

CARTA ABIERTA

El Ministerio de Transporte ha publicado nuevamente un proyecto de decreto, **el pasado 25 de marzo de 2025, que propone modificaciones al Decreto 1079 de 2015**. Allí se ha conocido que el esquema de modernización vehicular "uno a uno" se extendería a los vehículos livianos con capacidad entre 5 y 10 toneladas, lo cual podría incrementar los costos logísticos para los generadores de carga, debido a posibles restricciones en la oferta de transporte y aumentos en las tarifas de flete.

Esta medida, además, afecta directamente el desafío de modernizar la flota de transporte, aspecto clave para mejorar la eficiencia y competitividad del comercio exterior colombiano.

La imposición de este esquema restringe la capacidad de las empresas generadoras de carga y transportadores, en especial los pequeños, para adquirir nuevos vehículos, ya que condiciona la compra a la desintegración de unidades antiguas. Al exigir la chatarrización de un vehículo liviano viejo, para permitir el ingreso de uno nuevo, el valor comercial de los vehículos podría incrementarse, generando un efecto secundario en la estructura de costos reflejada por el SICE-TAC, con impacto directo en las tarifas de transporte de carga.

Esto nos deja en una posición poco favorable frente a socios comerciales como Estados Unidos, ya que se restringiría aún más la venta de vehículos de carga en el país para prestar el servicio público de transporte de carga, generando presiones en fletes también hacia arriba y controversias comerciales con socios como EE. UU. y la Unión Europea.

En un contexto donde EE. UU. está revisando qué restricciones comerciales les aplica a sus socios comerciales, esta barrera implicaría una gran probabilidad de que nos impongan una medida retaliativa a nuestras exportaciones, siendo un tema directamente responsabilidad del Gobierno colombiano.

Igualmente, dentro de los cambios de la normativa, se establece una **tabla obligatoria de fletes**, bajo el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC). Esta medida generaría mayores sobrecostos a los generadores de carga y representaría un retroceso en la política de

libertad vigilada de tarifas, afectando a la competitividad de nuestro comercio exterior, y dejando a los exportadores en clara desventaja frente a otros países competidores de la región.

Adicionalmente, la implementación obligatoria del SICE-TAC no considera las dinámicas reales del mercado, lo cual podría penalizar prácticas eficientes. Este hecho contradice abiertamente lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, donde se menciona que los costos del SICE-TAC solo serían una referencia. Esta preocupación la hemos manifestado en reiterados escenarios desde Analdex.

Ante estas evidentes contradicciones en la política del Gobierno, surge la necesidad de cuestionar: ¿cuál será realmente la línea que seguirá el Gobierno frente al transporte terrestre de carga?

Recordemos que la Encuesta Nacional Logística del Departamento Nacional de Planeación muestra que el costo logístico sobre las ventas para una empresa colombiana es del 17,9%.

Este costo es casi el doble de lo que tiene que incurrir el promedio de los países OCDE, que está alrededor del 9%. Lo más preocupante es que los costos logísticos en Colombia en lugar de reducirse, parece que van a seguir incrementándose. Vale destacar que una tercera parte del costo logístico de las empresas corresponde al transporte terrestre de carga.

Finalmente, el Gobierno está promoviendo el incremento de aranceles al sector automotriz, siendo el transporte de carga directamente afectado. Las presiones que el Gobierno está generando para que las exportaciones colombianas sean menos competitivas, no permitirán que se desarrolle una política de internacionalización que haga crecer el número de empresas colombianas y que vendan sus productos en los mercados internacionales.

Hacemos un llamado respetuoso al Ministerio de Transporte, en cabeza de su ministra, para que genere una política equilibrada que considere integralmente la visión de los generadores de carga, y no únicamente la perspectiva de uno de los actores de la cadena. Es fundamental que cualquier modificación regulatoria sea precedida por discusiones técnicas amplias, en las que se evalúen cuidadosamente



los impactos sobre todos los sectores involucrados, especialmente incluyendo la participación activa del sector empresarial.