

18 de marzo de 2026

Implementación de la guía de gestión de residuos basada en principios de economía circular en Palermo Sociedad Portuaria.

Por: Liliana Centanaro - Directora HSEQ de Palermo Sociedad Portuaria



La adopción de la Guía de Gestión de Residuos con enfoque de economía circular permitió a Palermo Sociedad Portuaria transformar su gestión ambiental hacia un modelo operativo orientado a la valorización de materiales, la eficiencia en el uso de los recursos y la optimización del desempeño ambiental del terminal. A partir de la aplicación de estrategias alineadas con las 9R de la economía circular, el terminal estructuró un sistema integral de gestión que incorpora separación en la fuente, trazabilidad, almacenamiento técnico y alianzas de simbiosis industrial con actores especializados.



Esta metodología permitió reincorporar residuos como madera, big bags, textiles sintéticos, zunchos, material vegetal de poda y barreduras a nuevos ciclos productivos, mejorando el flujo de materiales dentro del ecosistema portuario.

Desde septiembre de 2025, la implementación de la Guía de Gestión de Residuos con enfoque de economía circular ha generado resultados ambientales y económicos medibles en la operación del terminal. Entre 2024 y 2025, la generación total de residuos se redujo en un 29,3 %, pasando de 49.554 kg a 35.018 kg, lo que representó ahorros cercanos a \$10,7 millones en costos de disposición final.

Paralelamente, se valorizó más de 13,7 toneladas de materiales reciclables y se gestionaron 1.118 big bags mediante procesos de remanufactura y reciclaje, evitando la compra de nuevos insumos, generando ahorros conjuntos superiores a \$47,8 millones de pesos.



Estos resultados se ven reforzados por la implementación de diversas estrategias de aprovechamiento y reutilización, entre las que se destacan el compostaje de lodos orgánicos y residuos de poda, la valorización energética de residuos peligrosos mediante fuel blending, el reúso de madera en operaciones de almacenamiento, la recuperación y reutilización de mobiliario y equipos informáticos, así como el aprovechamiento de la barredura de vías, entre otras iniciativas orientadas al cierre de ciclos de materiales.

En conjunto, estas acciones permitieron evitar aproximadamente 15,5 toneladas de CO₂ equivalente frente a un escenario de gestión lineal, alineando la operación del terminal con estándares internacionales como el Convenio MARPOL, la normativa ambiental colombiana como el Decreto 1076 de 2015 y las metas del Objetivo de Desarrollo Sostenible 12 sobre producción y consumo responsables.

El proceso fue acompañado por un programa de sensibilización y formación interna que capacitó a 229 colaboradores en prácticas de economía circular, consolidando una cultura organizacional orientada a la sostenibilidad, la eficiencia operativa y la corresponsabilidad ambiental. La iniciativa ha sido reconocida a nivel nacional durante el Congreso del Pacto Global de las Naciones Unidas por su contribución al ODS 12, destacando a Palermo Sociedad Portuaria como referente de innovación ambiental dentro del sector portuario colombiano.

La transición hacia un modelo de economía circular también generó valor social en el entorno, ya que la transformación de dotación en desuso en nuevos productos permitió vincular a personas de la comunidad en procesos de confección y reaprovechamiento textil. De igual manera, la articulación con organizaciones locales incluyendo fundaciones de reciclaje y gestores especializados fortaleció la inclusión social, generando ingresos económicos tanto para las comunidades como para estas organizaciones, a partir del aprovechamiento y comercialización de materiales valorizables.



Estas iniciativas reflejan una gestión empresarial que integra eficiencia operativa, sostenibilidad y desarrollo territorial, demostrando que la economía circular puede convertirse en un motor de oportunidades económicas y sociales para el entorno.

