

► **IPT Índice de Precios al Transportador - Enero 2026**

Índice (Base dic 2016=100) **165,28%** | Variación mensual **3,96%** | Variación año corrido **3,96%** | Variación últimos 12 meses **6,43%**

Colapso en Buenaventura: 25 kilómetros de filas y plan de choque con 15 acciones

► La crisis por contenedores vacíos, retrasos en la infraestructura vial y situación de inseguridad física llevó al Gobierno a instalar mesas en el sector transporte y logístico. Buenaventura, eje del comercio exterior, enfrenta uno de los momentos más críticos.



Colombia y Ecuador: una escalada arancelaria que profundiza la crisis logística y pone en riesgo la integración regional



La relación comercial entre Colombia y Ecuador atraviesa uno de los momentos más delicados de las últimas décadas. Lo que comenzó con la imposición de un arancel del 30% por parte del Gobierno ecuatoriano a los productos colombianos ha escalado ahora al 50%, que empezó a regir desde 1 de marzo, bajo el argumento de que no se han implementado medidas claras y efectivas para enfrentar los problemas de seguridad en la frontera. El Ministerio de Producción, Comercio Exterior e Inversiones de Ecuador fundamentó esta nueva decisión en la supuesta ausencia de acciones concretas y eficaces por parte de Colombia en materia de seguridad fronteriza. La medida es grave y desproporcionada. El comercio bilateral supera los 2.700 millones de dólares anuales y el 72% de este intercambio depende del transporte terrestre internacional. Elevar los

aranceles al 50% no es un ajuste técnico menor: es una decisión que impacta directamente la competitividad de los exportadores, encarece los bienes para los consumidores, reduce los volúmenes formales de carga y compromete el empleo en transporte, logística y comercio exterior, especialmente en las regiones fronterizas. Desde Colfecar reiteramos que los problemas de inseguridad en la vía Panamericana y en la frontera común, son reales y deben enfrentarse de manera conjunta, coordinada y estructural. En Colombia hemos tenido que afrontar múltiples desafíos que han generado altos sobrecostos e incertidumbre para cumplir con las exportaciones terrestres hacia Ecuador. Solo en 2025 se registraron 45 bloqueos en la vía Panamericana, corredor

estratégico para el comercio binacional. Cada cierre ha significado retrasos, incumplimientos contractuales, mayores costos operativos y pérdida de confianza. A esta situación se suma una ola de inseguridad que ha situado al departamento del Cauca como uno de los territorios más críticos para el transporte de carga en el país. Los hechos registrados son alarmantes: artefactos explosivos instalados sobre la vía, hurtos de vehículos y mercancías con secuestro del conductor a plena luz del día, incineración y vandalización de tractocamiones, combates en carretera que dejan vehículos atrapados en medio del

Según la Cámara de Comercio de Ipiales 66 empresas de transporte de carga por carretera se verían en riesgo

fuego cruzado y casos de extrema gravedad que han cobrado la vida de conductores, una tripulante y civiles en medio de retenes ilegales. Esta realidad ha incrementado significativamente las primas de riesgo, los tiempos de tránsito y los costos logísticos, afectando la estabilidad del corredor que conecta el sur con el resto del país. Sin embargo, trasladar esta problemática estructural al terreno comercial no solo resulta equivocado, sino contraproducente. Una escalada arancelaria no desactiva los bloqueos, no neutraliza los grupos criminales y no mejora la seguridad en carretera. Por el contrario, debilita la economía formal y genera incentivos perversos hacia la informalidad y el contrabando. Castigar el comercio legal no es una política de seguridad; es una medida que termina afectando a quienes cumplen la ley y sostienen la economía. En Colfecar asumimos una posición clara y crítica frente a esta decisión. Consideramos que elevar los aranceles al 50% rompe el equilibrio comercial, vulnera el espíritu de la integración andina y envía un mensaje de inestabilidad jurídica a la región. La Comunidad Andina fue creada precisamente para evitar este tipo de medidas unilaterales y para canalizar las controversias mediante mecanismos institucionales. Frente a este escenario, el Gobierno colombiano ha confirmado que ya instaló una demanda ante la Comunidad Andina, la cual fue admitida, y que se encuentran en revisión técnica de otras subpartidas para eventuales medidas arancelarias adicionales, aunque aún no se

Desde Colfecar reiteramos que los problemas de inseguridad en la vía Panamericana y en la frontera común son reales y deben enfrentarse de manera conjunta, coordinada y estructural

ha tomado la decisión de elevarlas al 50%. Asimismo, la ministra de Comercio, Industria y Turismo Diana Marcela Morales ha reiterado que Colombia mantiene abierta la puerta del diálogo y de las salidas diplomáticas. No obstante, la coyuntura exige más que revisiones técnicas y acciones jurídicas. Desde Colfecar hacemos un llamado firme y directo al Gobierno nacional para que lidere una estrategia diplomática activa y de alto nivel acompañada por los gremios afectados que permita desescalar este conflicto antes de que sus efectos se profundicen y repitamos la historia de la frontera colombo-venezolana. La defensa del transporte terrestre internacional, del aparato productivo y del empleo en las regiones fronterizas debe ser una prioridad in-

mediata. El país no puede limitarse a reaccionar; debe actuar con liderazgo regional y capacidad de concertación. Colombia y Ecuador son socios naturales, interdependientes y estratégicos. Persistir en una confrontación arancelaria de esta magnitud puede generar efectos estructurales difíciles de revertir, debilitando un corredor logístico que moviliza la mayor parte del comercio bilateral. La estabilidad logística no puede convertirse en variable de ajuste frente a tensiones diplomáticas. Cuando se combinan bloqueos internos, inseguridad en carretera y una escalada arancelaria del 50%, el resultado es una tormenta perfecta que afecta la competitividad regional. Y cuando la logística se encarece y se fragmenta, no solo se afectan las cifras del comercio: se compromete la estabilidad económica de dos naciones que deberían actuar como aliados estratégicos, y no como adversarios comerciales.

Índice de Precios al Transportador Estructura de Costos Operativos • Enero 2026 (Vehículo tipo tractocamión)			
Concepto	Variación%	Incidencia%	Pond.%
Combustibles	0,89	0,32	35,25
Salarios, prestaciones y comisiones	13,21	2,35	16,91
Costo de capital	1,72	0,25	14,37
Peajes	3,34	0,41	11,57
Llantas y neumáticos	0,02	0,00	7,90
Mantenimiento y reparación	7,45	0,49	7,08
Seguros	4,00	0,09	2,01
Lubricantes	0,21	0,00	1,64
Otros	2,73	0,04	1,36
Garajes y lavado	1,18	0,01	0,75
Filtros	0,00	0,00	0,80
Impuestos al vehículo	-1,38	0,00	0,37
TOTAL MES		3,96	100

Escalada arancelaria con Ecuador está poniendo en riesgo la carga terrestre, advierte Colfecar

► La decisión del Gobierno ecuatoriano, liderado por el presidente Daniel Noboa, de aumentar del 30 % al 50 % la “tasa de seguridad” a productos colombianos, en medio de la ruptura del diálogo entre ambos países, marca un nuevo escalón en la guerra comercial que ya comienza a generar efectos en el comercio y el transporte de carga internacional.

Colfecar lanzó una alerta sobre las graves consecuencias que tendrá para el comercio binacional y la logística internacional la guerra comercial entre Colombia y Ecuador. El conflicto se agudizó luego de que el Gobierno ecuatoriano, en cabeza del presidente Daniel Noboa, impusiera el pasado 21 de enero una “tasa de seguridad” del 30 % a las importaciones provenientes de Colombia. Esta medida fue posteriormente incrementada al 50%, que entró en vigor el 1 de marzo, según confirmó el ministro de Producción, Comercio Exterior e Inversiones, Luis Alberto Jaramillo, quien argumentó que “se ha cortado el diálogo” entre ambos países.

