

OBSERVATORIO TÉCNICO SECTORIAL - OTS

Documento de Análisis Preliminar · OTS-2026-003

PRECOLTUR: ¿un nuevo estándar de supervisión del transporte especial en Colombia?

Más allá de una sanción: las señales regulatorias que deja uno de los expedientes más importantes de los últimos años.

Santiago de Cali, 12 de junio de 2026. El 14 de diciembre de 2025, un vehículo de transporte especial de PRECOLTUR S.A.S. se accidentó en la vía entre Remedios y Zaragoza, en el nordeste de Antioquia. En el siniestro perdieron la vida 16 estudiantes recién graduados del Liceo Antioqueño de Bello y el conductor del vehículo. Antes de cualquier consideración técnica, **Movemos País** expresa su respeto por las víctimas y sus familias. El análisis que sigue se ofrece con un único propósito: que esta tragedia se traduzca en lecciones que ayuden a evitar que algo así vuelva a ocurrir.

La sanción impuesta por la Superintendencia de Transporte a **PRECOLOMBINA DE TURISMO ESPECIALIZADO S.A.S., PRECOLTUR S.A.S.** constituye, por su magnitud económica, por los hechos que le dieron origen y por los criterios que parecen haber orientado la actuación administrativa, uno de los casos regulatorios más relevantes para el transporte especial colombiano en los últimos años.

La investigación se originó a raíz del accidente, que involucró un vehículo de la empresa y que produjo una profunda conmoción nacional. A partir de esa tragedia, el expediente deja además señales regulatorias que el sector no puede dejar pasar. Los documentos y comunicaciones oficiales conocidos hasta la fecha permiten advertir que la actuación administrativa no se limitó al análisis de los hechos inmediatos relacionados con el accidente, sino que se extendió a la evaluación de aspectos estructurales de la gestión empresarial.

La trazabilidad institucional del proceso resulta particularmente ilustrativa. La Superintendencia inició la actuación mediante la Resolución 19203 del 22 de diciembre de 2025, cerró el período probatorio mediante la Resolución 5594 del 28 de abril de 2026 y adoptó la decisión de fondo mediante la Resolución 8099 del 9 de junio de 2026. Como resultado de la investigación se impuso una sanción total de \$4.215.821.536, distribuida en ocho cargos independientes, equivalentes a 364.943 UVB.

Más allá de la cifra, la información pública disponible revela aspectos que merecen especial atención. La propia Superintendencia destacó en sus comunicaciones oficiales hallazgos relacionados con los sistemas de comunicación entre la empresa y los conductores, la estructura tecnológica y administrativa para supervisar la operación, los programas de capacitación, los mecanismos de control empresarial y otros componentes asociados a la gestión de la seguridad en la prestación del servicio.

Este hecho resulta particularmente relevante porque permite inferir que la actuación administrativa no estuvo orientada exclusivamente a determinar qué ocurrió durante un evento específico, sino también a evaluar si la organización contaba con mecanismos adecuados para gestionar los riesgos inherentes a la operación de transporte especial.

La diferencia es sustancial.

Durante décadas, buena parte del modelo de supervisión del transporte especial colombiano se construyó alrededor de la verificación de requisitos documentales y formales. La existencia de contratos, pólizas, tarjetas de operación, revisiones técnico-mecánicas, afiliaciones a seguridad social y demás documentos reglamentarios constituía el eje principal de muchas actividades de inspección y vigilancia.

Sin embargo, los elementos conocidos de este expediente permiten plantear una hipótesis que merece una discusión seria por parte del sector: la posible transición hacia un modelo de supervisión que evalúe cada vez más la capacidad real de las empresas para gestionar riesgos y ejercer control efectivo sobre la operación.

En este contexto, la referencia realizada por la autoridad a mecanismos de comunicación, supervisión y control adquiere una importancia especial. La discusión deja de centrarse exclusivamente en la existencia de procedimientos y comienza a trasladarse hacia la eficacia de esos procedimientos. Ya no se trata únicamente de verificar si existe una matriz, un manual o un protocolo. Se trata de determinar si dichos instrumentos producen resultados verificables y permiten demostrar una supervisión efectiva de la actividad transportadora.