[Para conocer en detalle la metodología, los resultados y las estrategias implementadas, consulte aquí.](#)



Puerto Bahía fortalece su infraestructura para el manejo de carga bajo temperatura controlada



Puerto Bahía puso en operación una nueva facilidad especializada para el manejo de mercancías que requieren control de temperatura, con el objetivo de fortalecer la atención de cargas refrigeradas y congeladas dentro de su terminal. Esta infraestructura está diseñada para respaldar tanto las operaciones logísticas de los clientes como los procesos de inspección asociados a este tipo de mercancías.

El espacio permite realizar las operaciones bajo condiciones controladas de conservación, trazabilidad y supervisión, garantizando la continuidad del flujo operativo del puerto. La instalación está preparada para trabajar con rangos de temperatura entre -20°C y 10°C , lo que permite atender cargas que requieren estrictos estándares de manejo dentro de la cadena de frío.



La infraestructura cumple con los requisitos regulatorios aplicables para este tipo de operaciones, lo que facilita el desarrollo de inspecciones con mayor agilidad y rigor operativo, manteniendo las condiciones exigidas para este tipo de mercancía durante su permanencia en puerto. Con este desarrollo, Puerto Bahía amplía sus capacidades como terminal multipropósito, fortaleciendo las soluciones logísticas disponibles para los clientes que requieren procesos especializados de revisión y manejo de carga bajo temperatura controlada

[Para más información, click aquí.](#)

Santa Marta retoma la temporada de cruceros con la llegada del Norwegian Jade



**Puerto
de Santa Marta**
Sociedad Portuaria



Viglado
SuperTransporte

El Puerto de Santa Marta retomó oficialmente la temporada de cruceros 2025–2026 con la llegada del buque Norwegian Jade, marcando un nuevo hito en la actividad turística y portuaria de la ciudad.

Durante esta primera escala, la terminal recibió alrededor de 2.800 pasajeros y 1.000 tripulantes, quienes arribaron a este destino del Caribe colombiano. En el marco de la recalada, se llevó a cabo la tradicional entrega de placa conmemorativa al capitán de la nave, acto protocolario que simboliza la relación entre el puerto y la embarcación.



Este arribo corresponde al séptimo crucero recibido en 2026, el cual, tras su estadía en la ciudad, continuó su itinerario hacia el Puerto de Cartagena, dejando a su paso un impacto positivo en la actividad turística local.

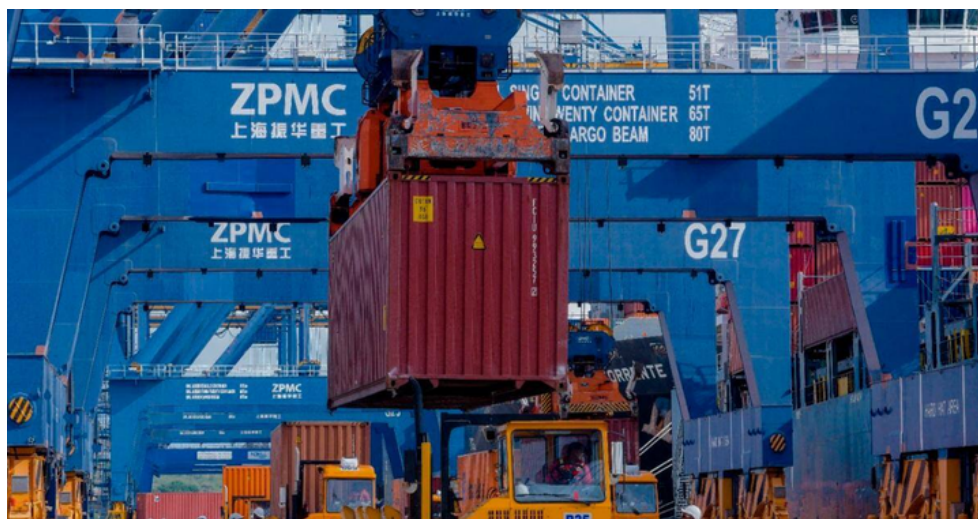
Desde la Sociedad Portuaria de Santa Marta destacaron que este tipo de recaladas contribuye a fortalecer el posicionamiento de Santa Marta como puerto y destino preferido en el Caribe, dinamizando la economía local y consolidando la ciudad dentro de las rutas internacionales de cruceros.

