

18 de septiembre de 2025

Noticias del Sector



Buenaventura, el Momento es Ahora: fortaleciendo la sostenibilidad y el desarrollo del Pacífico colombiano



**Sociedad Portuaria
Buenaventura**
EL ALIADO DE LA COMPETITIVIDAD

Los días 11 y 12 de septiembre de 2025, Buenaventura se convirtió en el epicentro de un encuentro intergremial que reunió a empresarios, autoridades y líderes comunitarios con el objetivo de dialogar sobre el futuro del Pacífico colombiano. La quinta edición del evento Buenaventura, El Momento es Ahora, realizada en el Hotel Cosmos Pacífico, sirvió como plataforma para analizar los desafíos y oportunidades del sector portuario desde una perspectiva social, ambiental y económica.

Durante el panel “Compromiso Social y Ambiental de los Terminales Marítimos”, moderado por María Isabel Ulloa, directora de Propacífico, el gerente general de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Liborio Cuéllar, junto con representantes de la terminal de Aguadulce y Ventura Group, abordaron el papel estratégico de los puertos en el desarrollo sostenible de la región y su incidencia en el comercio global.

En este espacio, la SPRBUN destacó iniciativas clave orientadas a reducir la huella ambiental, incluyendo la electrificación de equipos, la gestión responsable del agua y la creación de espacios verdes dentro de la terminal. Asimismo, se resaltó el trabajo continuo en desarrollo de talento local mediante alianzas educativas, programas de empleabilidad y proyectos de inversión social que suman más de \$124 mil millones en los últimos 30 años.



El evento también ofreció conferencias y paneles centrados en temas esenciales para el crecimiento del Pacífico: comercio sostenible, empleo, infraestructura, conectividad y turismo comunitario como motor económico. Para cerrar la jornada, los asistentes realizaron un recorrido por las instalaciones de la Sociedad Portuaria de Buenaventura, donde pudieron conocer de primera mano los avances en modernización portuaria y prácticas sostenibles.

La SPRBUN reafirma con este tipo de espacios su compromiso con la colaboración, la innovación y la responsabilidad social, convencida de que el crecimiento portuario debe traducirse en beneficios tangibles para la comunidad y la competitividad del país.

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

Minjusticia y el Puerto de Barranquilla refuerzan controles contra el desvío de sustancias químicas



En un esfuerzo conjunto por fortalecer la seguridad y la trazabilidad de sustancias químicas en Colombia, el Ministerio de Justicia y del Derecho, a través de su Dirección de Política de Drogas y Actividades Relacionadas, firmó un Acuerdo de Cooperación Voluntaria con la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A. Esta alianza tiene como objetivo evitar el desvío de insumos químicos hacia la producción ilegal de drogas, reforzando los mecanismos de prevención en uno de los terminales marítimos y fluviales más importantes del país.

Con más de 80 años de trayectoria en el desarrollo logístico y portuario, el Puerto de Barranquilla se consolida como un aliado estratégico para garantizar que los insumos legales se manejen de manera responsable, protegiendo tanto el comercio internacional como la seguridad nacional. La cooperación permitirá blindar el Sistema Nacional de Control de Sustancias y Productos Químicos, estableciendo medidas de transparencia y trazabilidad que dificulten el accionar del crimen organizado.

Este acuerdo se inscribe dentro del componente de "Asfixia" de la Política Nacional de Drogas 2023-2033, conocida como Sembrando vida, desterramos el narcotráfico, y representa un paso importante en la implementación del Plan Marco del Acuerdo de Paz. Más allá del control de sustancias, la alianza permitirá identificar riesgos específicos y desarrollar acciones concretas contra el tráfico ilícito de drogas.

Desde el Ministerio de Justicia se resaltó que este tipo de colaboraciones evidencian el compromiso del sector privado con la construcción de paz y la seguridad del país, cerrando espacios al crimen organizado y promoviendo un manejo responsable de sustancias químicas en Colombia.

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

Oportunidad clave para los profesionales del sector portuario: Diplomado en Gestión y Supervisión de Sistemas de Prevención LAFT y FT/FPADM



El entorno regulatorio global está en constante evolución, y el sector portuario y de comercio exterior no es ajeno a estos cambios. En este contexto, la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI, en colaboración con la Universidad Externado de Colombia, presenta una excelente oportunidad para fortalecer las competencias en el área de prevención de delitos financieros: el Diplomado en Gestión y Supervisión de Sistemas de Prevención LAFT y FT/FPADM.

