

27 de enero de 2026

## Noticias del Sector



### King Ocean trasladará sus escalas en Cartagena a la terminal COMPAS



COMPAS

La naviera King Ocean anunció un ajuste operativo en su servicio semanal que conecta Port Everglades (Florida) con Cartagena, mediante el traslado de sus escalas a la terminal COMPAS de Cartagena.

Mediante el traslado de sus escalas a la terminal COMPAS de Cartagena. El cambio comenzará a regir a partir del viernes 30 de enero de 2026, fecha desde la cual los buques de la compañía operarán de manera regular en esta terminal portuaria, fortaleciendo la oferta logística del puerto y su integración con los servicios marítimos del Caribe y América Latina.

De acuerdo con la compañía, la transición busca mejorar la integridad de los itinerarios y ofrecer un servicio más confiable a sus clientes, manteniendo la frecuencia semanal directa del servicio. La primera navegación hacia el sur bajo este nuevo esquema operativo está programada para el viernes 23 de enero de 2026, mientras que la primera recalada hacia el norte en COMPAS se realizará el viernes 30 de enero de 2026, marcando el inicio formal de las operaciones en la terminal.

King Ocean destacó que estas navegaciones dan continuidad a sus salidas y llegadas semanales directas y regulares, asegurando conectividad de extremo a extremo con mercados clave del Caribe y América Latina. En este contexto, la incorporación de la terminal COMPAS refuerza el papel de Cartagena como un nodo estratégico para el comercio regional, aportando eficiencia operativa y confiabilidad a la cadena logística.

Finalmente, la naviera recomendó a clientes y socios comerciales contactar a sus representantes locales para ampliar la información sobre este ajuste operativo. El traslado de las escalas a COMPAS consolida la relevancia de esta terminal dentro del sistema portuario de Cartagena y reafirma el dinamismo del puerto en la atracción de servicios marítimos internacionales.

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

---

### **Puerto de Santa Marta fortalece su conectividad regional con nueva escala del servicio CX3**

El Puerto de Santa Marta consolida su posicionamiento como un nodo estratégico del Caribe colombiano con la incorporación de una nueva escala del servicio Caribbean Express 3 (CX3), operado por la naviera Ocean Network Express. Esta actualización en la red de servicios refuerza el rol del puerto samario dentro de los circuitos logísticos regionales, ampliando las alternativas de conexión para el comercio exterior colombiano y mejorando la confiabilidad de los flujos marítimos.



La inclusión de Santa Marta en el itinerario del CX3 responde a una estrategia orientada a optimizar tiempos de tránsito y fortalecer la eficiencia de la cadena de suministro en el Caribe. La nueva rotación integra puertos clave como Manzanillo (Panamá), Cartagena y Barranquilla, permitiendo una mayor flexibilidad operativa y una mejor articulación entre los mercados del Caribe y los centros de transbordo regionales.

Para el Puerto de Santa Marta, esta nueva escala representa una oportunidad relevante para potenciar su infraestructura y capacidades operativas, especialmente en el manejo de carga contenerizada y en la atención de servicios regulares de línea. La llegada del CX3 se suma a los esfuerzos por consolidar al puerto como una plataforma competitiva, confiable y alineada con las necesidades de los exportadores e importadores que operan en el norte del país.

Con esta incorporación, Santa Marta reafirma su papel dentro de las rutas marítimas del Caribe, aportando a la diversificación de servicios, al fortalecimiento de la conectividad portuaria nacional y a la consolidación de Colombia como un actor relevante en las cadenas logísticas regionales.

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

---

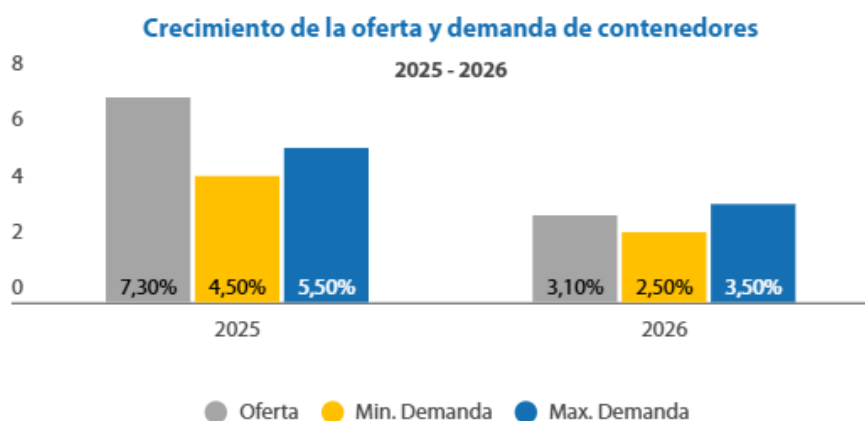
## El futuro en movimiento: señales clave para la industria portuaria y marítima hacia 2026

