por parte de los representantes de los transportadores.

Frente a lo anterior, cabe señalar, que conforme a lo contemplado en la Resolución 20243040055205 de 2024 *"Por la cual se reglamenta el funcionamiento del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera - OTCC y se deroga la Resolución 20223040023995 del 2022"*, el observatorio de Transporte de Carga por Carretera-OTCC, es un "espacio de socialización y análisis de los asuntos asociados al servicio público de transporte terrestre automotor de carga y en el que se efectúa el monitoreo, seguimiento y validación de las fuentes de información necesarias para atender las actividades propias del mercado.". En este sentido, la mencionada Resolución, señala que el Ministerio de Transporte determinará los parámetros del SICE-TAC, considerando como referencia los análisis realizados y presentados en el marco del OTCC, pero la decisión de actualización, corresponde con exclusividad al Ministerio. Al respecto, el artículo 10 de la citada Resolución señala:

"Artículo 10. Determinación de Parámetros. El Ministerio de Transporte determinara los parámetros, montos y esquemas de liquidación y cobro del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC, haciendo uso de mecanismos de revisión, ajuste, incorporación, exclusión, fijación y actualización de los parámetros conforme a los análisis y revisiones efectuados en el Observatorio de Transporte de Carga por Carretera.

El Ministerio de Transporte fijara y actualizara los parámetros para la determinación del SICE- TAC conforme sea necesario, sin perjuicio de que posteriormente a las decisiones se presenten y analicen nuevas propuestas de actualización de los parámetros y de la metodología del SICE-TAC.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGISTICA
HORAS LOGISTICAS Y NUMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACION SICE-TAC Y RNDC**

Los análisis efectuados en el Observatorio de Transporte de Carga por Carretera - OTCC servirán de puntos de referencia para la toma de decisiones, pero carecen de carácter vinculante y no condicionan la adopción de las decisiones que le corresponden con exclusividad al Ministerio de Transporte en la definición de políticas públicas del sector, competencia que se ejercerá de manera autónoma." (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Resultado del análisis de los registros de operaciones en el RNDC, de los análisis de sensibilidad de tiempos de tránsito versus los tiempos de espera por periodo, de las mesas de trabajo adelantadas con los representantes de las bases transportadoras, con base en la lógica actual del SICE-TAC, el periodo de operación mensual por vehículo parametrizado en el sistema (288 horas), y atendiendo la propuesta del sector transportador de que se reflejen de mejor manera el número de viajes máximo posible por vehículo por ruta en este periodo, se encontró, que las cuatro (4) horas logísticas mínimas establecidas en la mencionada Resolución, pueden ser ajustables por tipos de rutas, para lo cual, se determinó como criterio general de segmentación en el SICE-TAC, la relación con el tiempo de tránsito de cada ruta origen-destino, y los tiempos aplicables y prudentes de pausas seguras por hora. Cabe señalar, que las horas de tránsito dependen de la configuración vehicular y la ruta, dado que cada configuración tiene velocidades diferentes por tipo de terreno que determinan las horas de tránsito para cada ruta.

Bajo este contexto, en el SICE-TAC, se adopta un cambio desde el mes de febrero de 2025 de las horas logísticas mínimas por viaje aplicadas para las rutas antes mencionadas ajustándolas a ocho (8) horas logísticas mínimas para rutas de más de 8 horas de tránsito, y cuatro (4) horas logísticas mínimas para las rutas cuyo tránsito sea igual o menor a ocho (8) horas. En paralelo, el Ministerio de Transporte seguirá realizando el monitoreo pertinente de la operación a través del RNDC, y se continuarán adelantando mesas de trabajo con los diferentes actores de la cadena del servicio con el fin de armonizar la metodología para determinar las horas logísticas por viaje de acuerdo a la operación real de los vehículos en la prestación de este servicio.

Es importante precisar, que esta fijación de horas logísticas mínimas por viaje, se aplicará hasta tanto, el Ministerio de Transporte cuente con información de tiempos logísticos reportados a través de sistemas tecnológicos de monitoreo de flota en el sistema RNDC o el que lo complemente o sustituya, frente a lo cual, se invita a los actores involucrados en la prestación del servicio de transporte de carga por carretera, a continuar con la transición a dichas tecnologías, y a reportar lo que les corresponde de manera oportuna y transparente, con el fin de contar con mayor y mejor información respecto a la operación de transporte de carga.

Finalmente, es importante precisar y reiterar, que los diversos análisis adelantados por el ministerio se presentaron en el observatorio de carga OTCC del día 24 de enero del

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA
GRUPO DE LOGISTICA
HORAS LOGISTICAS Y NUMERO DE VIAJES-VEHÍCULO-MES
SISTEMAS DE INFORMACION SICE-TAC Y RNDC**

presente, escenario en el cual, se contó con la asistencia de gremios, bases transportadoras, y representantes de los gremios de generadores de carga.

Anexos:

1. Al presente documento se anexa una matriz en Excel que contiene el promedio general de aumento de los costos de viaje y la disminución en el número de viajes para las 6.733 rutas parametrizadas actualmente en el SICE-TAC por configuración vehicular. Así mismo, un listado en Excel que señala los tiempos de tránsito por ruta para las rutas origen-destino registradas actualmente en el SICE-TAC.
2. Ejercicio estadístico análisis de cuatro (4) horas logísticas – septiembre de 2024.