Este enfoque no es ajeno a las tendencias regulatorias internacionales. Sectores como la aviación comercial, la industria ferroviaria y las actividades de alto riesgo han evolucionado progresivamente desde modelos de cumplimiento formal hacia sistemas basados en gestión de riesgos, cultura organizacional y seguridad operacional. Aunque resulta prematuro afirmar que el transporte especial colombiano ya se encuentra plenamente inmerso en esa transformación, el caso PRECOLTUR parece mostrar señales consistentes con dicha evolución.

Las implicaciones para el sector son profundas.

Si este enfoque regulatorio se consolida, las empresas deberán fortalecer de manera significativa sus capacidades administrativas, tecnológicas y operativas. Sistemas de seguimiento, trazabilidad documental, comunicación permanente, programas de capacitación verificables, gestión de riesgos y mecanismos de control podrían adquirir una importancia creciente dentro de los procesos de supervisión estatal.

Naturalmente, ello plantea desafíos económicos relevantes. El transporte especial colombiano está conformado por empresas con tamaños, capacidades y niveles de desarrollo muy diferentes. Mientras algunas organizaciones cuentan con estructuras administrativas robustas, otras operan con recursos limitados y márgenes estrechos. La implementación de estándares más exigentes podría generar costos adicionales que terminen impactando tanto a las empresas como a los propietarios afiliados.

Por esta razón, el debate no puede limitarse exclusivamente a la seguridad. También involucra la sostenibilidad empresarial y la proporcionalidad regulatoria. El fortalecimiento de los controles resulta legítimo y necesario, pero igualmente importante será definir con claridad cuáles son los estándares exigibles, cómo se acreditan y cuáles son los mecanismos para que las organizaciones puedan adaptarse progresivamente.

El papel del Estado en este escenario resulta determinante. La protección de la vida y la integridad de los usuarios constituye una obligación irrenunciable. La Ley 336 de 1996 estableció expresamente que la seguridad es una prioridad esencial dentro de la actividad transportadora. Sin embargo, la función pública de supervisión no se agota en sancionar incumplimientos. También implica construir reglas claras, previsibles y técnicamente alcanzables.

Si el país avanza hacia modelos de supervisión cada vez más orientados a la gestión empresarial y la administración de riesgos, será igualmente necesario construir una hoja de ruta sectorial que permita a las empresas comprender las nuevas exigencias y desarrollar capacidades para responder a ellas.

En esa línea, **Movemos País** ha formulado, en su **Agenda Programática**, propuestas concretas orientadas a este propósito. Frente a la autoridad de inspección, vigilancia y control, plantea una reforma estructural de la Superintendencia de Transporte que la oriente hacia una vigilancia preventiva basada en análisis de riesgo, y no en la sanción automática, con un régimen sancionatorio gradual y proporcional, rutas de subsanación previas para el operador legal, modernización tecnológica de la inspección e interoperabilidad con el RUNT. A estas se suman propuestas transversales al sector, en seguridad vial, formación y profesionalización de los conductores, y proporcionalidad regulatoria, dirigidas a que el control llegue antes de que ocurra la tragedia, y no después.

La principal enseñanza que deja este expediente no está relacionada con el monto de la multa, ni con la notoriedad mediática que naturalmente genera una sanción de esta magnitud. La discusión de fondo es otra: determinar si el transporte especial colombiano está entrando en una nueva etapa regulatoria en la cual la autoridad exigirá no solamente cumplimiento documental, sino evidencia permanente de gestión, supervisión y control efectivo de la operación.

Por esa razón, el caso PRECOLTUR merece ser seguido con atención por todas las empresas, propietarios, autoridades y organizaciones del sector. Más allá de la empresa investigada, esta actuación podría

convertirse en uno de los precedentes regulatorios más influyentes para el transporte especial colombiano durante la presente década.

La discusión apenas comienza.

JOHN JAIRO CORREA RODRÍGUEZ

Presidente – Fundador

MOVEMOS PAÍS

Por los que mueven el país

presidencia@movemospais.com - www.movemospais.com



@movemospais

Cómo citar este documento:

Movemos País, Observatorio Técnico Sectorial (2026). PRECOLTUR: ¿un nuevo estándar de supervisión del transporte especial en Colombia? (Documento de Análisis Preliminar OTS-2026-003). Cali, Colombia. Disponible en: <http://www.movemospais.com/>

Cali, junio de 2026.

Documento de carácter analítico elaborado por el Observatorio Técnico Sectorial de Movemos País con base en información oficial disponible al cierre de junio de 2026. La sanción administrativa puede estar sujeta a los recursos de ley.