**Pórticolive** | GRUPO PUERTO DE CARTAGENA

El más reciente informe Outlook Macroeconómico y de Industria Portuaria y Marítima 2026, elaborado por el Grupo Puerto de Cartagena, ofrece una lectura estratégica sobre un entorno global marcado por la incertidumbre, la desaceleración económica y la reconfiguración de los flujos comerciales. De cara a 2026, el escenario internacional estará caracterizado por un crecimiento moderado de la economía mundial y una dinámica comercial más frágil, en la que los efectos acumulados de tensiones arancelarias, menor inversión y ajustes de inventarios continuarán influyendo sobre la demanda y el comercio marítimo.

En este contexto, el informe advierte que el comercio mundial de mercancías enfrentará un período de menor dinamismo y mayor volatilidad, una vez se diluyan los efectos temporales de las compras anticipadas observadas en años previos. Esta corrección plantea retos significativos para los puertos y las cadenas logísticas, que deberán operar en un entorno más competitivo, con flujos menos previsibles y una creciente presión por eficiencia, confiabilidad y control de costos.

### Demanda y Oferta: el desequilibrio será la nueva norma



Fuente: BIMCO, Xeneta

Uno de los elementos estructurales más relevantes identificados en el análisis es el marcado desbalance entre oferta y demanda en el transporte marítimo. La entrada masiva de nueva capacidad en la flota mundial, combinada con un crecimiento moderado del comercio, configura un escenario de exceso de oferta que impactará directamente los niveles de utilización y las tarifas. En este nuevo ciclo, la gestión inteligente de la capacidad, la optimización de redes y la coordinación operativa se perfilan como factores determinantes para la sostenibilidad del negocio marítimo.



Finalmente, el informe señala que 2026 será un año de ajustes más que de expansión. Con tarifas presionadas a la baja y costos operativos aún elevados, la competitividad de las navieras y de los sistemas portuarios estará estrechamente ligada a la eficiencia operativa, la disciplina financiera y la capacidad de adaptación. Para los puertos, este panorama refuerza la importancia de invertir en productividad, tecnología y valor agregado logístico, consolidándose como plataformas resilientes capaces de responder a un entorno global cada vez más complejo e impredecible.

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

---

## **Puertos colombianos registran alta movilidad y operación segura durante la temporada de fin de año**



La Dirección General Marítima (Dimar) presentó un balance positivo de la temporada vacacional de fin de año, desarrollada entre el 13 de diciembre de 2025 y el 13 de enero de 2026, periodo en el que se movilizaron más de 520.000 pasajeros por vía marítima a través de los principales puertos y capitanías del país. Los resultados reflejan una intensa actividad portuaria y turística, acompañada de controles reforzados de inspección, vigilancia y verificación de las condiciones de seguridad, en articulación con autoridades locales y actores del sector marítimo.

En el Caribe colombiano, los puertos concentraron una parte significativa de la operación. La Capitanía de Puerto de Cartagena reportó más de 150.000 pasajeros movilizados, con un crecimiento cercano al 10 % frente al año anterior, consolidándose como uno de los principales nodos marítimos del país durante la temporada alta.

Esta dinámica estuvo acompañada de acciones permanentes de control en la bahía y las zonas insulares, lo que permitió cerrar el periodo sin siniestros. A su vez, Santa Marta registró 103.524 pasajeros en más de 7.000 zarpes, Coveñas movilizó 60.551 pasajeros en el Golfo de Morrosquillo, y Barranquilla reportó operaciones sin incidentes, evidenciando una operación portuaria estable y segura en toda la región.