La decisión inicial se sustentó en señalamientos sobre la falta de acciones del Gobierno colombiano en la lucha contra el crimen organizado y el narcotráfico en la frontera. En respuesta, Colombia adoptó medidas re-

cíprocas, incluyendo aranceles del mismo porcentaje, la suspensión del suministro de energía hacia Ecuador y restricciones al ingreso terrestre de productos como arroz, camarón, banano y algunas hortalizas. A su vez, el Gobierno ecuatoriano incrementó la tarifa por el transporte de crudo colombiano a través de uno de sus principales oleoductos.

“Estas decisiones representan un quiebre en los principios de integración andina y libre comercio, y trasladan los costos de las tensiones políticas y de seguridad a los ciudadanos, las empresas y las cadenas logísticas, sin resolver de fondo los problemas que se pretende atender”, indicó Colfecar.

Las consecuencias son

significativas. Colombia y Ecuador sostienen una relación comercial estratégica que supera los US\$2.700 millones anuales y depende en un 72% del transporte terrestre internacional. En este contexto, la aplicación de aranceles del 50% en ambos sentidos implicaría, de acuerdo con Colfecar, un encarecimiento de bienes, pérdida de competitividad para los exportadores for-

males, disminución en los volúmenes de carga y afectaciones directas al empleo en los sectores de transporte, logística y comercio internacional, especialmente en las regiones fronterizas.

La inseguridad ya generaba sobrecostos

En cuanto a la inseguridad, que es uno de los argumentos que se usaron para explicar esta nueva situación

“La aplicación de aranceles del 50% en ambos sentidos implicará, de acuerdo con Colfecar, encarecimiento de bienes, pérdida de competitividad para los exportadores formales, reducción en los volúmenes de carga y afectaciones directas al empleo del sector transporte, logística y comercio internacional, especialmente en las regiones fronterizas

arancelaria, Colfecar reiteró que los retos de inseguridad en la vía panamericana y la frontera común son reales y deben ser enfrentados de manera conjunta.

“En Colombia hemos tenido que afrontar diversos desafíos que han generado elevados sobrecostos e incertidumbre para cumplir con las exportaciones te-

rrerres hacia Ecuador: 45 bloqueos en la vía Panamericana durante 2025 y una ola de inseguridad que posicionó al departamento del Cauca como el más crítico del país para el transporte de carga. Esta situación obedece a hechos como la instalación de artefactos explosivos en la carretera, robos de vehículos y mercancías,

secuestro de conductores a plena luz del día, incineración y actos vandálicos contra camiones, así como enfrentamientos armados que dejan a los automotores atrapados en medio del fuego cruzado”, expresó Colfecar.

“Mezclar los instrumentos de política comercial con los objetivos de seguridad es un error, ya que debilita la economía formal, afecta a los consumidores y puede incentivar la informalidad, sin atacar las causas estructurales del problema”, señaló Colfecar.

Colfecar hizo un llamado urgente al diálogo entre ambos gobiernos y al uso

de los mecanismos de la Comunidad Andina para separar las agendas de inseguridad, comercio y energía, y evitar que la situación derive en una “guerra de aranceles”.

“Colombia y Ecuador son hermanos y socios naturales. Una guerra de aranceles solo traerá pérdidas para los dos países”, concluyó Colfecar.

Para el sector transporte y logística, la preocupación es clara: la estabilidad del comercio exterior y la coordinación binacional son factores determinantes para sostener los flujos de carga terrestre, proteger el empleo y la competitividad en la región.

SITRAK,
una nueva fuerza impulsa Colombia.

Motorysa,
importador oficial.

*Imágenes de referencia

SISTEMA DE FRENO ABS	CONTROL ELECTRÓNICO DE ESTABILIDAD	ALERTA DE COLISIÓN FRONTAL	SISTEMA DE BOLSA DE AIRE	FRENO AUTÓNOMO DE EMERGENCIA
✓	✗	✗	✗	✗

18 puentes han colapsado en Colombia entre 2023 y 2026, según gremios del transporte

Los gremios del transporte advierten que en los últimos 12 años se han caído 29 puentes en el país y piden una intervención urgente del Gobierno Nacional para evitar una crisis mayor en la movilidad y la economía regional.



Puente de los Grillos.

Foto: Mintransporte

Puentes caídos 2025-2026

Entidad responsable	Cantidad puentes caídos
INVIAS	13
ANI	9
Departamento	6
Ejercol	1

La caída de cinco puentes en Colombia en menos de dos meses encendió las alarmas del sector transportador de carga que denunció una crisis en la infraestructura vial y exigió al Gobierno una respuesta inmediata para restablecer la movilidad en las regiones afectadas. A este llamado se unieron Colfecar, la Asociación Volqueteros Unidos de Antioquia, la Asociación de Transportadores de Pasajeros, Unión de Transportadores (UTRANS), la Asociación Nacional de Camioneros y la Federación Volquetas Colombia.

Según Colfecar, el problema ha escalado de forma preocupante en los últimos años. En total, 29 puentes han colapsado o sufrido daños graves en los últimos 12 años, de los cuales 18 casos, equivalentes al 62%, se han registrado entre 2023 y lo

corrido de 2026. De estos, cinco, es decir, el 17% del total, ocurrieron solo en lo que va de este año.

Los transportadores advirtieron que se trata de “cifras muy alarmantes en materia de infraestructura, que no deberían ser normales en ningún país”. En lo corrido de 2026, de-

el inicio de la construcción de un paso provisional”, indicó Colfecar.

Por su parte, de acuerdo con información del sector transporte de carga, en la vía Necoclí-Arboletes “solo hasta el 25 de febrero, 22 días después, llegó una comisión del Instituto Nacional de Vías Inviás a la zona, sin que a la fecha se haya logrado restablecer el paso en ninguna de las cinco novedades”.

El sector insistió en que las consecuencias van más allá de la movilidad. La caída de los puentes está afectando directamente a miles de trabajadores y a sus familias.

“Esta situación viene

ocasionando graves afectaciones al sector transportador, tanto de carga como de pasajeros, generando una crisis económica y social de gran magnitud que impacta directamente a empresas, conductores, auxiliares y a cientos de familias cuyo sustento depende de la actividad transportadora”, señalaron los gremios.

Ante la gravedad del panorama, las agremiaciones solicitaron al Gobierno priorizar la atención de esta emergencia, establecer cronogramas, presupuestos claros, y garantizar soluciones definitivas.

“Las novedades de los años 2023 y 2024 nos de-

Puentes caídos debido a la ola invernal

Departamento	Vía	Puente	Jurisdicción	Km o PR	Inicio de novedad
Córdoba	Lorica – Chinú	Chima	Invias	23	2/02/2026
Magdalena	Sta. Marta – Río Palomino	MendiHuaca	Invias*	37	3/02/2026
Antioquia	Necocli – Arboletes	San Juan	Invias	63	3/02/2026
Antioquia	Necocli – Arboletes	Mulatos	Invias	17	3/02/2026
Córdoba	Puerto Rey – Montería	Jalisco	ANI	19	8/02/2026

jaron llenos de puentes militares, y lo que debería ser una medida transitoria se ha quedado de manera definitiva, como ocurre en la vía Cúcuta–Pamplona, que desde 2023 está operando con puentes militares y tres años después sigue sin solución estructural”, expusieron.

Además, afirmaron que es necesaria “la adopción de medidas transitorias que mitiguen las pérdidas económicas y sociales que enfrentan el gremio y las comunidades. Estas medidas deben contemplar tanto al transporte de carga como al de pasajeros; de lo contrario, podrían promover la informalidad en las regiones,

afectando a los trabajadores del sector y la seguridad de los usuarios”.

Finalmente, las agremiaciones reiteraron su disposición al diálogo y al trabajo articulado con el Gobierno Nacional, pero insistieron en la urgencia de soluciones concretas.