[Para más información, click aquí.](#)

Exportaciones no minero-energéticas de Colombia crecen 14 % al inicio de 2026

Las exportaciones colombianas de bienes no minero-energéticos registraron un crecimiento significativo al inicio de 2026, alcanzando USD 2.158,9 millones en enero, lo que representa un incremento del 14 % frente al mismo mes de 2025, cuando las ventas externas se ubicaron en USD 1.894,2 millones. Estos resultados reflejan el dinamismo de los sectores industrial, agroindustrial y agropecuario, que en conjunto continúan consolidando su participación en la canasta exportadora del país.

En términos de volumen, los despachos al exterior también evidenciaron una expansión importante. Durante enero se exportaron 943.053 toneladas, lo que representa un crecimiento del 25,8 % frente a las 749.386 toneladas registradas en enero de 2025.



El crecimiento observado en enero estuvo impulsado principalmente por el sector agroindustrial, cuyas exportaciones aumentaron 20,1 %. Dentro de este grupo se destacaron productos como aceite de palma, con un incremento del 91,1 %, extractos de café (81,7 %), harina de maíz (15,1 %) y azúcar (0,8 %). En el ámbito industrial, el sector automotor presentó uno de los desempeños más destacados, con exportaciones por USD 23,6 millones, lo que representó un crecimiento del 138,2 % frente al mismo periodo del año anterior.

Por su parte, las exportaciones agropecuarias alcanzaron USD 1.098,5 millones, registrando un crecimiento del 24,3 % frente a enero de 2025. Entre los productos con mayor dinamismo se destacaron café (33,4 %), banano (75,7 %), aguacate hass (44,4 %) y gulupa (23 %).

En cuanto a los destinos, Estados Unidos se mantuvo como el principal mercado para las exportaciones de bienes no minero-energéticos, con una participación del 34,4 % del total y ventas por USD 742,8 millones, lo que representó un incremento del 15,9 %. Otros destinos relevantes fueron la Unión Europea, con un crecimiento del 23,8 %, así como Ecuador (14,2 %), Brasil (25,5 %), México (12,7 %) y Canadá (3,4 %).

Este comportamiento positivo de las exportaciones no minero-energéticas evidencia el fortalecimiento de la base productiva del país y la creciente diversificación de su oferta exportadora

[Para más información, click aquí.](#)

Dimar liderará en Colombia la implementación del proyecto GreenVoyage2050 de la OMI



La Dirección General Marítima liderará en Colombia la implementación del proyecto GreenVoyage2050, una iniciativa impulsada por la Organización Marítima Internacional orientada a apoyar a los países en el proceso de descarbonización del transporte marítimo de la cual el país sudamericano será parte.

En el marco de este programa, el país avanzará en la elaboración de un Plan de Acción Nacional (NAP) que servirá como hoja de ruta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los buques, en línea con la Estrategia de GEI 2023 de la OMI, la cual establece como objetivo alcanzar emisiones netas cero hacia 2050.

Durante los próximos 18 meses, Colombia desarrollará un proceso estructurado que permitirá fortalecer sus capacidades técnicas, regulatorias e institucionales en materia de descarbonización del sector marítimo. Esta iniciativa busca promover una transición gradual y coordinada hacia un transporte marítimo más sostenible, alineada con los compromisos internacionales del país frente al cambio climático.

Desde la Dimar destacaron que la puesta en marcha de este proyecto refuerza el compromiso de Colombia con la sostenibilidad del transporte marítimo y con los esfuerzos globales orientados a enfrentar el cambio climático desde el ámbito marítimo.

