



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”*

### EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, los artículos 29 y 65 de la Ley 336 de 1996, el artículo 6 numerales 6.1 y 6.2 del Decreto 087 de 2011, y

#### CONSIDERANDO:

Que el literal b) del artículo 2 de 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 que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas.

Que el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, establece que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996: *“por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.”*, establece que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, el cual deberá garantizar su prestación y protección de los usuarios.

Que a su vez, el artículo 29 de la Ley anteriormente citada, señala 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, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

Que a su vez el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, faculta al Gobierno nacional para expedir los reglamentos correspondientes *“a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen la contratación y prestación del servicio público de transporte con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte”*.

Que el artículo 6 del Decreto 087 de 2011: *“Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.”*, establece Que son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

*“6.1. Orientar, dirigir, coordinar, planificar, controlar y evaluar el cumplimiento de las funciones a cargo del Sector, en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos.*

*6.2. Definir y establecer las políticas en materia de transporte, tránsito, e infraestructura de todos los modos.*

*(...)”*.

Que en la sección 6 del capítulo 7 del Decreto 1079 del 2015 *“Por medio del cual se expide el Único Reglamentario del Sector Transporte”*, el Gobierno nacional fijo la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga en el marco de la política de libertad vigilada.

Que, al respecto, el artículo 2.2.1.7.6.2 del Decreto 1079 de 2015 dispone:

*“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*



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”*

*de los Costos Eficientes de Operación.*

*El sistema de información SICE- TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia.*

*El generador de carga y la empresa de transporte tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.”.*

Que además, el artículo 2.2.1.7.6.4 del Decreto en mención, establece que: *“Cuando el Valor a Pagar o el flete se encuentren por debajo de los Costos Eficientes de Operación estimados por el Ministerio de Transporte, con base en la información reportada y registrada en el SICE- TAC, las Superintendencias de Puertos y Transporte y de Industria y Comercio, adelantarán dentro del marco de sus competencias, las investigaciones a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 336 de 1996 y 1340 de 2009.”.*

Que frente a la facultad reguladora en cabeza del Ministerio de Transporte la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en Concepto 1735 del 7 de septiembre de 2006, señaló lo siguiente:

*“la facultad otorgada en los artículos 29 y 30 de la ley 336 de 1996, al gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte para formular la política y fijar los criterios para la directa, controlada o libre destinación de tarifas, no corresponde propiamente a la potestad reglamentaria prevista en el artículo 189 ( 11) de la Carta, sino a una facultad de regulación, que conforme a la ley, corresponde a cada Ministerio para la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos en cada sector (artículo 208 Superior, en concordancia con el artículo 58 de la ley 489 de 1998).*

*La interpretación armónica de las disposiciones de orden constitucional en materia de intervención del Estado en los servicios públicos, permiten concluir que el Ministerio de Transporte es el órgano competente para fijar la política de precios en los diferentes modos de transporte, determinando el grado de intensidad de su intervención, de acuerdo con las necesidades y dinámica del sector, lo que lo lleva a fijar criterios para la fijación directa, controlada o libre de las tarifas. En efecto, el legislador al señalar que el Gobierno nacional actuará en esta materia a través del ministerio del ramo, faculta al Ministro para expedir actos administrativos que desarrollen la política de precios del sector. Lo anterior opera sin perjuicio de la subordinación a los decretos que el Presidente de la República expida en ejercicio de la potestad reglamentaria que le es propia (artículo 189 num. 11 C.P.).*

*En consecuencia, resulta claro que aunque la redacción del artículo 29 de la Ley 336 de 1994 es defectuosa desde el punto de vista semántico, al señalar que el gobierno a a través del Ministerio fija los criterios a tener en cuenta por la directa, controlada o libre destinación de tarifas, resulta claro que dentro de su facultad de regulación, el Ministerio cumple esa función y por tanto no cabe duda que el Ministerio de Transporte es competente para fijar los tarifas básicas a las que se deben sujetar la empresa transportadora u operadora y el generador de carga o remitente al celebrar el respectivo contrato de transporte de carga.”.*