Este diplomado no solo es una formación académica más, sino una herramienta estratégica que responde a los desafíos regulatorios actuales y futuros que enfrentan los profesionales del sector. Con la Resolución 2328 de 2025 de la Superintendencia Financiera de Colombia, que refuerza la obligatoriedad del SARLAFT en las operaciones del comercio exterior, este curso se convierte en una necesidad para los responsables de cumplimiento, auditores, consultores y directivos del sector.

Este programa, con un enfoque práctico y alineado con las mejores prácticas internacionales, el diplomado está diseñado para ofrecer a los asistentes una visión integral de las mejores estrategias de supervisión y control, a la vez que se fortalece el cumplimiento normativo del sector.

La inscripción en este diplomado representa una inversión clave para aquellos que buscan mantenerse competitivos en un mercado cada vez más exigente. Este programa no solo fortalece las competencias individuales, sino que también refuerza el compromiso del sector portuario con la transparencia, la ética empresarial y el cumplimiento normativo.

Para más información sobre este diplomado, puede escribirnos al correo:
mcherrera@andi.com.co o PCCAMARAS09@andi.com.co

Para realizar su inscripción, acceda al siguiente vínculo:
<https://forms.office.com/r/SgBW0LPDGJ>

Colombia moviliza más de 85 millones de toneladas en el primer semestre de 2025: Puertos clave destacan su crecimiento



El primer semestre de 2025 ha sido un periodo de expansión para la actividad portuaria en Colombia. Según los datos revelados por la Superintendencia de Transporte, los puertos colombianos movilizaron un total de 85,4 millones de toneladas de carga, lo que representa un aumento superior al 19% en comparación con el mismo periodo de 2024, cuando se movilizaron 70,9 millones de toneladas.

Este crecimiento no solo se refleja en el volumen de carga, sino también en el tráfico marítimo. Durante los primeros seis meses del año, Colombia recibió la llegada de 6.456 buques, lo que representa un incremento del 14% en comparación con el mismo período del año anterior. Cartagena, el principal puerto del país, concentró el 38,9% de los arribos, consolidándose como el principal punto de entrada y salida de mercancías.

El análisis regional muestra que la región Caribe sigue siendo la más destacada en términos de actividad portuaria, con un total de 72,3 millones de toneladas movilizadas, lo que representa el 84,7% del total nacional. Entre los puertos más destacados de esta región, la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. lideró el movimiento con 1,2 millones de TEUS, equivalente al 43,5% de la carga contenerizada nacional. La Sociedad Portuaria Regional de Cartagena le siguió en importancia, con 550.000 TEUS, representando el 19,2% del total.

En contraste, la región Pacífico movilizó 11,7 millones de toneladas, un 13,7% del total nacional, destacándose por su crecimiento en importaciones y exportaciones. Puertos como Turbo, Santa Marta y San Andrés mostraron incrementos significativos en sus exportaciones, con un crecimiento de 45,9%, 29,3% y 8,1%, respectivamente, reflejando la diversificación de los flujos comerciales.

Turbo, uno de los puertos con mayor dinamismo, experimentó un aumento del 109% en importaciones, destacando por su papel clave en el ingreso de bienes al país. Buenaventura y Santa Marta también tuvieron un excelente desempeño en importaciones, con incrementos del 26% y 24,9%, respectivamente.



En el sector exportador, Turbo lideró con un crecimiento del 45,9%, seguido por Santa Marta con un aumento del 29,3%, lo que refleja un esfuerzo por diversificar los mercados y mejorar la competitividad de las terminales portuarias.

El robusto desempeño portuario refleja el esfuerzo continuo por mejorar la infraestructura logística del país. La ministra de Transporte, Mafe Rojas, destacó los resultados obtenidos como un claro indicativo de la modernización de los puertos colombianos y la importancia de avanzar hacia una mayor competitividad logística. Rojas subrayó que estos avances no solo benefician la conexión de Colombia con los mercados internacionales, sino que también generan empleo y dinamizan la economía local.

En términos de contenedores, los puertos colombianos movizaron 2,9 millones de TEUS, equivalentes a 24,8 millones de toneladas de mercancía. Este indicador refuerza la tendencia de expansión en la capacidad operativa, consolidando a Colombia como un jugador clave en el comercio internacional.