“El sector transportador advierte que la prolongación de esta problemática profundiza el deterioro económico de las subregiones y pone en riesgo la sostenibilidad del servicio público de transporte”, concluyeron

Renting de Equirent, impulse su operación a otro nivel

Eficiencia operativa total

Ventajas financieras inmediatas

Apoyo real al sector

Aquí le ayudamos a transformar su flota en un motor de éxito.

Renting de Equirent:

¡El futuro del transporte colombiano ya está aquí!

Contacte a Equirent hoy: juan.diaz@equirent.com.co

www.equirent.com.co



»» ¡Cotice su flota aquí! ««

CALENDARIO DE OBLIGACIONES 2026

Entidad

UIAF

SENA

Ministerio de Trabajo

DIAN

Super Transporte

SIC

Interés General

Enero

- 10

Fecha límite para el reporte de transacciones múltiples de carga y operaciones sospechosas ante la Unidad de Información y Análisis Financiero - UIAF (Información correspondiente al periodo del 1 de octubre al 30 de diciembre 2025).
- 16

Fecha límite para el reporte de trabajadores al SENA del periodo julio - diciembre de 2025.

Marzo

- 01

Fecha inicio para el registro anual de autoevaluaciones y planes de mejoramiento del SG-SST (periodo 2025). Ante el Sistema General de Riesgos Laborales - MinTrabajo.
- 13

Fecha límite para el reporte de información sobre la planta de personal al SENA para el cálculo de la cuota de aprendices.
- 31

Fecha límite expedición de certificados de ingresos y retenciones por parte del empleador a sus trabajadores.
- 31

Fecha límite para la celebración de las asambleas generales.
- 31

Fecha límite para la actualización anual de la información no sustancial** contenida en bases de datos en el Registro Nacional de Bases de Datos - RNDB ante la superintendencia de Industria y Comercio - SIC (** Aquella información que no esté relacionada con el cambio de responsable del tratamiento de los datos personales).
- 31

Fecha límite para la renovación de la matrícula mercantil.

Mayo

- 01

Fecha límite reporte de modificaciones y novedades en la información del Registro Único de Beneficiarios Finales RUB, ante la DIAN.
- 06

Fecha límite para la implementación de SARLAFT (teniendo en cuenta la Resolución 2328 de 2025 y la prórroga para la implementación por medio de la Resolución 16615 de 2025).
- 19

Fecha límite para la implementación PTEE (Resolución 14673 de 2025).

Febrero

- 01

Fecha límite reporte de modificaciones y novedades en la información del Registro Único de Beneficiarios Finales - RUB, ante la DIAN.
- 14

Fecha límite para el pago de las cesantías (Tener en cuenta que es sábado).
- 21

Fecha límite reporte de las peticiones y reclamos realizados por los titulares de los datos en el Registro Nacional de Datos - RNDB, ante la Superintendencia de Industria y Comercio - SIC (correspondiente al segundo de 2025).

Abril

- 10

Fecha límite para la renovación del Registro Único de Proponentes - RUP, ante la Cámara de Comercio.
- 10

Fecha límite para el reporte de transacciones múltiples de carga y operaciones sospechosas ante la Unidad de Información y Análisis Financiero - UIAF, (Información correspondiente al periodo del 1 de enero al 30 de marzo 2026).

Junio

- 25

Fecha límite para la actualización de los Reglamentos Internos de Trabajo - RIT (Ley 2466 de 2025 - Reforma Laboral).
- 25

Inicio de la obligación para las empresas de cumplir con la cuota de contratación de trabajadores con discapacidad (Ley 2466 de 2025 - Reforma Laboral).
- 30

Fecha límite para el pago de la prima correspondiente al primer semestre de 2026.
- 30

Fecha límite publicación de quejas y sanciones tramitadas por acoso sexual (Ley 2365 de 2024).

Las fechas consignadas en el presente documento pueden variar conforme lo dispongan las entidades competentes mediante comunicados oficiales y/o actos administrativos

CALENDARIO 2026 HECHOS IMPORTANTES

Indice

ICTC

Salario Mínimo

Tarifa Peajes

Tasa Intervención

IPC

PIB

Enero

- 8

Publicación resultados IPC - DANE
- 16

Ajuste tarifa de peajes
- 20

Publicación resultados ICTC - DANE
- 30

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa intervención (BanRep)

Abril

- 9

Publicación resultados IPC - DANE
- 21

Publicación resultados ICTC - DANE
- 30

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa intervención (BanRep)

Julio

- 7

Publicación resultados IPC - DANE
- 22

Publicación resultados ICTC - DANE
- 31

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa intervención (BanRep)

Octubre

- 7

Publicación resultados IPC - DANE
- 21

Publicación resultados ICTC - DANE
- 30

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa intervención (BanRep)

Febrero

- 6

Publicación resultados IPC - DANE
- 16

Publicación resultados PIB Trimestral - DANE
- 20

Publicación resultados ICTC - DANE
- 27

Reunión de la junta directiva - Ordinaria (BanRep)

Mayo

- 8

Publicación resultados IPC - DANE
- 15

Publicación resultados PIB Trimestral - DANE
- 22

Publicación resultados ICTC - DANE
- 29

Reunión de la junta directiva - Ordinaria (BanRep)

Agosto

- 10

Publicación resultados IPC - DANE
- 18

Publicación resultados PIB Trimestral - DANE
- 21

Publicación resultados ICTC - DANE
- 31

Reunión de la junta directiva - Ordinaria (BanRep)

Noviembre

- 9

Publicación resultados IPC - DANE
- 17

Publicación resultados PIB Trimestral - DANE
- 23

Publicación resultados ICTC - DANE
- 30

Reunión de la junta directiva - Ordinaria (BanRep)

Marzo

- 6

Publicación resultados IPC - DANE
- 20

Publicación resultados ICTC - DANE
- 31

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa Intervención (BanRep)

Junio

- 5

Publicación resultados IPC - DANE
- 23

Publicación resultados ICTC - DANE
- 30

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa Intervención (BanRep)

Septiembre

- 7

Publicación resultados IPC - DANE
- 22

Publicación resultados ICTC - DANE
- 30

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa Intervención (BanRep)

Diciembre

- 1

Instalación mesa de Concertación del Salario Mínimo
- 7

Publicación resultados IPC - DANE
- 15

Primer vencimiento legal para la concertación del salario mínimo
- 18

Reunión de la junta directiva - Decisión sobre la tasa Intervención (BanRep)
- 21

Publicación resultados ICTC - DANE
- 31

Fecha límite para la expedición del decreto, en caso de no lograr acuerdo del salario

Buenaventura en crisis: Gobierno activa 15 medidas tras alerta de Colfecar

► La combinación de filas de hasta 25 kilómetros, demoras superiores a nueve horas, acumulación de contenedores vacíos y fallas de inseguridad en la vía alterna interna terminó en un paro camionero.

El puerto de Buenaventura, principal terminal marítima del Pacífico colombiano y eje del comercio exterior del país atraviesa un deterioro progresivo en su operación logística, situación que se refleja en las filas de tractomulas que se extienden hasta 25 kilómetros y los conductores pueden tardar entre siete y más de nueve horas para ingresar a la zona portuaria. Ante este escenario de colapso, el pasado 2 de febrero el Ministerio de Transporte, junto con la Agencia de Infraestructura ANI, la Superintendencia de Transporte, la DIAN, el Ministerio de Trabajo, la Procuraduría, la Policía Nacional y la Infantería de Marina, instaló cinco mesas de trabajo con el sector transporte, con el fin de identificar las causas estructurales de la crisis y definir acciones inmediatas.

En este espacio, Colfecar fue el único gremio que representó a las empresas de transporte y allí expuso las causas de fondo que hoy tienen a Buenaventura en un escenario crítico para la logística nacional. Las mesas se concentraron en cuatro ejes clave: devolución de contenedores vacíos, patios y navieras, e infraestructura vial e inseguridad.