Que desde el Documento CONPES 3489 de 2007, "Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga", el Gobierno Nacional fijó como política, migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir sólo en los casos en que se presenten fallas de mercado y propone la creación del índice de Precios del Transporte, que deberá estar fundamentado en una metodología que refleje la realidad del mercado, que contenga una estructura de costos de operación eficiente y que sirva de base para formular parámetros de regulación y fórmulas tarifarias.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”*

Que el Viceministro de Transporte, mediante memorando 20231130036303 del 10 de abril de 2023, solicitó la expedición del presente acto administrativo con fundamento en las siguientes consideraciones:

*“El Ministerio de Transporte a través de la oficina de regulación económica, ha venido realizado el monitoreo de las siguientes rutas en ambos sentidos:*

ORIGEN	DESTINO
BUENAVENTURA	BOGOTA
BUENAVENTURA	MEDELLIN
CARTAGENA	BOGOTA
BARRANQUILLA	BOGOTA
SANTA MARTA	BUCARAMANGA

*Por tanto, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, mediante memorando 20231400036093 de fecha 5 de abril de 2023, remitió a este despacho el documento técnico de soporte “ANÁLISIS TÉCNICO DE MERCADO EN LAS RELACIONES ECONÓMICAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA EN LAS RUTAS BUENAVENTURA- BOGOTÁ, BUENAVENTURA- MEDELLÍN, CARTAGENA-BOGOTÁ, BARRANQUILLA-BOGOTÁ, Y SANTA MARTA – BUCARAMANGA EN SENTIDO ORIGEN - DESTINO PARA DETERMINAR UNA INTERVENCIÓN.”, donde indica lo siguiente:*

*“En atención a las solicitudes presentadas por los representantes de las agremiaciones del sector transporte terrestre automotor de carga en el país, para la intervención de las rutas en los trayectos de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura- Medellín, Bogotá - Cartagena, Bogotá- Barranquilla, Medellín- Cartagena y Santamarta- Bucaramanga por el no cumplimiento de lo establecido en el Artículo 2 de la Resolución 20213040034405 del 06 de agosto de 2023, que señala:*

*“Artículo 2 de la Resolución Número 20213040034405 de 06 de agosto de 2021. En virtud del artículo 2 del Decreto 2228 de 2013, los Costos Eficientes de Operación publicados en el SICE TAC son de obligatorio cumplimiento, por lo que no puede efectuarse pago por debajo de los mismos. Esta disposición es exigible a los actores de la cadena del servicio público del transporte automotor de carga para las tipologías vehiculares previstas en la presente resolución.”*

*En ese sentido, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, con el fin de evidenciar si se presentan posibles desequilibrios económicos en la operación de las rutas antes señaladas, procede a realizar el monitoreo de los valores promedios pagados en el Manifiesto de Carga frente al costo mínimo publicado en el SICE-TAC, según la información registrada por las empresas de transporte en el sistema RNDC, para expedir el concepto técnico de acuerdo con los resultados obtenidos en el periodo de análisis comprendido entre enero 2022 y febrero de 2023.*

*(...)*

*Es importante anotar que para realizar la comparación de los datos y establecer las posibles fallas en el incumplimiento del Artículo 2 de la Resolución 4405 del 06 de agosto de 2022, con relación al costo mínimo publicado en el SICE-TAC, se realiza el siguiente ejercicio:*

- Se generaron los reportes de manifiestos de carga, correspondiente al periodo comprendido de enero 2022 a febrero 2023, en relación con lo registrado por las empresas de transporte a través del Registro Nacional de Despacho de Carga-RNDC, obteniendo un total de 172.700 registros de manifiestos de carga, los cuales se organizan de acuerdo con la fecha de expedición del manifiesto, producto, configuración vehicular, el origen – destino en ambos sentidos en las rutas antes citadas y el valor*