Los resultados obtenidos en el primer semestre de 2025 destacan el crecimiento continuo del sector portuario colombiano, especialmente en la región Caribe, que sigue consolidándose como el principal motor logístico del país. Con un notable aumento en las importaciones, exportaciones y el tráfico de buques, Colombia se encamina hacia una mayor competitividad internacional, fortaleciendo su infraestructura y generando un impacto positivo en la economía y el empleo.

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

SNTT participa en Chipre: trabajadores marítimos y portuarios debaten sobre innovación y derechos laborales

Del 15 al 18 de septiembre de 2025, el Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama, Servicios de la Industria del Transporte y Logística de Colombia (SNTT) se encuentra en Chipre, participando en el Encuentro Marítimo Portuario 2025, un foro internacional que reúne a delegados de más de 50 países para analizar el futuro del sector marítimo y portuario.



El evento busca generar un espacio de diálogo sobre los impactos de la tecnología, la sostenibilidad ambiental y los cambios sociales en la vida laboral. Los participantes han discutido la influencia de la digitalización y la inteligencia artificial en las operaciones portuarias, los retos de implementar prácticas ecológicas sin afectar los empleos y la importancia de garantizar transparencia y equidad en los procesos de contratación.

Asimismo, se ha hecho énfasis en la inclusión de jóvenes y la promoción de la diversidad dentro del sindicalismo, así como en la necesidad de mejorar las condiciones de salud y seguridad laboral. Voces internacionales destacadas han compartido experiencias y estrategias para fortalecer la defensa de los derechos de los trabajadores en contextos de transformación global.

Por parte del SNTT, Edinson Parada Mendoza, presidente de la Subdirectiva Cartagena, ha llevado la perspectiva colombiana al debate, defendiendo la importancia de mantener derechos laborales sólidos frente a los cambios tecnológicos y ambientales. Su participación refuerza el compromiso del sindicato con la construcción de un sector marítimo portuario sostenible, justo y respetuoso de la dignidad de sus trabajadores.

El Encuentro Marítimo Portuario 2025 deja un mensaje claro: las transformaciones globales no deben hacerse al margen de los trabajadores. Desde Chipre hasta Colombia, la voz sindical se mantiene firme en la búsqueda de un futuro laboral equitativo y responsable en el ámbito marítimo y portuario.

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

Impacto de la política arancelaria de EE. UU. en el sector portuario: Redistribución de volúmenes y ajustes en tarifas

El mercado global de contenedores ha mostrado señales mixtas en los últimos meses, con un repunte de actividad en julio, que alcanzó los 16,6 millones de TEUs transportados, apenas 20.000 unidades menos que el récord registrado en mayo. Aunque a primera vista estas cifras sugieren un sector robusto, un análisis más profundo revela que el crecimiento está comenzando a desacelerarse.



Este enfriamiento del mercado se ha visto influenciado por la política arancelaria de EE.UU., que está reconfigurando la demanda y los volúmenes en rutas clave. Entre las medidas recientes se incluyen aranceles del 15% a importaciones desde Japón y la introducción de gravámenes portuarios para buques de origen chino.

A partir del 14 de octubre, los gravámenes de la Oficina del Representante Comercial de EE.UU. (USTR) entrarán en vigor, afectando directamente las operaciones de las líneas navieras en la ruta Transpacífico. En respuesta, varias compañías están ajustando sus flotas para minimizar riesgos, lo que genera cambios operativos que podrían alterar la programación de servicios portuarios.

