

COMUNICADO DE PRENSA CP14-MP

Septiembre de 2026

Movemos País presenta al Presidente de la República 18 medidas para proteger el patrimonio, los ingresos y el empleo del transporte afectado por el sismo

Por: John Jairo Correa Rodríguez

Las 18 medidas responden a los cuatro pilares fundacionales de Movemos País: permanencia, democratización, sostenibilidad y humanización. Cada solicitud identifica la autoridad competente y el instrumento jurídico requerido.

Santiago de Cali, septiembre de 2026. Movemos País, centro de pensamiento del transporte en Colombia, presentó al Presidente de la República una propuesta de política pública para la estabilización y reactivación del transporte afectado por el terremoto del 10 de agosto. El documento se presenta con el respaldo de actores del sector que acompañan esta iniciativa. Contiene 18 solicitudes, y en cada una se identifica la autoridad competente y el instrumento jurídico que se requiere para adoptarla.

El punto de partida es la afectación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Pero los problemas que allí se identifican no pertenecen a una sola modalidad. La caída súbita de ingresos, la permanencia de los costos fijos, el endeudamiento, el combustible, los peajes, la formalización, la protección del patrimonio, las cargas regulatorias y la sostenibilidad de las empresas atraviesan al transporte colombiano completo. El sector reconocerá en este documento buena parte de lo que enfrenta todos los días.

Las 18 solicitudes desarrollan puntos ya contenidos en la Agenda Programática de Movemos País, puesta a disposición del Gobierno Nacional, y responden a sus cuatro pilares fundacionales: Permanencia, entendida como rentabilidad, estabilidad, continuidad y respeto por el patrimonio construido. Democratización, como acceso real a oportunidades, financiamiento, crecimiento y liderazgo. Sostenibilidad, como legalidad viable, formalidad rentable, reglas claras, regulación proporcional y decisiones técnicas. Humanización, como dignidad, bienestar, educación, vivienda, pensión y seguridad social.



PROTEGER EL PATRIMONIO SIN REDUCIR LA SEGURIDAD

Detrás de cada vehículo hay años de trabajo. Uno de los planteamientos estructurales de la propuesta consiste en sustituir el criterio cronológico de permanencia previsto en el artículo 2.2.1.6.2.2 del Decreto 1079 de 2015 por un régimen de aptitud técnica verificada, que integre los resultados del estudio ordenado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial por el artículo 2 del Decreto 1048 de 2026. No se plantea reducir estándares. Frenos, dirección, suspensión, integridad estructural, emisiones, sistemas de seguridad y mantenimiento son los que deben determinar si un vehículo conserva condiciones adecuadas para seguir operando. Un vehículo inseguro debe salir del servicio, tenga la edad que tenga.

Mientras culmina ese estudio se solicita una medida puente para los vehículos cuyo tiempo de uso venza durante la recuperación, incluidos expresamente los vencimientos del 31 de diciembre de 2026. La medida quedaría condicionada a la aprobación de una evaluación técnica extraordinaria que deberá reglamentar el Ministerio de Transporte con fundamento técnico de la ANSV.



LOS COSTOS, LA OTRA MITAD DE LA ECUACIÓN

Una política de recuperación no puede concentrarse solamente en los ingresos. Los efectos de una refinanciación, de una reducción tributaria o de una línea de liquidez se pierden si al mismo



tiempo aumentan otros componentes de la estructura de costos. La normalización de cartera por multas y sanciones que se propone tiene exclusiones absolutas. Quedan por fuera la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias psicoactivas, la fuga del lugar del accidente, el exceso de velocidad calificado técnicamente como conducta de alto riesgo, la prestación ilegal del servicio, la reincidencia y toda conducta que haya causado lesiones o muerte. Y cualquier aplazamiento de obligaciones regulatorias excluiría expresamente las exigencias esenciales de seguridad operacional y de protección de los usuarios.

UN PRECEDENTE DEL PROPIO GOBIERNO EN MATERIA DE COMBUSTIBLES

El 29 de agosto de 2026, mediante decisión conjunta del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Minas y Energía, el Gobierno Nacional dispuso mantener sin incrementos durante septiembre los precios de referencia de la gasolina corriente y del ACPM. Para Movemos País esa decisión —adoptada, entre otros fundamentos, para atender los efectos económicos del terremoto— constituye un precedente relevante sobre el uso de la estabilización de precios como instrumento para contener los costos del transporte.