[Para más información, click aquí.](#)

DIMAR inicia mantenimiento de ayudas a la navegación en el Pacífico colombiano

La Dirección General Marítima (DIMAR) inició nuevas jornadas de mantenimiento de las ayudas a la navegación en el Pacífico colombiano, con el objetivo de garantizar condiciones seguras y eficientes para el tránsito marítimo en la región.

A lo largo de más de 1.300 kilómetros de litoral, la entidad administra un sistema conformado por 146 ayudas a la navegación, entre las que se incluyen 116 boyas, 17 faros y 13 balizas, ubicadas estratégicamente en los principales accesos marítimos. Estas señales son fundamentales para orientar a las embarcaciones, facilitar maniobras de aproximación y asegurar la operación en puertos como Buenaventura y Tumaco, contribuyendo al desarrollo del comercio marítimo, el turismo y la conectividad de las comunidades costeras.



Durante 2026, las labores de mantenimiento se concentran en sectores del Pacífico Norte y Centro, e incluyen actividades como la verificación estructural de boyas, el reemplazo de componentes, la calibración de sistemas luminosos y la inspección de faros y balizas, con el fin de asegurar su óptimo funcionamiento.

Adicionalmente, la Autoridad Marítima avanza en la modernización del sistema de señalización, incorporando tecnologías de monitoreo remoto que permiten supervisar en tiempo real el estado de las ayudas, especialmente en los canales de acceso a los principales puertos del Pacífico. Estos avances han permitido alcanzar un 90 % de cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por la IALA, fortaleciendo la confiabilidad del sistema.

De cara a 2026, DIMAR continuará impulsando acciones orientadas a mejorar la disponibilidad, precisión y eficiencia de las ayudas a la navegación, mediante la incorporación de nuevas tecnologías, la renovación de infraestructura y el fortalecimiento del talento humano especializado.

[Para más información, click aquí.](#)

Informes de fletes marítimos



El índice mundial de contenedores de Drewry aumentó un 8% hasta los 2.123 dólares por contenedor de 40 pies.

- El Índice Mundial de Contenedores Drewry (WCI) aumentó un 8%, hasta los 2.123 dólares por contenedor de 40 pies, debido principalmente a un fuerte aumento de las tarifas en la ruta Asia-Europa, junto con las ganancias en la ruta Transpacífica. Cabe destacar que, si bien la semana pasada se observó un crecimiento de dos dígitos en la ruta Transpacífica, la ruta Asia-Europa registró un aumento de dos dígitos esta semana.
- Las tarifas spot en la ruta comercial Shanghái-Róterdam aumentaron un 19%, hasta los 2.443 dólares por contenedor de 40 pies, y las de Shanghái-Génova aumentaron un 10%, hasta los 3.120 dólares por contenedor de 40 pies. Según Container Capacity Insight de Drewry, solo se han anunciado cinco salidas en blanco en la ruta comercial Asia-Europa la próxima semana. Mientras tanto, varias navieras, como MSC y CMA CGM, han anunciado tarifas FAK más altas a partir del 22 de marzo. Drewry prevé que las navieras sigan gestionando la capacidad e implementando aumentos de tarifas, y que las tarifas spot sigan subiendo en las próximas semanas.
- Las tarifas spot de Shanghái a Los Ángeles aumentaron un 4%, alcanzando los 2.503 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las de Shanghái a Nueva York aumentaron un 3%, alcanzando los 3.080 dólares por contenedor de 40 pies. Según Container Capacity Insight de Drewry, se han anunciado 7 salidas en blanco para la próxima semana en las rutas comerciales Transpacíficas de la Costa Este y la Costa Oeste. Mientras tanto, el conflicto en Oriente Medio sigue afectando a las cadenas de suministro globales, lo que impulsa un aumento de las tarifas de flete a corto plazo. Por lo tanto, Drewry prevé que las tarifas spot en esta ruta aumenten en las próximas semanas.