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”

comparativo. Se observa en la tabla 1, el porcentaje de participación de los registros que están pagando por encima del SICE-TAC es el 35,64% y el 64,36% pagan por debajo del SICE-TAC

Tabla 1: Número de manifiestos según origen – destino generados RNDC

TOTAL REGISTRO ANALIZADOS	172.700	%
TOTAL REGISTRO PAGAN POR DEBAJO SICE-TAC	61.557	35,64%
TOTAL REGISTRO PAGAN POR ENCIMA SICE-TAC	111.143	64,36%

- A continuación, en la tabla 2, se muestra la distribución de la cantidad de manifiestos por cada ruta origen-destino, y el número de manifiestos que están pagando por debajo del SICE-TAC.

Tabla 2: Número de manifiestos según ruta origen-destino con pagos debajo del SICE-TAC - RNDC

ORIGEN	DESTINO	CANTIDAD REGISTROS 2022 - 2023	PAGOS POR DEBAJO SICE-TAC	%
BUENAVENTURA	BOGOTA	67.958	7.524	11,07%
BUENAVENTURA	MEDELLIN	17.862	1310	7,33%
CARTAGENA	BOGOTA	51.782	33.145	64,01%
BARRANQUILLA	BOGOTA	16.740	13.643	81,50%
SANTAMARTA	BUCARAMANGA	18.358	5.935	32,33%
<b>TOTAL REGISTRO ANALIZADOS</b>		<b>172.700</b>		

**RESULTADOS:**

- En tabla anexa se observa, el porcentaje que están pagando por debajo del SICE-TAC, en cada una ruta señalada. (Sic)