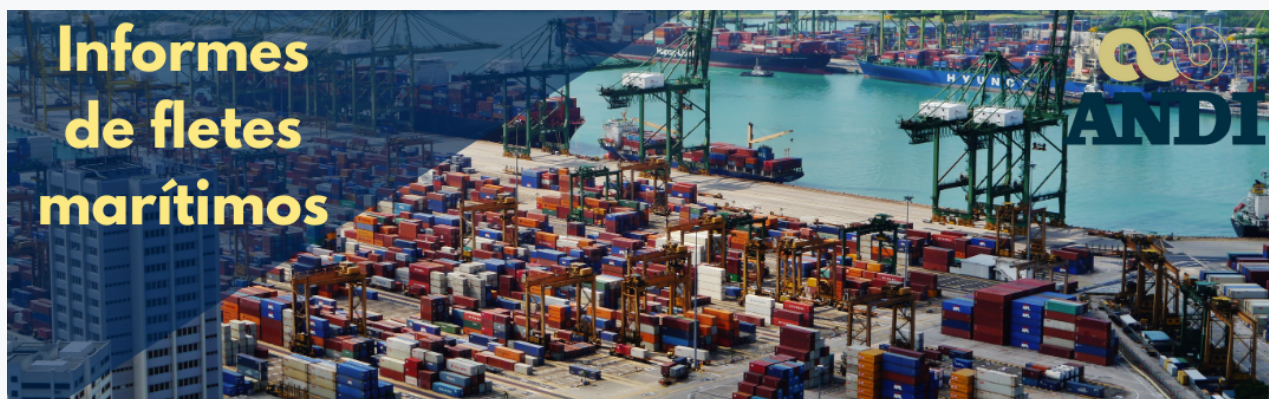
Un ejemplo de esto es Gemini Cooperation, que planea retirar 60.000 TEUs de capacidad distribuidos en seis buques de origen chino en su servicio "US2", afectando la conexión entre el Lejano Oriente y ambas costas de EE.UU. Aunque no se reduce la capacidad total, estas modificaciones pueden generar disrupciones en la evolución de los fletes y la logística portuaria.

Las tarifas spot reflejan esta volatilidad. En la ruta Transpacífico, los precios aumentaron más del 20% a inicios de septiembre, situándose en US\$2.163/FEU hacia la Costa Oeste y US\$3.240/FEU hacia la Costa Este, impulsados por la demanda previa a la Semana Dorada en China y cancelaciones de servicios. Sin embargo, estos niveles siguen siendo un tercio de los observados el año pasado.

Por su parte, la ruta Asia-Europa registró una caída del 11% en las tarifas, hasta US\$2.540/FEU, evidenciando la presión global sobre los precios del flete en un contexto de desaceleración económica y ajustes geopolíticos.

Las empresas portuarias deben prepararse para un panorama logístico más complejo, con redistribución de volúmenes y mayor volatilidad en las tarifas. La incertidumbre sobre las políticas comerciales de EE.UU. y las tensiones internacionales seguirá siendo un factor clave en la competitividad y la planificación operativa de los puertos.

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



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 6% a 1.913 dólares por contenedor de 40 pies esta semana

- El Índice Mundial de Contenedores Drewry (WCI) cayó un 6%, hasta los 1.913 dólares por contenedor de 40 pies, lo que marca la decimocuarta semana consecutiva de descenso. Tras dos semanas de movimientos en direcciones opuestas, las principales rutas comerciales, la Transpacífica y la Asia-Europa, se encuentran ahora en una trayectoria descendente, aunque cada una a un ritmo diferente.
- Las tarifas spot Asia-Europa volvieron a caer esta semana, con una bajada del 11 % (1910 USD/feu) en la ruta Shanghái-Róterdam y del 9 % (2131 USD/feu) en la ruta Shanghái-Génova. Esta disminución se produce mientras las navieras luchan por igualar el aumento de capacidad — debido a la entrada de nuevos buques— con la disminución de la demanda. Drewry prevé que, a medida que aumentan las salidas en blanco antes de las vacaciones de la Semana Dorada de China, que comienzan el 1 de octubre, las tarifas seguirán bajando en las próximas semanas.
- El Pronosticador de Contenedores de Drewry prevé que el equilibrio entre la oferta y la demanda se debilite nuevamente en el segundo semestre de 2025, lo que provocará una contracción de las tarifas spot. La volatilidad y el momento de los cambios de tarifas dependerán de los futuros aranceles de Trump y de los cambios de capacidad relacionados con la introducción de sanciones estadounidenses a los buques chinos, que son inciertos.

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

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES INDICADORES MUNDIALES DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES		GLOBAL CONTAINER INDEX \$2051 DÓLARES DATOS A 11 DE SEPTIEMBRE DE 2025 2.35% \$47 MAS QUE EL REPORTE DEL 4/09/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	WORLD CONTAINER INDEX \$1913 DÓLARES DATOS A 18 DE SEPTIEMBRE DE 2025 -6.41% \$131 MENOS QUE EL REPORTE DEL 11/09/25 DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA \$778 DÓLARES DATOS A 11 DE SEPTIEMBRE DE 2025 -0.05% \$0.4 MENOS QUE EL REPORTE DEL 4/09/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA \$2935 DÓLARES DATOS A 11 DE SEPTIEMBRE DE 2025 -6.59% \$207 MENOS QUE EL REPORTE DEL 4/09/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)
--	--	--	---	--	---