[Para ver el índice Compuesto de Drewry, click aquí](#)

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES INDICADORES MUNDIALES DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES	GLOBAL CONTAINER INDEX	WORLD CONTAINER INDEX	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA
	\$1637	\$2123	\$1005	\$2391
	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
	DATOS A 5 DE MARZO DE 2026	DATOS A 12 DE MARZO DE 2026	DATOS A 5 DE MARZO DE 2026	DATOS A 5 DE MARZO DE 2026
	-15.36%	8.43%	-0.28%	1.48%
	\$297 MENOS QUE EL REPORTE DEL 26/02/26 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	\$165 MAS QUE EL REPORTE DEL 05/03/26 DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	\$3 MENOS QUE EL REPORTE DEL 26/02/26 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	\$35 MAS QUE EL REPORTE DEL 26/02/26 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)

Normatividad de Impacto en el Sector



Proyecto normativo - Condiciones de operación para patios de contenedores y zonas de entornamiento

El Ministerio de Transporte publicó para comentarios el proyecto de resolución que establecería las condiciones de operación para patios de contenedores y zonas de entornamiento en el territorio nacional. La norma aplicaría a operadores portuarios que administran estos espacios y definiría conceptos como contenedores, equipos, patios de contenedores y zonas de entornamiento. Los operadores deberían elaborar y mantener actualizado un Reglamento de Operación que detallara las condiciones de infraestructura, logística, operación, tecnologías, seguridad vial, industrial y física, aspectos ambientales y sociales, e incluyera un enfoque de gestión de riesgos operacionales y viales con su respectivo plan de contingencia. En materia de infraestructura, se requerirían vías internas compactadas con drenaje, áreas delimitadas para acceso, espera, estacionamiento y mantenimiento, zonas de seguridad con cerramiento e iluminación, y servicios para transportadores. En tecnología, se exigiría un sistema para la gestión, seguimiento, programación, despacho y control de operaciones en tiempo real. Los patios y zonas deberían adoptar protocolos de control de acceso, señalización y monitoreo de seguridad, así como un Plan de Emergencia. Los operadores deberían implementar acciones de mejora continua en materia ambiental y social. Los patios y zonas de entornamiento deberían estar inscritos en la plataforma VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y obtener la aprobación de su reglamento de operación dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigencia, cumpliendo las disposiciones dentro de los seis meses posteriores.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyectos de Decretos - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo — Proyecto de Decreto por el cual se modifica el Decreto 170 de 2006

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo publicó para comentarios el proyecto de decreto que modificaría el artículo 1 del Decreto 0170 de 2006, mediante el cual se establecería un arancel del 50% a productos originarios de Ecuador listados en diversas subpartidas arancelarias. La medida respondería al incremento arancelario que Ecuador habría aplicado a productos colombianos, situación que el Gobierno colombiano considera una violación del Acuerdo de Cartagena y del GATT 1994. Según el proyecto, la imposición de este gravamen por parte de Ecuador impediría la viabilidad económica de las exportaciones colombianas, afectando la seguridad nacional y la economía de los exportadores. De no adoptarse la medida, las exportaciones colombianas hacia Ecuador podrían reducirse de manera significativa. El decreto buscaría equiparar la tarifa arancelaria al nivel fijado por Ecuador, con el propósito de proteger la producción nacional y garantizar condiciones de competencia. De aprobarse, entraría en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

[Para más información, click aquí.](#)

Normatividad de Impacto en el Sector



Proyectos normativo - Unificación y actualización de la normatividad del Registro Nacional de Despachos de Carga — Ministerio de Transporte, Proyecto de Resolución