Origen -Destino	Configuracion	TotalRegistros	%PorDebajo	PromedioLiquidado MC	PromedioValorSICETAC	PromedioCostoMovilizacion
BUENAVENTURA _ BOGOTA	252	20314	6,91%	\$3.603.619,81	\$2.676.728,63	\$2.301.524,12
BUENAVENTURA _ BOGOTA	353	35693	9,74%	\$4.680.344,04	\$3.653.869,68	\$3.213.049,18
BUENAVENTURA _ BOGOTA	253	4646	4,13%	\$4.323.238,34	\$2.835.969,52	\$2.485.375,44
BUENAVENTURA _ BOGOTA	2	4365	47,35%	\$1.856.266,59	\$1.949.212,52	\$1.693.000,50
BUENAVENTURA _ BOGOTA	3	116	27,59%	\$3.271.355,79	\$2.777.346,83	\$2.454.829,17
BUENAVENTURA _ BOGOTA	352	2824	12,50%	\$4.465.101,93	\$3.481.523,79	\$3.030.705,48
BUENAVENTURA _ MEDELLIN	252	3721	3,17%	\$3.890.070,45	\$2.460.993,07	\$2.123.146,35
BUENAVENTURA _ MEDELLIN	353	11044	6,39%	\$4.912.036,02	\$3.365.378,64	\$2.954.353,64
BUENAVENTURA _ MEDELLIN	253	1210	3,14%	\$4.583.222,42	\$2.587.373,51	\$2.260.797,03
BUENAVENTURA _ MEDELLIN	2	998	37,98%	\$1.940.319,76	\$1.904.633,14	\$1.600.508,52
BUENAVENTURA _ MEDELLIN	3	69	15,94%	\$3.695.032,19	\$2.781.949,04	\$2.287.128,32
BUENAVENTURA _ MEDELLIN	352	820	7,07%	\$4.668.708,98	\$3.170.312,49	\$2.792.446,40
CARTAGENA _ BOGOTA	252	13531	58,35%	\$4.158.267,03	\$4.065.548,18	\$3.772.859,30
CARTAGENA _ BOGOTA .	353	22103	63,54%	\$5.322.603,59	\$5.658.288,38	\$5.043.469,86
CARTAGENA _ BOGOTA .	253	3147	35,78%	\$4.489.769,53	\$4.276.674,56	\$4.017.337,41
CARTAGENA _ BOGOTA .	2	6443	93,33%	\$2.076.734,02	\$2.889.456,09	\$2.639.644,89
CARTAGENA _ BOGOTA .	3	424	85,38%	\$3.703.437,33	\$4.348.030,05	\$3.902.117,26
CARTAGENA _ BOGOTA .	352	6134	60,40%	\$4.852.092,30	\$5.140.921,76	\$4.758.429,04
BARRANQUILLA _ BOGOTA	353	10526	82,76%	\$ 4.739.355,16	\$ 5.335.204,26	\$ 4.803.435,39
BARRANQUILLA _ BOGOTA	352	1068	69,48%	\$ 4.665.708,56	\$ 4.820.706,85	\$ 4.530.468,51
BARRANQUILLA _ BOGOTA	252	830	51,69%	\$ 3.646.381,42	\$ 3.866.233,71	\$ 3.591.279,71
BARRANQUILLA _ BOGOTA	2	3826	89,10%	\$ 1.965.678,25	\$ 2.763.904,38	\$ 2.522.242,71
BARRANQUILLA _ BOGOTA	253	232	68,10%	\$ 3.923.965,12	\$ 3.972.550,85	\$ 3.798.270,56
BARRANQUILLA _ BOGOTA	3	258	75,19%	\$ 3.393.620,50	\$ 3.924.182,47	\$ 3.688.018,06
SANTA MARTA _ BUCARAMANGA	353	17159	32,36%	\$ 2.951.538,60	\$ 3.008.702,14	\$ 2.600.298,12
SANTA MARTA _ BUCARAMANGA	2	438	38,13%	\$ 1.593.147,62	\$ 1.612.536,93	\$ 1.365.094,15
SANTA MARTA _ BUCARAMANGA	252	56	21,43%	\$ 3.501.865,14	\$ 2.287.161,56	\$ 1.930.231,43
SANTA MARTA _ BUCARAMANGA	253	17	11,76%	\$ 3.575.023,53	\$ 2.280.854,61	\$ 2.018.157,81
SANTA MARTA _ BUCARAMANGA	352	409	22,00%	\$ 3.019.628,16	\$ 2.889.348,31	\$ 2.443.549,41
SANTA MARTA _ BUCARAMANGA	3	279	40,14%	\$ 2.183.993,62	\$ 2.259.706,63	\$ 2.005.768,68



## RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\*

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”*

*Una vez verificadas las variaciones del valor a pagar comparando los registros del Sistema de Información de Costos Eficientes del Transporte Automotor de Carga SICE - TAC con los del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, arrojaron que existe una tendencia negativa o por debajo de los costos mínimos establecidos en el SICE-TAC, según las cifras generadas en las rutas señaladas.*

### **RECOMENDACIONES**

#### **En conclusión, la Oficina de Regulación Económica recomienda lo siguiente:**

*Una vez realizado el análisis de los datos y confrontados los valores registrados en el Sistema de Información de Costos Eficientes del Transporte Automotor de Carga-SICETAC con los valores reportados en el Registro Nacional de Despachos de Carga-RNDC, se observa un resultado con una tendencia por debajo de los costos mínimos de operación publicados en el SICE-TAC, en las rutas en sentido Origen - Destino Buenaventura-Bogotá, Buenaventura-Medellín, Cartagena-Bogotá, Barranquilla-Bogotá y Santamarta-Bucaramanga.*