Sobre esa base se solicita estructurar un mecanismo diferencial de estabilización para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor. El fundamento ya existe. El artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, autoriza a ambos ministerios a establecer mecanismos diferenciales de estabilización y a definir su focalización a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, FEPC. No se plantea un subsidio indiscriminado ni desligar permanentemente los combustibles de las condiciones de mercado. La pregunta es otra. Si una actividad utiliza el combustible como insumo indispensable para prestar un servicio público, cabe examinar si debe absorber automáticamente, y en la misma proporción, todos los incrementos generales.

PRESERVAR CAPACIDAD PRODUCTIVA ANTES DE QUE DESAPAREZCA

La propuesta parte de un principio económico básico. Cuando el costo de preservar temporalmente una capacidad productiva viable resulta inferior al costo económico y social de reconstruirla después de su desaparición, hay una razón de política pública para actuar. En una crisis los ingresos pueden caer de un momento a otro. Los costos, no. Siguen corriendo los créditos, el leasing, los seguros, el mantenimiento, la seguridad social, los impuestos, los parqueaderos, la administración, el combustible y todo aquello que resulta indispensable para conservar vehículos y empresas en capacidad de operar.

De ahí que la respuesta no pueda limitarse a ofrecer nueva deuda. El documento plantea una secuencia de estabilización: empieza por preservar la liquidez, sigue con la reestructuración de las obligaciones existentes, utiliza financiación nueva únicamente para cubrir la brecha residual, protege los activos productivos, recupera contratos y demanda, y solo entonces avanza hacia las reformas estructurales. Una crisis temporal de liquidez no debería terminar en insolvencia, pérdida patrimonial o desaparición definitiva de capacidad transportadora.

FORMALIZACIÓN CON SOSTENIBILIDAD EMPRESARIAL

Se plantea avanzar hacia el 100% de formalización laboral y protección social de conductores y auxiliares de ruta, a partir de una caracterización real de sus condiciones actuales de vinculación, con línea base, metas verificables, cronograma y una estimación del costo que supone cerrar la brecha. La meta debe ser clara. También económicamente viable. Formalizar no puede consistir en trasladar automáticamente un nuevo costo a las empresas, porque una política que proteja al trabajador pero comprometa la sostenibilidad de quien genera el empleo puede terminar reduciendo la contratación. Por eso se solicita evaluar mecanismos transitorios de cofinanciación, incentivos y apoyos, con especial consideración de las pequeñas empresas. Formalizar debe significar proteger al trabajador, fortalecer a la empresa y garantizar la



sostenibilidad del servicio.

QUÉ SE PIDIÓ Y CON QUÉ INSTRUMENTO

Las peticiones están clasificadas según el instrumento que cada una requiere, de modo que se distinga lo que puede adoptarse de inmediato de aquello que exige rango legal.

- A** Dos dependen de la vigencia del Estado de Emergencia y requieren decreto legislativo. Se trata de un beneficio tributario transitorio para la reposición de vehículos destruidos o afectados, y de un tratamiento excepcional de sanciones e intereses de rango legal cuando exista nexo causal acreditado con la emergencia.
- B** Catorce pueden adoptarse mediante competencias ordinarias. Entre ellas la aplicación efectiva al sector de la Circular Externa 007 de 2026 y de los artículos 86, 87 y 88 de la Ley 1523 de 2012; una línea extraordinaria de liquidez; la reducción temporal de la tarifa de autorretención al 1,10 % para el CIIU 4921, mediante modificación del artículo 1.2.6.8 del Decreto 1625 de 2016 en desarrollo del artículo 365 del Estatuto Tributario; un Registro Sectorial de Afectación; el restablecimiento de la suspensión de términos adoptada por la Resolución 20263040033255, cuya vigencia inicial concluyó el 31 de agosto; lineamientos para la gestión contractual; y el tratamiento de los mayores recorridos y peajes extraordinarios.
- C** Una corresponde a reforma legislativa ordinaria y consiste en un incentivo permanente a la reposición y modernización del parque automotor, con aval fiscal y focalización en pequeños propietarios. D. La restante es transversal y se refiere a la canasta de costos del transporte durante la recuperación.