El Ministerio de Transporte publicó para comentarios el proyecto de resolución que unificaría, compilaría, armonizaría y actualizaría la normatividad aplicable al Registro Nacional de Despachos de Carga, adaptándola al Decreto 1017 de 2025, que introdujo cambios en el transporte terrestre de carga. La norma aplicaría a empresas de transporte, generadores de carga, propietarios de vehículos de carga y otros actores obligados a reportar al sistema. Se establecerían definiciones clave como "Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga", "Horas Logísticas" y "Registro de Contratación Directa", y se definirían los diferentes tipos de manifiesto electrónico de carga y sus condiciones de aplicación. La resolución definiría los sujetos obligados a reportar y el procedimiento para acceder al sistema, detallando los procesos funcionales, incluyendo el registro de terceros, vehículos, remesas, manifiestos y el reporte de datos del flete. Se abordaría la anulación de registros, el reporte de no registro de viajes mensuales y la comparación de información con otros sistemas como RUNT, SISCONMP y SICE-TAC. Se describiría el plan de contingencia ante fallas del sistema y se establecerían plazos de exigibilidad, siendo obligatorio a partir del 1º de mayo de 2026 el uso de los formatos estándar de Manifiesto Electrónico de Carga y del cumplimiento del manifiesto. La norma derogarías varias resoluciones previas entre 2013 y 2025.

[Para más información, click aquí.](#)

Indicadores portuarios - Indicadores de eficiencia portuaria y disposición de residuos — Superintendencia de Transporte, Monthly Indicators Report noviembre 2025

La Superintendencia de Transporte publicó el reporte mensual de indicadores de noviembre de 2025, que presenta un análisis de la eficiencia portuaria y la disposición de residuos en los puertos colombianos. El informe evalúa indicadores clave como la utilización de muelles, toneladas y TEUS por metro lineal de muelle, aprovechamiento de bodegas y patios, eficiencia operacional y distribución del tipo de tráfico para contenedores, así como la distribución de la carga por modo de transporte y la disposición de residuos. En materia de utilización de muelles, se mide el uso efectivo en relación con la disponibilidad y se analiza la eficiencia operacional a través de la proporción de la capacidad ofertada utilizada, incluyendo el tiempo promedio de permanencia de vehículos en los puertos. En cuanto a la distribución de la carga, se presenta la proporción de contenedores en toneladas y TEUS por tipo de tráfico, destacando la contribución del modo férreo, principalmente carbón, y el carretero en importación y exportación. El reporte incluye además datos sobre la distribución de residuos dispuestos, clasificándolos en oleosos, basuras, aguas residuales y otros, en seguimiento del Convenio MARPOL 73/78 para prevenir la contaminación por buques. El informe consolida datos de sociedades portuarias de servicio público y privado a través de los módulos SIGT-VIGIA y el módulo Marpol.

[Para más información, click aquí.](#)

Normatividad de Impacto en el Sector



Decreto 0234 de 2026 - El Ministerio de Trabajo expidió el decreto que establece disposiciones sobre la negociación colectiva multinivel

El Ministerio del Trabajo expidió el Decreto 0234 de 2026, mediante el cual se regula la negociación colectiva multinivel en el sector privado y con trabajadores oficiales, estableciendo reglas para su desarrollo en niveles superiores al de la empresa. El decreto dispone que, cuando participen múltiples organizaciones sindicales o empleadores, la negociación deberá adelantarse mediante un pliego unificado y en una única mesa. Asimismo, permite la negociación a nivel de grupo de empresas, rama o sector de actividad, e introduce reglas de coordinación entre niveles, incluyendo la obligación de establecer un piso mínimo de protección en convenciones sectoriales que no podrá ser reducido por acuerdos de nivel empresarial.

La ANDI, en el marco de la subcomisión técnica tripartita convocada por el Ministerio, presentó observaciones jurídicas al proyecto, advirtiendo que varias disposiciones se apartan de la Opinión Técnica de la OIT, particularmente en materia de extensión automática de convenciones, cuotas sindicales y ausencia de mecanismos para resolver conflictos de representatividad.