Contenedores vacíos: el cuello de botella operativo

Uno de los puntos más críticos expuestos fue la devolución de contenedores vacíos. Colfecar explicó que cuando las navieras

superan su capacidad en puerto y los patios no tienen espacio disponible, los vehículos quedan en espera sin que exista responsabilidad del conductor o de la empresa de transporte. Sin embargo, en estas condiciones continúan generándose cobros por mora de navieras al importador, el cual le transfiere ese cobro a la empresa de transporte teniendo que asumir adicionalmente los costos de stand by.

“Desde 2025 hemos visto como se ha agudizado la crisis, principalmente porque la velocidad en la que ingresan los contenedores no es la misma velocidad en la que las navieras retiran los mismos”,

Nidia Hernández, presidente de Colfecar.

“Somos conscientes de que las incomodidades físicas de esperar durante horas en cabina y trasladar un contenedor de un lugar a otro buscando dónde entregarlo recaen principalmente sobre el conductor. En ese contexto, como empresas de transporte también enfrentamos una problemática altamente compleja cuando la naviera ha superado su capacidad disponible en el puerto y los patios de contenedores no cuentan con espacio para recibirlos. Esta imposibilidad no es



“Las filas de tractomulas que se extienden hasta 25 kilómetros y los conductores pueden tardar entre siete y más de nueve horas para ingresar a la zona portuaria



imputable ni a la empresa transportadora ni al conductor. Por ello, desde el momento en que el vehículo llega al punto de entornamiento con el contenedor, deberían parar los cobros por mora”, recalzó Colfecar.

Y añadió que “no resulta lógico que se nos traslade el costo de una condición generada por la propia línea naviera, que además es quien impone dichas moras. A esto se suma que, como empresas de transporte, debemos asumir los cobros por stand by que los conductores aplican debido a las demoras en la entrega del contenedor vacío”.

Sumado a esto, Colfecar alertó que el panorama está generando retrasos prolongados en la entrega de contenedores y sobrecostos en los fletes. “Desde 2025 hemos visto como se ha agudizado la crisis, principalmente porque la velocidad en la que ingresan los contenedores no es la misma velocidad en la que las navieras retiran los mis-

mos”, dijo Nidia Hernández, presidente Ejecutiva de Colfecar.

Esa condición, según Colfecar, está afectando a los conductores y a los propietarios de los vehículos, que no pueden completar el ciclo logístico en los tiempos adecuados.

El pasado 3 de marzo el ministerio de Transporte se reunió nuevamente con las líneas navieras, donde exigió un plan de acción permanente que garantice el recibo constante de contenedores vacíos. Mientras tanto, la DIAN acelerará un decreto para regular la permanencia de los contenedores en el país y la Supertransporte obligará a los patios de contenedores a reportar en tiempo real su capacidad de recibo por medio del aplicativo SIPOR.

Infraestructura: el problema no es la concesión

Uno de los puntos centrales fue la alerta frente al contrato de la concesión Buga – Buena-

ventura, Camino Unión Vial del Pacífico y las obras en la vía alterna interna.

Según Colfecar, de manera equivocada se venía señalando a la concesión vial como responsable por no iniciar obras estratégicas para la eficiencia logística. Entre ellas, la ampliación de la vía alterna interna y la construcción del parqueadero logístico, que permitiría evitar que los vehículos esperen sobre la vía y generen represamiento vehicular.

Se abordó el tema de las unidades funcionales 2, 3 y 4, que fueron declaradas, desde el 6 de junio de 2025, como Evento Eximente de Responsabilidad (EER), debido a conflictos con comunidades por compensaciones ambientales que corresponden a compromisos históricos de Invías. Esto ha impedido ejecutar obras clave para descongestionar el corredor y pone en riesgo una inversión cercana a \$5 billones.

Colfecar insistió en que es urgente establecer un plan de trabajo entre la ANI, la concesión y el sector transporte para garantizar que los recursos de las unidades funcionales 2, 3 y 4 sigan vigentes y aporten al cumplimiento del objeto contractual. Además, insistió en que “de no haber un cambio se seguirá teniendo el mismo problema de embotellamiento” y pidió “para mejorar las condiciones de movilidad en esta vía cambiar la ubicación del parqueadero UF3 y así, de esta forma el recurso no se pierda y sea invertido en beneficio de todos los usuarios de la vía.

Inseguridad y falta de condiciones básicas en la vía

En materia de inseguridad, Colfecar reveló que la falta de iluminación en la vía alterna interna agrava los riesgos para el transporte, pese a los recursos que el sector aporta a través de los peajes. El Gobierno se comprometió a reforzar la presencia policial y aumentar el despliegue de la Infantería de Marina en este corredor estratégico.

Frente a este punto, Colfecar recalcó que “la inseguridad requiere recursos y nosotros como sector los aportamos, tan solo en el año 2024 el FOSEVI recaudó, vía peajes, \$164.000 millones, pero a la fecha no se tiene claridad sobre la forma como estos recursos se han invertido en beneficios en seguridad para los usuarios de las vías”.

Una crisis que exige coordinación de toda la cadena

Colfecar dejó en evidencia que el colapso de Buenaventura no responde a una sola causa, sino a múltiples frentes en inseguridad, coordinación operativa, regulación de patios y retrasos estructurales en infraestructura.

Para el sector transporte, la conclusión es clara: sin decisiones rápidas sobre contenedores vacíos, seguridad en la vía alterna interna y destrabe del proyecto vial y el dragado del canal de acceso a la bahía de Buenaventura, el principal puerto del Pacífico seguirá operando con graves limitaciones para el comercio exterior del país.



Compromisos del Ministerio de Transporte

1. Instaurar una mesa de trabajo con la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte para hacer un análisis de los cobros por inspección y entumamiento que se presentan en las operaciones en Buenaventura.
2. Realizar una reunión el próximo 3 de marzo con los representantes de las navieras para que presenten su plan de acción para que el retiro de contenedores vacíos se mantenga de manera constante.
3. Publicar para comentarios antes de terminar febrero la resolución donde se establecen los requisitos mínimos para habilitar a un patio de contenedores, vigilancia y control que les aplicará.
4. Presentar a la SIC el resultado de las visitas de inspección realizadas por la Superintendencia de Transporte, para que esta entidad, en el marco de sus competencias, analice aspectos relacionados con transgresiones a la libre y sana competencia por parte de las navieras.
5. El Ministerio de Trabajo realizará visitas a los patios de contenedores para verificar las condiciones de los trabajadores de estos establecimientos y las actividades que realizan los conductores en estos lugares.
6. La Superintendencia realizará las visitas de inspección a todos los actores de la cadena logística para iniciar con órdenes administrativas según corresponda en cada hallazgo.
7. La Superintendencia realizará un plan de acción para el retiro de contenedores de parte de las navieras.
8. La Superintendencia publicará un acto administrativo que obligue a los patios de contenedores a reportar su condición de capacidad de recibo de contenedores.
9. Refuerzo de seguridad con más policías en la vía alterna interna y mayores patrullajes por parte de la Infantería de Marina.
10. La DIAN agilizará la expedición para comentarios del Decreto, por medio del cual se busca regular la permanencia de los contenedores vacíos en el territorio colombiano.
11. Presencia permanente de la Superintendencia en Buenaventura.
12. La Superintendencia realizará visitas a las empresas de transporte para validar el funcionamiento de los portales de citas.
13. ANI realizará seguimiento al futuro de los recursos de las unidades funcionales 2-3 y 4 del proyecto de concesión Buga - Buenaventura.
A.) El 18 de febrero, la ANSV realizará una inspección en el terreno de los reductores de velocidad que tiene la ruta Buga – Buenaventura.
14. Las cuatro terminales portuarias y los 9 patios de contenedores van a aportar 70 millones mensuales para la contratación de 9 facilitadores de tránsito que ayudarán a regular el tránsito en los sectores de mayor congestión.
15. Reunión con los patios de contenedores para analizar la problemática en la generación de manifiestos para entrega de vacíos en los puertos.