- En conclusión, se observa que en promedio el 35,64% de las rutas evaluadas están pagando por debajo del costo mínimo publicado en el SICE-TAC, es decir no están cumpliendo con la obligatoriedad dispuesta en el Art. 2 de la Resolución 4405 de 2021 en los viajes que realizan.*
- En La ruta Buenaventura-Bogotá, al revisar el cumplimiento de la medida se observa que se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 18.04%, razón por la cual se sugiere “Fijar la intervención”.*
- La ruta Cartagena-Bogotá, el cumplimiento de la medida se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 66.13%, por lo cual se sugiere “Fijar la intervención”*
- La ruta Buenaventura-Medellín, el cumplimiento de la medida, se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 12.28%, para todas las configuraciones, razón por la cual se sugiere “Fijar la intervención”*
- La ruta Cartagena- Medellín, el cumplimiento de la medida se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 33,85% y para el caso de Medellín – Cartagena, se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 65,13%, por lo cual se sugiere “Fijar la intervención”*
- La ruta Barranquilla-Bogotá, el cumplimiento de la medida se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 72,72%, por lo cual se sugiere “Fijar la intervención”*
- La ruta Santamarta-Bucaramanga, el cumplimiento de la medida, se encuentra en promedio por debajo del SICE-TAC en un 27.64% en promedio, por lo cual se sugiere “Fijar la intervención”*
- Se recomienda fijar los siguientes costos mínimos de movilización de la carga por configuración vehicular, que las empresas deben reconocer al transportador, mientras desaparecen las circunstancias que motivan la presente intervención. Así mismo, es importante tener en cuenta el costo hora adicional, que es el valor con el cual se liquidan las horas logísticas que realmente utilizaron en la operación del transporte de carga, las cuales se deben sumar al valor del costo mínimo de movilización de la carga, para calcular el costo total del viaje.*





**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”*

COSTOS MÍNIMOS DE MOVILIZACIÓN DE LA CARGA Y VALOR HORA POR CONFIGURACION VEHICULAR - ABRIL 2023							
ORIGEN	DESTINO	C2	C3	2S2	2S3	3S2	3S3
BUENAVENTURA	BOGOTÁ	\$ 1.850.426,30	\$ 2.628.783,40	\$ 2.457.324,50	\$ 2.641.065,00	\$ 3.239.107,96	\$ 3.431.628,28
CARTAGENA	BOGOTÁ	\$ 2.869.263,99	\$ 4.164.220,98	\$ 4.030.985,71	\$ 4.279.512,52	\$ 5.090.495,91	\$ 5.393.499,99
BARRANQUILLA	BOGOTÁ	\$ 2.784.160,15	\$ 4.076.321,62	\$ 3.944.953,94	\$ 4.188.593,61	\$ 4.986.361,99	\$ 5.300.132,25
BUENAVENTURA	MEDELLIN	\$ 1.726.787,10	\$ 2.421.891,94	\$ 2.244.244,01	\$ 2.378.079,31	\$ 2.957.826,04	\$ 3.128.000,60
SANTAMARTA	BUCARAMANGA	\$ 1.467.125,18	\$ 2.125.470,98	\$ 2.052.101,68	\$ 2.169.091,69	\$ 2.600.336,56	\$ 2.755.227,52
COSTO HORA ADICIONAL		\$ 27.171,00	\$ 32.248,00	\$ 33.076,00	\$ 34.272,00	\$ 39.959,00	\$ 41.263,00

*\*El cálculo del valor hora en el SICE-TAC, se determina así:*

*El total de los costos fijos mensuales/ 288 horas de operación (valor base) y a ese resultado se le suman los porcentajes de cada uno de los ítems del componente otros costos.*

*Costos Fijos Tractocamión 3S3= \$ 10.006.831,33/ 288 horas= \$34.745.95*

*Valor base \$ 34.745,95 \* 12,4552% = \$4.327,67*

*Valor base \$ 34.745,95 \* 0,05% = \$1.737,30*

*Valor base \$ 34.745,95 \* 0.013% = \$ 451,70*

*Valor hora adicional= \$ 41.263”*

*De conformidad con lo anterior, se considera necesario intervenir las rutas citadas en ambos sentidos, con el fin de mantener el equilibrio entre los actores de la cadena del transporte de carga y el justo valor del costo mínimo de operación publicado por el SICE – TAC, además, resulta importante monitorearlas mensualmente para definir la necesidad de mantener o terminar la intervención, sin perjuicio que estas rutas puedan ser objeto posteriormente de nuevas intervenciones.”*