[Para más información, click aquí.](#)

Prensa - Gobierno y Gremios avanzan en consenso para el nuevo régimen sancionatorio

DIAN y miembros del Consejo Gremial Nacional, incluyendo la ANDI, participaron en la segunda jornada de trabajo técnico con un balance altamente positivo para el comercio exterior del país. En este espacio de construcción conjunta entre la DIAN, el Gobierno Nacional, el Congreso de la República y los principales gremios, se lograron un avance fundamental: la revisión y conciliación de 24 artículos clave que representaban los mayores puntos de diferencia entre las partes.

La jornada permitió acercar posiciones en temas sensibles para la operación del comercio exterior, contribuyendo a una mayor claridad normativa y a la identificación de ajustes necesarios para facilitar los procesos aduaneros, fortalecer la seguridad jurídica y mejorar la competitividad del país.

[Para más información, click aquí.](#)

Prensa - Exportaciones colombianas crecieron 12,6 % en enero, según reportó el Dane

En enero de 2026, las exportaciones colombianas registraron un aumento del 12,6% en comparación con el mismo mes del año anterior, alcanzando los US \$4.252,7 millones FOB. El crecimiento se atribuye principalmente al dinamismo del grupo "Otros sectores", impulsado por el oro no monetario. En contraste, las exportaciones de combustibles y productos de industrias extractivas disminuyeron. El grupo de productos agropecuarios, alimentos y bebidas presentó un aumento, explicado por las mayores ventas de café sin tostar y banano.

Normatividad de Impacto en el Sector



Las manufacturas, por su parte, experimentaron una reducción. Estados Unidos se mantiene como el principal destino de las exportaciones colombianas, seguido por Panamá, India, Canadá, Italia, Brasil y Ecuador. Se destaca la disminución de las exportaciones hacia China debido a la ausencia de envíos de petróleo crudo.

[Para más información, click aquí.](#)

Decreto 0216 de 2026 - Zonas francas permanentes especiales para infraestructura y actividades ferroviarias

El Decreto 0216 del 5 de marzo de 2026 modifica parcialmente el Decreto 2147 de 2016, reglamentando las condiciones y requisitos para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias. El decreto adiciona un parágrafo al artículo 6 del Decreto 2147 de 2016, permitiendo que los operadores de servicios de transporte ferroviario calificados como usuarios industriales en una zona franca permanente puedan realizar operaciones de interconexión a través de la red férrea nacional movilizándolo su material rodante y prestando servicios de transporte ferroviario, incluso por fuera del área declarada como zona franca. Se modifica el artículo 28 del Decreto 2147 de 2016 para precisar que en las zonas francas permanentes especiales de servicios portuarios y actividades ferroviarias se deberá contar con el área para inspección de las autoridades aduaneras. Se adiciona el artículo 38-1, que establece los requisitos específicos para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, incluyendo requisitos de inversión equivalentes a 3.012.540 UVT y la generación de al menos diez empleos directos. Se adiciona el artículo 38-2 con las definiciones aplicables, incluyendo Área Ferroviaria, Actividades Ferroviarias, Operador de Servicios de Transporte Ferroviario y Promotor de Actividades Ferroviarias. El decreto entra en vigencia quince días calendario contados a partir del día siguiente a su publicación en el Diario Oficial.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto normativo - “Por medio de la cual se adiciona el artículo 6.2.1.68 a la parte 2 del REMAC 6: “Seguros y Tarifas”, en lo concerniente al establecimiento de tarifas por servicios que presta la Dirección General Marítima”

La Dirección General Marítima publicó para comentarios el proyecto de resolución que adicionaría el artículo 6.2.1.68 al REMAC 6, parte de “Seguros y Tarifas”, estableciendo las tarifas por el servicio diario de navegación y día de puerto del buque tipo ARC “Simón Bolívar”. Se fijarían tarifas de 13.932 UVB por servicio diario de navegación y 4.741 UVB por día de puerto. Se definiría el día hábil en 8 horas, se indicaría el procedimiento de pago mediante consignación o transferencia, y se establecería la aproximación del valor liquidado al múltiplo de cien más cercano. Se contemplarían intereses de mora por pago tardío y la suspensión de servicios si el pago no se efectuara en 30 días.