MAN inauguró en Funza su primer centro de venta y posventa en Colombia con una inversión de 1 millón de euros

► La llegada de la compañía al país busca fortalecer el transporte pesado, un sector clave para la economía nacional donde cerca del 80 % de la carga se moviliza por vía terrestre.

Con una inversión cercana al millón de euros, la marca alemana MAN Truck & Bus inauguró en Funza, Cundinamarca, su primer centro integral de venta y posventa en Colombia, una apuesta estratégica para fortalecer el transporte de carga terrestre en el país, donde cerca del 80 % de la mercancía se moviliza por carretera.

El nuevo complejo, denominado Forum MAN, es operado por Porsche Colombia, representante oficial de la compañía a nivel nacional. La inauguración también incluyó la entrega de las tres primeras unidades vendidas, con lo que inicia formalmente su presencia en el sector transportador nacional.

El evento contó con la presencia de directivos internacionales, entre ellos Friedrich Baumann, miembro de la Junta Directiva de MAN Truck & Bus Alemania; Thomas Hemmerich, jefe de Ventas para el Área Internacional; y Günter Seifert, director de Wholesale International de Porsche Holding, además de directivos de Porsche Colombia y representantes diplomáticos de Alemania y Austria.



Miguel Casas - Técnico MAN; Alejandro Charry - Gerente de Servicios Camiones y Buses; Luis Ferney Pulido - Jefe de Servicio; Juan Fernando Muñoz - Gerente de Marca; Daniele Leonardi - Gerente General MAN HUB Suramérica; Ángela Parra - Gerente Comercial; Óscar Parra - Técnico Maestro; Mariana Castro Laverde - Coordinadora marketing; Andrés Novoa - Gerente Repuestos Camiones y Buses; Benjamin Villa - Coordinador de repuestos; Diego Gil - Gerente de Producto; Alejandro Gutiérrez - Administrador y financiero MAN.

Durante la inauguración, Juan Felipe Bedoya, gerente general de Porsche Colombia, destacó que la llegada de la responde al potencial logístico del país y al crecimiento del transporte terrestre.

“La trayectoria global de MAN, su alto nivel tecnológico y sus estándares de seguridad

elevan la calidad del transporte de carga en Colombia. Esta inversión estratégica también abre nuevas oportunidades de empleo directo e indirecto”, señaló Bedoya.

Un centro estratégico para el transporte de carga

El Forum MAN está ubicado

en el kilómetro 7 de la autopista Bogotá–Medellín, en el municipio de Funza, un punto considerado estratégico por su conexión con los principales corredores logísticos del país.

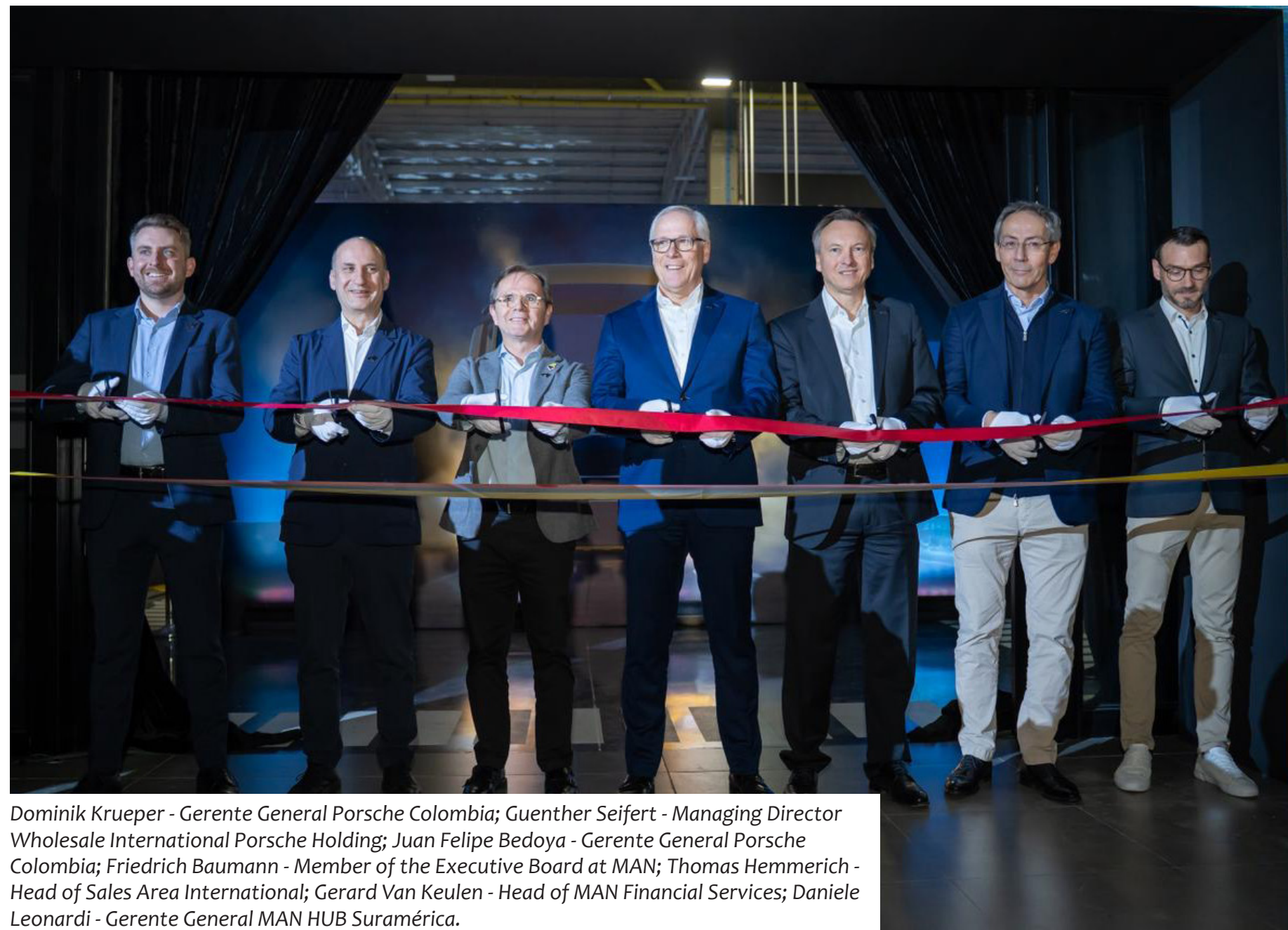
El centro cuenta con más de 3.000 metros cuadrados, de los cuales 2.500 metros

“ La trayectoria global de MAN, su alto nivel tecnológico y sus estándares de seguridad elevan la calidad del transporte de carga en Colombia. Esta inversión estratégica también abre nuevas oportunidades de empleo directo e indirecto

Juan Felipe Bedoya,
gerente general de Porsche Colombia



Nidia Hernández, presidente de Colfecar y Juan Felipe Bedoya, gerente general de Porsche Colombia.



Dominik Krueper - Gerente General Porsche Colombia; Guenther Seifert - Managing Director Wholesale International Porsche Holding; Juan Felipe Bedoya - Gerente General Porsche Colombia; Friedrich Baumann - Member of the Executive Board at MAN; Thomas Hemmerich - Head of Sales Area International; Gerard Van Keulen - Head of MAN Financial Services; Daniele Leonardi - Gerente General MAN HUB Suramérica.

Fotos cortesía

están destinados al taller, equipado con ocho puestos de trabajo, cinco equipos de diagnóstico especializado y áreas destinadas a mantenimiento, reparación de motores, lavado de piezas y almacenamiento de repuestos.

