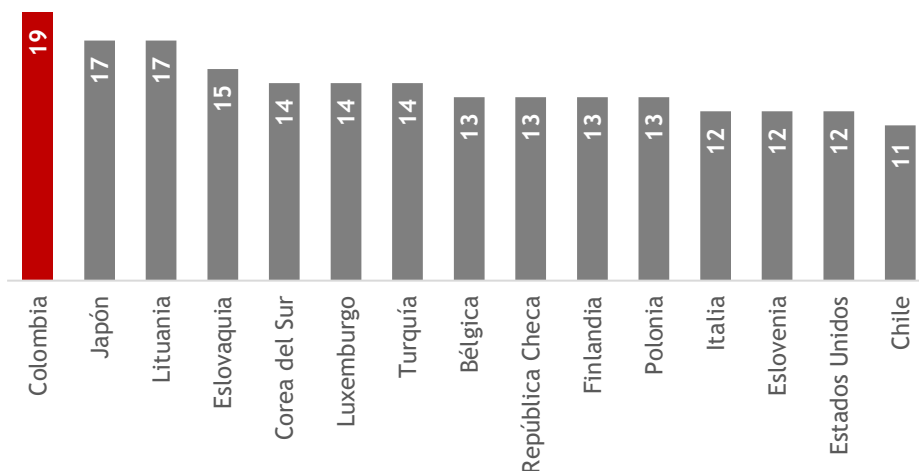


Transporte de carga pierde más de 19 días de trabajo al año por restricciones de tránsito en días festivos

Desde Colfecar se evaluó el impacto que tienen las restricciones de movilidad a los vehículos de carga durante los días festivos en Colombia. El análisis evidencia que nuestro país cuenta con el mayor número de días festivos entre los miembros de la OCDE, lo que implica una mayor exposición a restricciones operativas que afectan la eficiencia logística.

Para 2026, el calendario nacional contempla **19 días festivos**, cifra que supera ampliamente el promedio de la OCDE, estimado en **10,6 días por año**. Asimismo, Colombia se ubica por encima de países como Japón y Lituania, con 17 días festivos; Eslovaquia, con 15; y economías latinoamericanas como Chile, que registra 11 días festivos. Tal como se observa en la Figura 1.

Figura 1. Países de la OCDE con mayor número de días festivos al año.

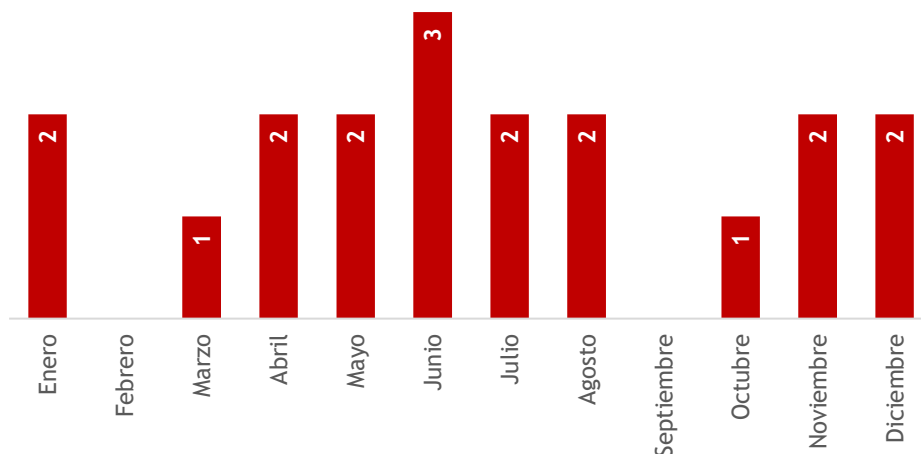


Fuente: Elaboración propia con información de la OCDE

Si bien los días festivos favorecen el turismo, el comercio y el consumo de los hogares, por otra parte, plantea retos para el transporte de carga y la logística. En 2026, el mes de junio concentró el mayor número de días festivos (3), precisamente uno de los meses de mayor actividad económica, que coincide con el pago de la prima legal y las vacaciones de mitad de año. Adicionalmente, siete meses del año registran dos días festivos, incluido diciembre, periodo de alta actividad comercial por el pago de la prima de fin de año y el mayor consumo de los hogares (Figura 2).