Se propone además diferenciar entre quien sufrió un daño material directo y quien, conservando físicamente su vehículo o su empresa, perdió una parte significativa de su actividad por cierres, suspensión de servicios o contracción de la demanda. Ambas realidades tienen que poder medirse. No toda afectación económica deja una evidencia física visible.

Las medidas se sustentan en criterios de temporalidad, focalización, afectación acreditada, trazabilidad, sostenibilidad fiscal y evaluación de resultados; no están concebidas como beneficios generalizados ni como un traslado al Estado de los riesgos ordinarios de la actividad.

EL TRANSPORTE ES PARTE DE LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL

El transporte no funciona aislado del resto de la economía. Cuando disminuye la presencialidad educativa se reducen recorridos. Si una empresa reduce operaciones, disminuye la movilización de trabajadores. Cuando cae el turismo se afecta la demanda. Y cuando se suspenden ferias, festivales, conciertos y eventos se contrae toda una cadena de movilidad y de servicios asociados. La recuperación debe reconocer al transporte no solamente como una actividad regulada, sino como un componente de la infraestructura económica que permite funcionar a la educación, el empleo, el turismo, la cultura, el comercio y los territorios. La capacidad transportadora que desaparezca durante la crisis habrá que reconstruirla cuando esos sectores vuelvan a demandarla.

UNA RESPUESTA QUE REQUIERE COORDINACIÓN NACIONAL

Las medidas propuestas involucran competencias de distintas autoridades: el Ministerio de Transporte como autoridad sectorial, Hacienda y la DIAN en los instrumentos tributarios, Minas y Energía en combustibles, el Ministerio del Trabajo en formalización, Educación, Comercio, Turismo y Culturas en la recuperación de las actividades que demandan movilidad, y la UNGRD, el DNP, Bancóldex y el Fondo Nacional de Garantías en gestión del riesgo, planificación y financiación. Por esa razón se solicitó al Presidente de la República una reunión de trabajo con la Presidencia, con participación central del Ministerio de Transporte, y la instalación de una Mesa Nacional temporal con secretaría técnica conjunta MinTransporte-UNGRD, con una línea base



inicial y un primer paquete de medidas, acompañados de indicadores de capacidad preservada, empresas activas, empleo, contratos reactivados e ingresos. Se propone igualmente invitar a la Defensoría del Pueblo como observador institucional, sin perjuicio de las competencias decisorias que corresponden a cada entidad.

UNA DISCUSIÓN QUE TRASCIENDE UNA MODALIDAD

Estas discusiones deben abordarse con evidencia técnica y sin enfrentar modalidades, empresas, propietarios o trabajadores entre sí. El desafío es construir condiciones para que prestar legalmente un servicio de transporte sea económicamente sostenible; para que quienes trabajan en él estén protegidos; para que los propietarios puedan conservar un patrimonio productivo técnicamente seguro; y para que las empresas tengan incentivos para permanecer dentro de la formalidad. Son, en su orden, sostenibilidad, humanización, permanencia y democratización.

La Agenda Programática de Movemos País, con sus ocho ejes y 62 propuestas, puesta a disposición del Gobierno Nacional, desarrolla varias de ellas frente a una circunstancia concreta. Las agremiaciones, cooperativas, asociaciones, empresas, propietarios, conductores y demás actores del sector que compartan este planteamiento pueden sumarse a la construcción de la agenda y a las gestiones que de ella se deriven.

La prioridad es preservar y fortalecer la capacidad transportadora que Colombia necesita para mover el país.

CON EL SECTOR, NO SOBRE EL SECTOR



Oficina de Comunicaciones · Movemos País

Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia

Por los que mueven el país

www.movemospais.com · [@movemospais](https://twitter.com/movemospais)



www.movemospais.com

Sobre Movemos País. Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia. Documento técnico de autoría institucional de Movemos País, presentado con el respaldo de actores del sector que acompañan esta iniciativa. Prohibida su reproducción total o parcial sin autorización de Movemos País. Contacto de prensa: presidencia@movemospais.com