Además, dispone de una zona de capacitación para conductores y técnicos, así como espacios de descanso para los transportadores, que incluyen cafetería, duchas y áreas de espera diseñadas para su bienestar durante las jornadas de servicio.

Como parte de su estrategia de atención, contará con un carro taller móvil equipado con herramientas de diagnóstico y mantenimiento, lo que permitirá prestar asistencia técnica en diferentes regiones del país.

Camiones diseñados para la topografía colombiana

El ingreso de MAN al mercado nacional se enfoca inicialmente en tractocamiones 6x4 y vehículos vocacionales para

sectores como recolección de residuos y construcción.

Los modelos TGS 33.520 BL 6x4 y TGX 33.520 BL 6x4 conforman el portafolio inicial, ambos con motores de 520 caballos de fuerza y configuraciones diseñadas para responder a las condiciones geográficas del Colombia, que combinan trayectos planos con pendientes pronunciadas.

Los vehículos incluyen sistemas avanzados de seguridad como freno de emergencia autónomo, control crucero adap-

tativo, asistente de abandono de carril y tecnologías de detección de fatiga del conductor, orientadas a mejorar la seguridad vial y la eficiencia operativa del transporte pesado.

Posventa y respaldo internacional

El servicio posventa será uno de los pilares de la operación de la corporación en la nación. La compañía ofrecerá planes de mantenimiento ajustados a las condiciones reales de operación del transporte nacional,



garantía integral de un año y del tren motriz por cinco años.

En el frente financiero, las empresas transportadoras podrán acceder a alternativas de financiación a través de Porsche Movilidad, con esquemas

diseñados para facilitar la adquisición de los vehículos.

A nivel global, MAN Truck & Bus hace parte del grupo TRATON Group, el holding de transporte comercial del Volkswagen Group, que también

integra marcas como Scania y Volkswagen Camiones y Buses. Tiene presencia en más de 127 países y más de 1.600 centros de servicio en el mundo.

Con esta inauguración, la empresa alemana busca con-

solidar su presencia en uno de los mercados de transporte más relevantes de América Latina y aportar tecnología, infraestructura y servicio especializado al desarrollo logístico del país.

Fallas del RNDC dejaron 75,5 horas sin despachos de carga en enero, alerta Colfecar

► Colfecar advirtió al Ministerio de Transporte que las intermitencias del sistema, la falta de soporte permanente y los cambios sin aviso están paralizando la operación de más de 4.000 empresas y generando sanciones por fallas que no les son atribuibles.

Colfecar manifestó su preocupación por las nuevas exigencias regulatorias del Ministerio de Transporte y el funcionamiento de las plataformas RNDC y SICETAC, así como la falta de una mesa de ayuda, lo que viene afectando gravemente las operaciones de transporte, las cuales permiten el abastecimiento del país.

A través de una comunicación formal dirigida a la ministra María Fernanda Rojas, la presidente ejecutiva de Colfecar, Nidia Hernández Jiménez, expuso que las fallas recurrentes en el RNDC están impidiendo la emisión de manifiestos de carga, requisito obligatorio para que los vehículos puedan salir a ruta.

De acuerdo con Colfecar, la normatividad vigente impone a las empresas de transporte de carga un esquema de regula-

ción de alta severidad, con nuevas obligaciones permanentes, en tiempo real y bajo un régimen sancionatorio estricto, que no admite márgenes de error ni contingencias operativas.

Colfecar señaló que este escenario ha obligado a las empresas del sector transportador a contratar mayor número de personal y a realizar altas inversiones en sus softwares, para dar cumplimiento a estas nuevas regulaciones, obligándolas a asumir mayores costos operativos.

Horas de afectación en aumento

Colfecar advirtió que se vienen presentando reiteradas fallas y caídas del sistema RNDC del Ministerio de Transporte, las cuales impiden la emisión de los manifiestos de carga y paralizan las operaciones del sector.

“En enero se presentaron frecuentes intermitencias y caídas de la plataforma RNDC, que generaron una pérdida de 75,5 horas”, enunció la agremiación.

En febrero se presentaron cuatro planes de contingencia que sumaron 192 horas de afectación a las empresas del sector.

La tardanza en activar dicho plan terminó por colapsar la operación y dejó varados a miles de vehículos de carga, en su mayoría de propietarios individuales. Los transportadores de carga recalcaron que se suma



la inexistencia de una mesa de ayuda con atención permanente y la falta de protocolos claros para coordinar contingencias con entidades como la Policía.

El resultado ha sido una cadena de impactos económicos que hoy recaen únicamente so-

bre las empresas transportadoras: sanciones, riesgos jurídicos y un lucro cesante significativo por fallas que no les son atribuibles, que hace materialmente imposible cumplir de manera plena y oportuna con las obligaciones exigidas.

Capacidad institucional escasa

Colfecar aseguró que la cantidad de funcionarios disponibles es insuficiente para atender las incidencias presentadas por las más de 4.180 compañías del sector habilitadas. Es-

tas compañías deben cumplir múltiples obligaciones derivadas de decretos, resoluciones, circulares y guías expedidas en los últimos años. Sin embargo, dichas cargas recaen casi exclusivamente sobre el sector, sin contar con un soporte ins-

“La falta de personal de apoyo por parte de la cartera de Transporte no permite brindar la cobertura ni oportunidad que exige la actividad de transporte, la cual opera de forma continua, 24 horas al día, los siete días de la semana

titucional proporcional.

“La falta de personal de apoyo por parte de la cartera de transporte no permite brindar la cobertura que exige la actividad de transporte, la cual opera de forma continua, 24 horas al día, los siete días de la semana. En diciembre, las dos personas que atienden a las empresas no estaban disponibles y nos quedamos sin ningún tipo de apoyo en un mes de operaciones pico. Lo mismo ocurre cuando estas personas están de viaje cumpliendo otras responsabilidades del Ministerio de Transporte”, informó Colfecar.

En ese sentido, explicó que se están generando graves consecuencias en el sector transportador, como sobrecostos, reprocesos, la paralización de las actividades del transporte por largas horas, lo que impide emitir los manifiestos de carga a tiempo.

“Esto deja a miles de conductores y vehículos sin poder salir a ruta, afectando directamente su productividad, en un sector que ya viene golpeado por más

de 2.380 bloqueos viales en los últimos tres años”, dijo Colfecar en la misiva.

Cambios sin aviso y riesgo de sanciones

Otra de las situaciones que expuso la agremiación es que el RNDC continúa realizando modificaciones y actualizaciones sin previo aviso, sin cronogramas públicos y sin ventanas de mantenimiento programadas para los usuarios, hecho que afecta gravemente la planeación operativa, el despacho diario de los vehículos de carga, la trazabilidad de la información y el cumplimiento de obligaciones normativas.

“Esto sucede porque desde el Ministerio de Transporte vienen realizando cambios sobre el software del RNDC en su versión de producción, es decir, sobre la plataforma en la cual se están realizando las operaciones de transporte en vivo, cuando debería hacer esos ajustes o cambios en un ambiente de prueba, para no afectar las operaciones. Lo que está generando un colapso en la herramienta tecnológica y, en consecuencia, ocasionando un desgaste operativo y administrativo en el personal de las empresas de transporte”, afirmó Colfecar.

“Estas situaciones no están siendo notificadas por el Ministerio de Transporte ante la DITRA y la POLFA, generando también problemas por demoras en carretera y sanciones”, confirmó Colfecar.

Inconsistencias del SICETAC

La asociación se refirió a que no existe un plan de contingencia que permita la suspensión

“Para el final del mes, nuevamente el Mintransporte generó una nueva actualización para los ítems faltantes que representan el 30,73%, sin embargo, sorprendió que el aumento realizado fue del 5% en promedio

de penalidades, reprogramaciones automáticas o validaciones alternativas cuando los sistemas fallan. “Cada vez que se ejecuta una cita de descargue y cargue, los puertos deben actualmente cerrar la acción en el RND. Después de esta implementación, los puertos son reacios a generar citas sin el QR del manifiesto de carga”, mencionó Colfecar.