Sin embargo, las restricciones de circulación para vehículos de carga reducen las ventanas efectivas de operación y afectan la eficiencia de la cadena de abastecimiento.

Figura 2. Distribución mensual de los días festivos en Colombia, 2026.



Fuente: Elaboración propia con base en el calendario oficial de festividades de Colombia para 2026.

Con el argumento de mejorar la seguridad vial y facilitar la movilidad durante los periodos de mayor flujo vehicular, el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución 2307 de 2014, estableció restricciones temporales a la circulación de vehículos de carga con capacidad igual o superior a 3,4 toneladas en la Red Vial Nacional. En los puentes festivos, estas restricciones se aplican, en términos generales, el viernes entre las 16:00 y las 20:00 horas, el sábado entre las 12:00 y las 20:00 horas y el lunes festivo entre las 09:00 y las 22:00 horas, para un total de **25 horas** por puente festivo. La normativa también contempla restricciones especiales para Semana Santa y la temporada de Navidad y Año Nuevo.

Para estimar el tiempo total de inmovilización durante 2026, se consideraron los 14 puentes festivos y 5 festivos que caen entre semana. En conjunto, los puentes festivos y las restricciones especiales establecidas para las temporadas de Navidad, Año Nuevo y Semana Santa representan aproximadamente **458 horas** de limitación a la circulación de vehículos de carga en la Red Vial Nacional. Esto equivale a **19,1 días** continuos.

De las **458 horas**, **350 horas** corresponden a los 14 puentes festivos y **108 horas** se deben a las temporadas de Navidad 2025/Año Nuevo 2025-2026 (50 horas) y la Semana Santa de 2026 (58 horas).

Aunque las restricciones a la circulación de vehículos de carga durante los puentes festivos tienen como objetivo mejorar la movilidad y fortalecer la seguridad vial en los periodos de mayor flujo vehicular, estas medidas reducen temporalmente la capacidad operativa del transporte de carga, con implicaciones para la eficiencia logística, la productividad del sector y del país. No obstante, la evidencia en materia de infraestructura y seguridad vial muestra que la ampliación de la capacidad de las carreteras, mediante la construcción o habilitación de dobles calzadas, mejora la circulación de los vehículos y por lo tanto en algunos corredores deberían ser eliminadas las restricciones a los vehículos de carga.

En este contexto, la accidentalidad no puede atribuirse únicamente al volumen de vehículos en circulación, sino también se debe considerar que los vehículos de carga ejercen un efecto moderador sobre la velocidad del flujo vehicular. Su presencia contribuye a reducir la velocidad promedio de circulación de los vehículos en la vía, mientras que su ausencia facilita velocidades más elevadas, aumentando el riesgo y la gravedad de los siniestros.

En consecuencia, no existe evidencia técnica concluyente que demuestre que la restricción de vehículos de carga durante los puentes festivos reduzca, por sí sola, los índices de mortalidad en las carreteras. Por el contrario, la evidencia disponible identifica la gestión de la velocidad como uno de los principales determinantes de la seguridad vial, por lo que este factor debería ocupar un lugar central en el diseño, implementación y evaluación de este tipo de medidas.

Ahora, desde la perspectiva económica, un vehículo de carga constituye un activo productivo cuya rentabilidad depende de maximizar el número de viajes realizados durante el mes y el año. Las restricciones a la circulación reducen su utilización efectiva, incrementando los costos fijos por viaje y disminuyendo la productividad de la flota. Como resultado, las empresas transportadoras y los generadores de carga deben reprogramar despachos, ajustar itinerarios y reorganizar sus operaciones para mitigar los efectos sobre los tiempos de entrega, los costos logísticos y la continuidad del abastecimiento.

Bajo este escenario, resulta pertinente revisar la vigencia del esquema actual de restricciones, establecido mediante una regulación expedida hace más de diez años. Desde entonces, la infraestructura vial del país, la composición del parque automotor, los patrones de movilidad y las necesidades logísticas han cambiado de manera significativa. En consecuencia, una evaluación técnica basada en evidencia permitiría determinar si las restricciones continúan siendo el mecanismo más eficiente para alcanzar los objetivos de seguridad vial o si, por el contrario, existen alternativas regulatorias que permitan conciliar de manera más efectiva la reducción de la siniestralidad con la eficiencia del transporte de carga, la competitividad logística y el crecimiento económico.