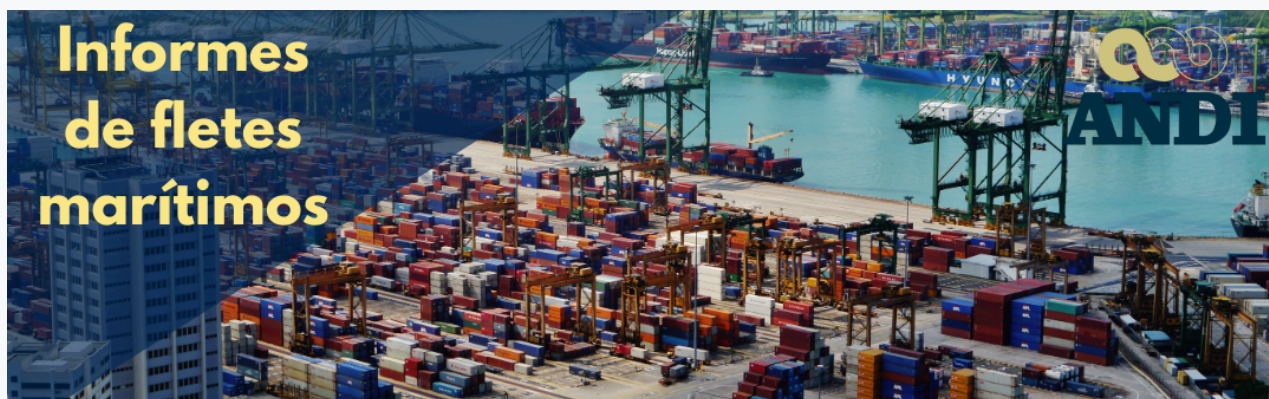
La región Insular también mostró una elevada actividad. En San Andrés, se contabilizaron 82.559 pasajeros y más de 5.300 zarpes, lo que confirma el papel estratégico del puerto y sus muelles turísticos para la conectividad del archipiélago. Aunque se atendió un siniestro asociado a una embarcación de pesca artesanal, la temporada transcurrió bajo esquemas de control que permitieron mantener la seguridad de las operaciones marítimas y turísticas.

En el Pacífico, los puertos reafirmaron su importancia para la conectividad regional. Buenaventura movilizó cerca de 72.000 personas entre zarpes y arribos, mientras que Tumaco, Guapi y Bahía Solano registraron movimientos constantes hacia zonas turísticas y áreas protegidas como la isla Gorgona. Estas cifras evidencian el rol clave de los puertos del litoral Pacífico no solo para el turismo, sino también para la integración territorial y el transporte seguro de pasajeros.

El balance general de la temporada confirma el fortalecimiento de la gestión portuaria y de la seguridad marítima en Colombia. La alta movilidad registrada, sumada a la baja ocurrencia de incidentes, refleja una operación coordinada entre la autoridad marítima, los puertos y los usuarios del mar, consolidando a los puertos como infraestructura esencial para garantizar temporadas vacacionales seguras, confiables y alineadas con una cultura de navegación responsable en los litorales e islas del país.

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

---



**El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 10% a 2.212 dólares por contenedor de 40 pies esta semana.**

- El índice mundial de contenedores Drewry (WCI) disminuyó un 10% a 2.212 dólares por contenedor de 40 pies por segunda semana consecutiva, debido principalmente a una caída en las tarifas en las rutas comerciales Transpacífica y Asia-Europa.
- Las tarifas spot de Shanghái a Nueva York disminuyeron un 11%, hasta los 3.191 dólares por contenedor de 40 pies, y las de Shanghái a Los Ángeles bajaron un 12%, hasta los 2.546 dólares por contenedor de 40 pies. Las navieras aumentaron los viajes en blanco esta semana para contrarrestar la disminución de la demanda tras el fin del auge de carga del Año Nuevo Chino. Drewry prevé que las tarifas de flete seguirán bajando en las próximas semanas.
- Las tarifas spot en las principales rutas comerciales entre Asia y Europa continuaron bajando por segunda semana consecutiva: la ruta Shanghái-Róterdam bajó un 9%, hasta los 2510 dólares por contenedor de 40 pies, y la ruta Shanghái-Génova un 8%, hasta los 3520 dólares. Ante la bajada de las tarifas, las navieras están adoptando estrategias divergentes para el Canal de Suez: CMA CGM está trasladando tres servicios entre Asia y Europa de la ruta de Suez a la ruta del Cabo de Buena Esperanza, mientras que Maersk planea reanudar su servicio regular desde la India al Cabo de Buena Esperanza a través del canal a partir del 26 de enero.
- Estas decisiones operativas contradictorias sugieren que la capacidad de transporte marítimo efectiva se reintroducirá en el mercado gradualmente, en lugar de de golpe. Este enfoque gradual permite a las navieras evaluar cuidadosamente el riesgo y ajustar sus futuras redes, previniendo así un colapso catastrófico de las tarifas spot.