Normatividad de Impacto en el Sector



Resolución 1016 de 2025 - Ajuste de tarifas para permisos de ocupación temporal en áreas marítimas destinadas a proyectos de energía eólica costa afuera

La resolución modifica parcialmente el artículo 6.2.1.7 del Remac 6 “Seguros y Tarifas”, incorporando la tarifa aplicable a los permisos de ocupación temporal sobre áreas marítimas cuando su uso esté destinado a proyectos de generación de energía eólica costa afuera. La tarifa establecida será de 11,8971 Unidades de Valor Básico (UVB), valor que anualmente es fijado por el Ministerio de Hacienda.

El ajuste responde a las funciones de la Dirección General Marítima de autorizar y controlar concesiones y permisos en aguas y zonas bajo su jurisdicción, garantizando además la seguridad de la navegación y la protección del medio marino. La medida se articula con la política de transición energética del Gobierno y con la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026), que prioriza el desarrollo de proyectos de generación eléctrica con fuentes renovables.

[Para más información, click aquí. D.O 53.238 pg 18](#)

Proyecto de Ley 203 de 2025 - Régimen de bienes de uso público marítimos y costeros para usos no portuarios

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible anunció la expedición de un decreto. El proyecto de ley busca establecer un marco regulatorio para el uso, administración y autorización de bienes de uso público marítimo-costero (aguas marítimas, playas, terrenos de bajamar) exclusivamente en actividades no portuarias. Incluye definiciones básicas, zonificación y permisos temporales, así como obligaciones de los beneficiarios de autorizaciones para usos turísticos, recreativos, privados o de protección ambiental. También se fijan medidas contra la erosión costera, lineamientos de convivencia y seguridad en playas, prohibiciones específicas y un régimen sancionatorio para ocupaciones ilegales o daños ambientales. La Dirección General Marítima (DIMAR) tendría la competencia principal en expedición de autorizaciones, seguimiento, cobro de tarifas y aplicación de sanciones.

El proyecto es de bajo impacto para el sector portuario, ya que se limita a usos no portuarios de playas y terrenos de bajamar. No obstante, se debe hacer monitoreo a la definición de competencias de DIMAR que, aunque se enfocan en usos no portuarios, podrían generar cruces con actividades de apoyo logístico cercanas a áreas portuarias, y las disposiciones sobre infraestructura en zonas costeras y lineamientos de erosión. Aunque no regula puertos directamente, conviene monitorear la reglamentación para prevenir efectos indirectos en actividades portuarias.

Normatividad de Impacto en el Sector



Decreto 0952 de 2025 - Modificación parcial al Decreto 566 de 2025 sobre el Certificado de Reembolso Tributario (CERT)

El Decreto 0952 de 2025 modificaría varias disposiciones del Decreto 566 de 2025 sobre el Certificado de Reembolso Tributario (CERT), introduciendo ajustes normativos para su implementación y operación. La medida busca corregir inconsistencias y facilitar la ejecución técnica del mecanismo, tanto para exportadores de bienes como de servicios.

Los principales cambios serían:

- i) Eliminación de referencias al CERT para exportación de servicios como negativa implícita: Se modificaría el numeral 2.6 del artículo 14 del Decreto 566 para eliminar la restricción que impedía reconocer CERT a exportaciones de servicios, aclarando que sí se podrá aplicar cuando se cumplan los requisitos.
- ii) Ampliación del periodo de transición: Se establecería un periodo adicional de tres meses para que el Ministerio, los intermediarios cambiarios y los depósitos de valores puedan implementar las medidas técnicas y operativas necesarias para la administración del CERT.
- iii) Prórroga del reconocimiento de operaciones previas: Se permitiría presentar solicitudes de CERT para exportaciones realizadas durante los años fiscales 2025 y 2026.
- iv) Ajustes en el artículo 10 sobre caducidad del CERT: Se establecería expresamente que el término de caducidad es de dos años contados desde la fecha de expedición del certificado.
- v) Modificaciones operativas: Se ajustaría la redacción de artículos clave sobre requisitos (art. 14), expedición (art. 15), información (art. 16 y 17), administración (art. 18) y revisión anual del esquema (art. 19) para mejorar la claridad y la implementación.