Igualmente, sostuvo que las actualizaciones del SICETAC carecen de programación clara y generan inconsistencias que impactan directamente la facturación, los costos logísticos y el cumplimiento regulatorio. “Se supone que las actualizaciones se realizan mensualmente; sin embargo, para este mes de enero de 2026, se realizó un primer incremento el pasado 18 de enero, debido a que subió el

“ Solicitamos una reunión que nos permita exponer las inconsistencias identificadas, para que el Ministerio de Transporte sustente el porqué de estas variaciones

combustible que representa el 40% de la estructura de costos, los salarios que representan el 17,45% y los peajes que representan el 11,82 %. Estos tres ítems suman en total el 69,27%, que arrojó como resultado un incremento promedio del 3% en los fletes del SICETAC”, aseveró la organización.

Y agregó que “para el final del mes, nuevamente el Mintransporte generó una nueva actualización para los ítems faltantes que representan el 30,73%, sin embargo, sorprendió que el aumento realizado fue del 5% en promedio”.

“Al revisar con detalle ciertas rutas, se evidencian incrementos desproporcionados o, peor aún, reducciones en algunos trayectos. Por esta razón, solicitamos una reunión que nos permita exponer las inconsistencias identificadas, para que el Ministerio de Transporte sustente el porqué de estas variaciones”, puntualizó.

Conductores y pequeños propietarios, los más afectados

El documento resalta que quienes más sufren las conse-

cuencias son los conductores y pequeños propietarios, que ven afectada su productividad cuando no pueden salir a ruta por fallas ajenas a su operación. Esto ocurre en un contexto ya complejo para el sector.

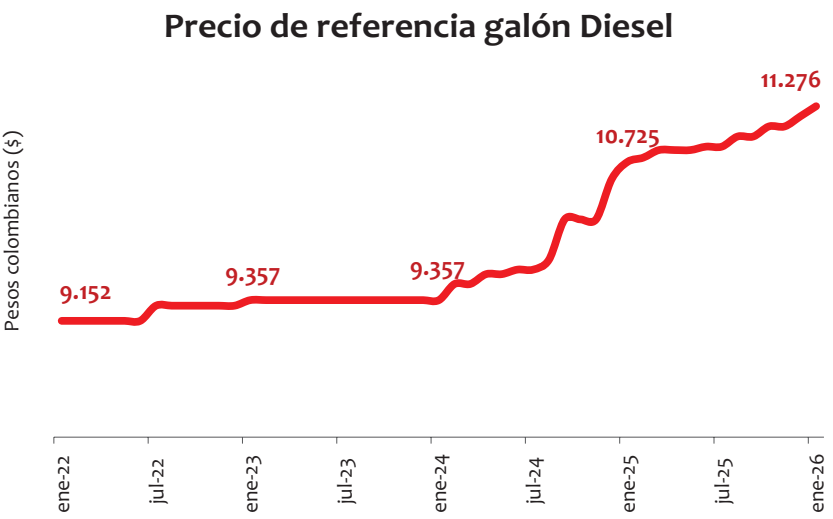
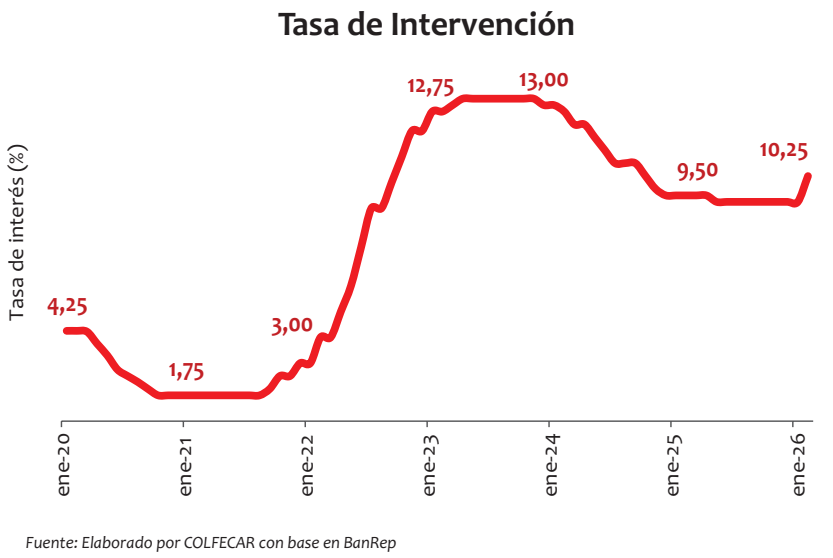
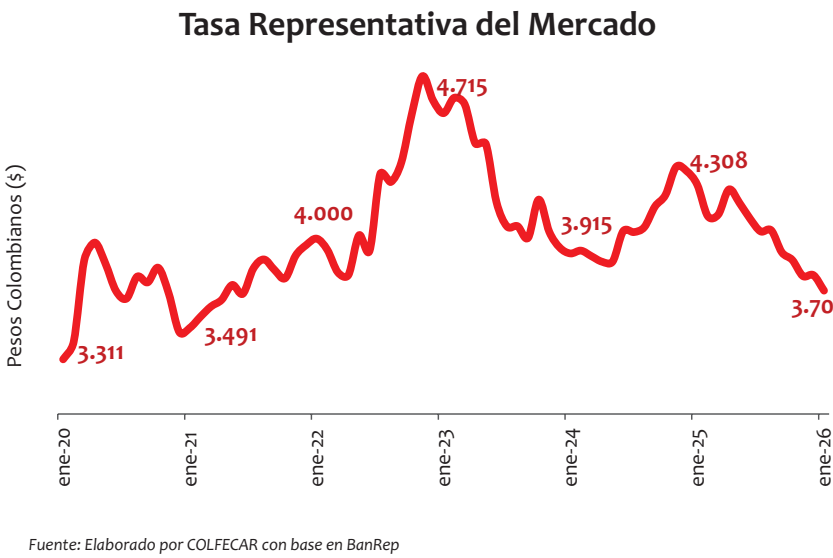
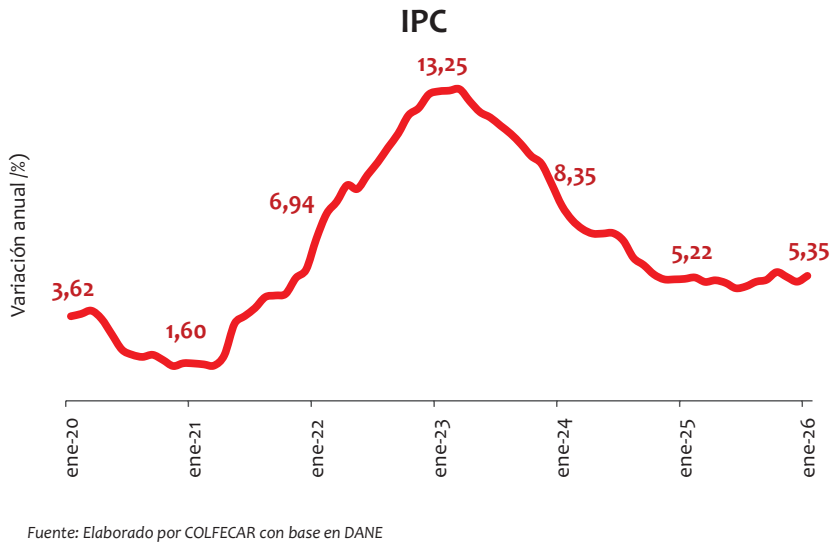
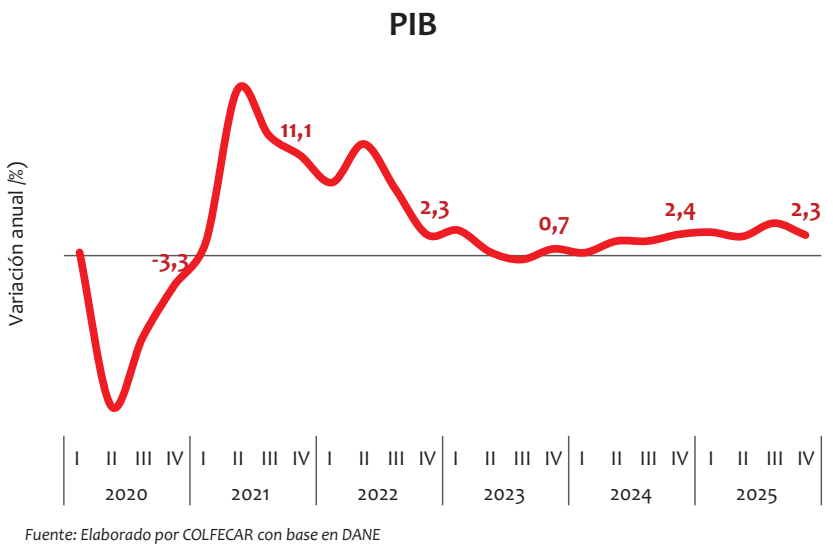
Ante este panorama, Colfecar solicitó al Ministerio de Transporte la suspensión inmediata de bloqueos, sanciones e investigaciones administrativas asociadas a inconsistencias derivadas de fallas en los sistemas. “El nivel de hiperregulación actual está generando un lucro cesante incalculable para el sector formal del transporte, debido a fallas que no son atribuibles a las empresas”, afirmó.