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

---

# Índices

|                        |                       |                                    |                                               |                                                          |                                              |                                                |
|------------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------|
| CRISIS DE CONTENEDORES | INDICADORES MUNDIALES | DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES | GLOBAL<br>CONTAINER<br>INDEX                  | WORLD<br>CONTAINER<br>INDEX                              | EUROPA A COSTA<br>ESTE DE AMÉRICA<br>DEL SUR | EUROPA A COSTA<br>OESTE DE<br>AMÉRICA DEL SUR  |
|                        |                       |                                    |                                               |                                                          | *INCLUYE:<br>COCTG - PUERTO<br>DE CARTAGENA  | *INCLUYE: COBUN<br>- PUERTO DE<br>BUENAVENTURA |
|                        |                       |                                    | \$2428                                        | \$2212                                                   | \$798                                        | \$2280                                         |
|                        |                       |                                    | DÓLARES                                       | DÓLARES                                                  | DÓLARES                                      | DÓLARES                                        |
|                        |                       |                                    | DATOS A 15 DE<br>ENERO DE 2026                | DATOS A 22 DE<br>ENERO DE 2026                           | DATOS A 15 DE<br>ENERO DE 2026               | DATOS A 22 DE<br>ENERO DE 2026                 |
|                        |                       |                                    | -2.95%                                        | -9.53%                                                   | -0.40%                                       | -0.19%                                         |
|                        |                       |                                    | \$73.8 MENOS QUE<br>EL REPORTE DEL<br>8/01/26 | \$233 MENOS QUE<br>EL REPORTE DEL<br>15/01/26            | \$3.2 MENOS QUE<br>EL REPORTE DEL<br>8/01/26 | \$4.4 MENOS QUE<br>EL REPORTE DEL<br>8/01/26   |
|                        |                       |                                    | FREIGHTOS<br>BALTIC<br>INDEX (FBX)            | DREWRY WORLD<br>CONTAINER INDEX<br>ASSESSED BY<br>DREWRY | FREIGHTOS<br>BALTIC INDEX<br>(FBX)           | FREIGHTOS<br>BALTIC INDEX<br>(FBX)             |

## Normatividad de Impacto en el Sector



### **Admisión de Demanda - Consejo de Estado admite demanda contra decreto que fijó el salario mínimo para 2026**

La providencia admite la demanda de nulidad presentada contra el artículo 1 del Decreto 1469 del 29 de diciembre de 2025, mediante el cual se fijó el salario mínimo mensual legal para 2026. La decisión se adopta tras concluir que la demanda cumple los requisitos formales y legales previstos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA), en particular los establecidos para el ejercicio del medio de control de nulidad. El auto ordena notificar personalmente a las entidades demandadas, correspondientes a los ministerios competentes en la expedición del decreto, así como dar traslado de la demanda para que estas, el Ministerio Público y la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado contesten dentro del término legal de treinta días. Adicionalmente, se dispone que las entidades accionadas alleguen al expediente la totalidad de los documentos que conforman los antecedentes administrativos del decreto demandado, incluyendo las actuaciones previas a su publicación. La providencia también ordena informar a la comunidad sobre la existencia del proceso, conforme a las reglas de publicidad aplicables, y señala que en actuación separada se tramitará la solicitud de medida cautelar de suspensión provisional presentada por el demandante. La admisión de la demanda no implica un pronunciamiento de fondo sobre la legalidad del decreto, pero da inicio formal al proceso judicial que podría derivar, eventualmente, en la anulación del artículo demandado o en la ratificación de su validez, dependiendo del análisis jurídico posterior que realice el alto tribunal.