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

Concepto 010831 de 2025- Aplicación de la tasa de cambio en importaciones desde zona franca

La DIAN aclaró que, para calcular la base gravable de los tributos aduaneros sobre bienes producidos, transformados o elaborados en zona franca, la tasa de cambio aplicable es la vigente el último día hábil de la semana anterior a la presentación y aceptación de la declaración especial de importación (DEI), y no la existente al momento de expedir el certificado de integración. El concepto precisa que la DEI tiene la misma naturaleza jurídica de una declaración de importación, pues es el documento que nacionaliza los bienes finales en el territorio aduanero nacional.

Normatividad de Impacto en el Sector



Por tanto, la conversión del valor FOB USD a pesos colombianos debe regirse por las reglas generales de los artículos 14 a 16 del Decreto 1165 de 2019 y el artículo 15 del mismo decreto sobre conversiones monetarias. La aclaración evita interpretaciones divergentes y establece que el certificado de integración no determina la tasa de cambio, sino únicamente la fecha de aceptación de la DEI, armonizando con la normativa vigente en materia de importaciones.

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

Concepto 7648 de 2025- Causación del impuesto de timbre en contratos y convenios públicos y privados

La DIAN emitió el Concepto 7648 del 13 de junio de 2025, en el que aclara los casos en los que se causa el impuesto de timbre en contratos y convenios. El tributo aplica cuando los acuerdos generan obligaciones patrimoniales, salvo que exista una exención legal expresa. En los convenios interadministrativos, estarán gravados excepto las entidades públicas enlistadas en el artículo 533 del Estatuto Tributario, que mantienen exención.

Los convenios de asociación con entidades privadas sin ánimo de lucro, regulados por el Decreto 92 de 2017, también causan el impuesto si incluyen prestaciones patrimoniales. Para los convenios de cooperación internacional, se prevé la exención cuando estén amparados en acuerdos intergubernamentales registrados ante la APC-Colombia. El concepto aborda además reglas para convenios con comunidades indígenas y negras, precisando exenciones especiales, y establece que la base gravable corresponde a la cuantía total, incluidos aportes en especie, así como a adiciones, modificaciones, órdenes de compra y contratos fiduciarios.

Circular Externa 20251010000577 de 2025- Ministerio de Transporte invita a los actores del sector de transporte de carga a conocer más sobre las disposiciones sobre horas logísticas en el SICE-TAC

El Ministerio de Transporte expidió la Circular Externa 20251010000577 de 2025, mediante la cual se actualizan temporalmente las disposiciones sobre horas logísticas en el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC). Se mantiene un mínimo de 4 horas logísticas por viaje en rutas con tiempos de tránsito iguales o menores a 8 horas, y de 8 horas para rutas con tránsito superior a 8 horas, exclusivamente para transporte de carga pesada. Estas horas incluyen cargue, descargue y tiempos de espera, buscando reflejar con mayor precisión los costos reales y generar mayor transparencia en la cadena logística.

Normatividad de Impacto en el Sector



La medida estará vigente hasta que entren en operación los reportes de tiempos logísticos a través de sistemas de monitoreo de flota, conforme a las Resoluciones 20243040057465 y 20243040058015 de 2024.

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

Proyecto de Resolución- Proyecto de tarifas diferenciales para la Contribución Especial de Vigilancia 2025

El proyecto de resolución fijaría las tarifas diferenciales que deberán pagar los sujetos vigilados por la Superintendencia de Transporte durante la vigencia fiscal 2025. Estas tarifas se calcularían con base en los ingresos brutos reportados por actividades de transporte, tránsito, infraestructura y servicios conexos en 2024, aplicando la metodología establecida en la Resolución 15943 de 2021. La metodología mantiene la estructura vigente, con ajustes a los parámetros de cálculo (α y γ) aplicados sobre los ingresos brutos reportados de 2024.

Las tarifas propuestas quedarían así:

- i) Supervisión integral: 0,1200 % de los ingresos brutos (sin variación frente al 0,1200 % de 2024).
- ii) Supervisión objetiva: 0,0197 % (ligera reducción frente al 0,0198 % de 2024).
- iii) Supervisión subjetiva: 0,0283 % (incremento frente al 0,0243 % de 2024).

El pago deberá realizarse en una sola cuota, cuyo vencimiento será el 22 de diciembre de 2025. La norma también define reglas de liquidación, sanciones por mora, causación de intereses y procedimientos de ajuste en caso de diferencias entre lo reportado y lo verificado por la entidad.

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