El gremio pidió la apertura de una mesa técnica de trabajo urgente para evitar que la situación siga comprometiendo el abastecimiento del país.



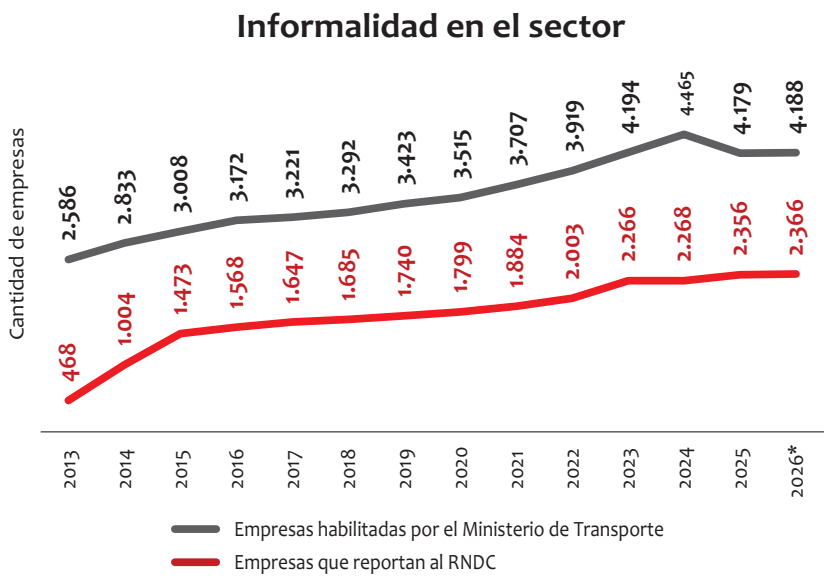
Indicadores sectoriales

► Principales indicadores económicos de interés para el sector



Nota: precio de referencia Bogotá

Fuente: Elaborado por COLFECAR con base en CREG



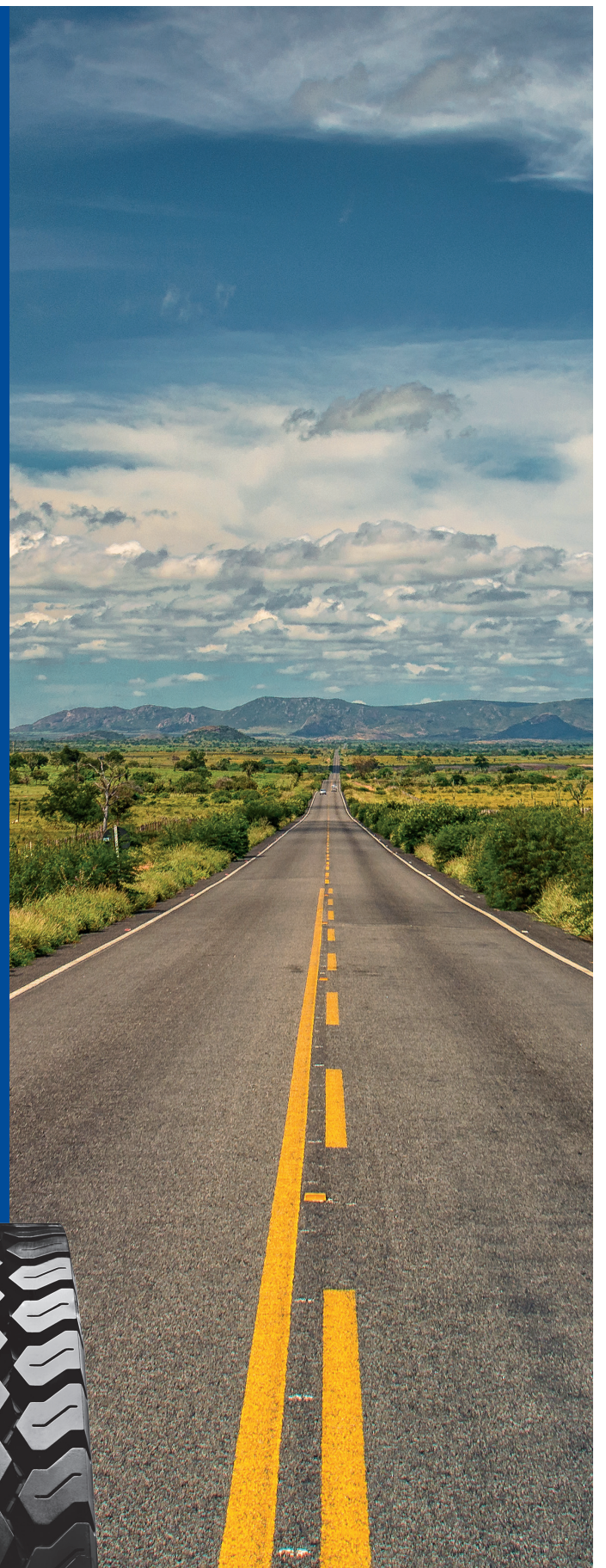
Nota: Dato de 2026 a corte 31 de enero

Fuente: Elaborado por COLFECAR con base en MinTransporte

SI TIENE VIPAL, TIENE UN ALIADO ESTRATÉGICO PARA LLEGAR MÁS LEJOS.

Cuenta con una trayectoria de más de 50 años en el mercado y una Red Autorizada que garantiza lo que su negocio necesita.

- Apoyo en diferentes frentes: comercial, técnico, financiero y de mercadeo
- Referencia en América Latina
- Portafolio integral
- Presencia en más de 90 países a nivel mundial



QITRO S.A.

Mosquera - (601) 893.2027



Bucaramanga - (57) 315 370.4220



Pasto - (57) 314 746.1848

Metrollantas

Bucaramanga - (607) 671.1222



Cali - (57) 312 296.8165



Duitama - (57) 310 329.1852



Marinilla - (57) 311 202.9153



Neiva - (608) 860.3243



Villao - (608) 682.4008



Mosquera - (57) 310 252.9207



Bogotá - (601) 424.9340



info.co@vipal.com | +57.601.823.4089
www.vipal.com