[Para más información, click aquí.](#)

Normatividad de Impacto en el Sector



Resolución - Implementación del Sistema de Información Portuaria para el reporte de capacidad de almacenamiento y movimiento de contenedores

La Resolución 1881 de 2026 adiciona el artículo 1.3.2 al Capítulo 3 del Título I de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, implementando el Sistema de Información Portuaria (SIPOR). El objetivo es que los sujetos obligados reporten información detallada sobre la capacidad de almacenamiento de contenedores vacíos, movimientos diarios y tiempos de permanencia para cada línea naviera. Los sujetos obligados incluyen titulares de concesiones, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias marítimas y fluviales, operadores portuarios marítimos y fluviales —incluidos patios de contenedores—, personas naturales o jurídicas vigiladas por la Delegatura de Puertos de la Superintendencia de Transporte, y prestadores de servicios conexos. La información debe ser reportada a través de un aplicativo tecnológico, según el anexo técnico "SIPOR", que detalla definiciones, cronograma, reglas de reporte y periodicidad. La Superintendencia de Transporte podrá actualizar aspectos tecnológicos, técnicos y operativos del sistema mediante circulares. El incumplimiento acarreará sanciones y posibles traslados a autoridades competentes.

[Para más información, click aquí.](#)

Doctrina tributaria - Tratamiento del IVA en cobros por sobreestadía de contenedores en puertos colombianos

El Concepto 001216 int 0138 de 2026 de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales establece que los cobros por sobreestadía de contenedores en puertos colombianos no están excluidos del IVA. La entidad argumenta que la sobreestadía, entendida como el tiempo de permanencia de la carga en el puerto más allá del plazo fijado, no forma parte del contrato de transporte marítimo. Según el Código de Comercio, la responsabilidad del transportador finaliza con la entrega de la carga en el lugar convenido, a la empresa estibadora, a quien corresponde descargarla o a la aduana. Por tanto, los servicios que incluyan cobros por sobreestadía no se consideran parte del servicio de transporte marítimo exento de IVA, conforme al artículo 476 del Estatuto Tributario.

[Para más información, click aquí.](#)

Prensa - La ANI firma acta de inicio de estudios de factibilidad del Corredor Férreo Central para conectar Bogotá, Cundinamarca y Boyacá con los puertos del Caribe

La ANI firma acta de inicio de estudios de factibilidad del Corredor Férreo Central para conectar Bogotá, Cundinamarca y Boyacá con los puertos del Caribe: La Agencia Nacional de Infraestructura firmó el acta de inicio de los estudios de factibilidad para el Corredor Férreo Central, un proyecto ferroviario de 448 km que conectaría la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca con los puertos del Caribe. Los estudios, con un costo de \$102.609 millones y un plazo de 18 meses hasta septiembre de 2027, estarán a cargo del Consorcio Ferreoestructura Central C&G.

Normatividad de Impacto en el Sector



Se analizará la demanda, aspectos prediales, ambientales y sociales, ingeniería ferroviaria, sistemas intermodales, operación y mantenimiento, estimación de Capex y Opex, programación de obra, evaluación tarifaria y análisis territorial. El proyecto se divide en tres tramos: Variante Tocancipá–Funza (54 km), Zipaquirá–Barbosa (212 km) y Barbosa–Barrancabermeja (182 km). Los resultados de prefactibilidad contemplan la construcción de 391 km de vía férrea, el mejoramiento de 57 km, la construcción de 93 túneles, 185 puentes y 264 km a cielo abierto. Se estima una carga movilizada de 11,3 millones de toneladas al año para 2053, incluyendo carga a granel, carga general y carbón.

[Para más información, click aquí.](#)