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, entre el xx del xxxx y el xx de xxx de 2023 en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1.** Intervenir las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino, para determinar el valor a pagar que las empresas deben reconocer al transportador como se relación a continuación:

COSTOS MÍNIMOS DE MOVILIZACIÓN DE LA CARGA Y VALOR HORA POR CONFIGURACION VEHICULAR - ABRIL 2023							
ORIGEN	DESTINO	C2	C3	2S2	2S3	3S2	3S3
BUENAVENTURA	BOGOTÁ	\$ 1.850.426,30	\$ 2.628.783,40	\$ 2.457.324,50	\$ 2.641.065,00	\$ 3.239.107,96	\$ 3.431.628,28
CARTAGENA	BOGOTÁ	\$ 2.869.263,99	\$ 4.164.220,98	\$ 4.030.985,71	\$ 4.279.512,52	\$ 5.090.495,91	\$ 5.393.499,99
BARRANQUILLA	BOGOTÁ	\$ 2.784.160,15	\$ 4.076.321,62	\$ 3.944.953,94	\$ 4.188.593,61	\$ 4.986.361,99	\$ 5.300.132,25
BUENAVENTURA	MEDELLIN	\$ 1.726.787,10	\$ 2.421.891,94	\$ 2.244.244,01	\$ 2.378.079,31	\$ 2.957.826,04	\$ 3.128.000,60
SANTAMARTA	BUCARAMANGA	\$ 1.467.125,18	\$ 2.125.470,98	\$ 2.052.101,68	\$ 2.169.091,69	\$ 2.600.336,56	\$ 2.755.227,52
COSTO HORA ADICIONAL		\$ 27.171,00	\$ 32.248,00	\$ 33.076,00	\$ 34.272,00	\$ 39.959,00	\$ 41.263,00

**PARAGRAFO 1.** Los Costos mínimos de movilización relacionados en la Tabla de la que habla el presente artículo, se actualizarán mensualmente mientras se mantenga la intervención de las rutas.

**PARÁGRAFO 2.** La presente intervención se mantendrá mientras desaparecen las circunstancias que la motivan y será revisada con una periodicidad mensual.



**RESOLUCIÓN NÚMERO \*RAD\_S\***

de \*F\_RAD\_S\*

**\*\*RAD\_S\*\***

*“Por la cual se realiza la intervención de las rutas Buenaventura – Bogotá, Buenaventura – Medellín, Barranquilla- Bogotá y Santa Marta- Bucaramanga- Cartagena- Bogotá en sentido origen-destino.”*

**ARTÍCULO 2.** El incumplimiento de las obligaciones determinadas en el presente acto administrativo por parte de los generadores de carga, empresas de transporte y propietarios, poseedores o tenedores de vehículos dará lugar a las sanciones por violación a las normas de transporte por parte de la Superintendencia de Transporte, y por la violación a las normas del régimen de protección a la competencia por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio.

**ARTÍCULO 3.** La presente resolución rige a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ**

V.b.	Eduardo Enríquez Caicedo	Viceministro de Transporte	
Revisó	Clara Elizabeth Ramirez	Asesora Despacho del Ministro	
	Andrés Felipe Fernández Rocha	Jefe Oficina Asesora de Jurídica	
	Julián Soto	Jefe Oficina de Regulación Económica	
	Angélica María Yance Díaz	Coordinadora Grupo de Regulación	
Proyectó	Carlos Jose Granados Suarez	Abogado Grupo de Regulacion.	
	Estela Mary Roa	Abogada Grupo de Regulación	
	Rubén de Luque	Abogado Grupo de Regulación Económica	