### **Prensa - Alcance de las medidas tributarias adoptadas en el marco de la emergencia económica**

La decisión confirma la legalidad de los actos administrativos mediante los cuales la autoridad aduanera negó la deducción del valor agregado nacional en la importación de una mezcla de aceite vegetal proveniente de una Zona Franca, concluyendo que la operación realizada por la empresa no constituía un proceso de fabricación, producción, reparación, reconstrucción o reacomodamiento válido para efectos de la deducción prevista en el artículo 400 del Decreto 2685 de 1999. La Sala determinó que la mezcla ejecutada correspondía a una operación básica sin intervención de maquinaria, que no transformó las propiedades ni características esenciales del producto, por lo que no se acreditó un valor agregado susceptible de deducción.

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

### **Circular Externa No. 001 de 2026 - Actualización de la Circular Única sobre gestión y trazabilidad del derecho de petición**

Se modifica la Circular Única en materia de gestión y trazabilidad de peticiones, quejas, reclamos, sugerencias, denuncias y solicitudes de trámites o servicios presentados a través de canales institucionales, con el fin de armonizarla con el marco vigente del derecho fundamental de petición y las políticas de gobierno digital y administración electrónica.



## Normatividad de Impacto en el Sector



La circular refuerza la obligación de brindar respuestas de fondo, claras y oportunas, y enfatiza la necesidad de adecuar la organización interna de las entidades y establecimientos vigilados para cumplir los términos legales. Se reconoce el uso de medios electrónicos para la gestión del derecho de petición, siempre que no constituyan barreras de acceso y que existan alternativas razonables para los usuarios, alineándose con las disposiciones sobre documentos electrónicos, expediente electrónico y sede electrónica. La actualización promueve la automatización y digitalización de trámites mediante una sede electrónica integrada, garantizando la seguridad, autenticidad de la información y la eliminación de barreras administrativas, así como el fortalecimiento del uso de medios electrónicos en las actuaciones administrativas, incluyendo la recepción de documentos y la gestión integral de expedientes. Se ajustan disposiciones específicas de la Circular Única para armonizarlas con el modelo actual de atención al ciudadano, se detallan los requisitos para la presentación de solicitudes, los medios de recepción de peticiones verbales y el procedimiento para la interposición de recursos. Adicionalmente, se establece la obligación de informar sobre la voluntariedad de la propina en establecimientos de comercio y se actualiza el aviso al público, así como directrices para la Declaración de Conformidad en la transferencia internacional de datos personales. La circular entra en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.

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

---

### **Comunicado - Corte Suprema refuerza la protección laboral de prepensionados frente al despido sin justa causa**

La Sala de Casación Laboral precisó que los trabajadores que se encuentren a tres años o menos de cumplir la edad pensional cuentan con una protección reforzada de estabilidad laboral, que impide su despido sin justa causa por parte de empleadores particulares, incluso cuando no hayan completado las semanas de cotización requeridas para acceder a la pensión. La decisión parte de reconocer que el lapso previo a la consolidación del derecho pensional constituye una etapa de especial vulnerabilidad, en la que la pérdida del empleo puede generar afectaciones desproporcionadas al mínimo vital, al proyecto de vida y a la posibilidad real de acceder a la pensión. La Corte señaló que esta protección no implica una permanencia absoluta o indefinida en el cargo, sino la obligación de que las causales de despido sean objetivas, verificables y no arbitrarias, de manera que se garantice la estabilidad reforzada durante el periodo crítico previo a la edad pensional. El fallo se aparta de interpretaciones anteriores que consideraban discriminatorio condicionar la protección a la existencia de un vínculo laboral al momento de cumplir la edad, y enfatiza que la finalidad del sistema de seguridad social es asegurar la solidaridad entre afiliados y la sostenibilidad financiera del sistema, lo que resulta incompatible con excluir a quienes han contribuido durante buena parte de su vida laboral. Adicionalmente, la Sala destacó que la continuidad laboral de trabajadores con experiencia también genera beneficios para las empresas, al preservar conocimiento y capacidades acumuladas. La sentencia incluye salvamentos de voto y una aclaración, pero consolida un criterio que amplía el alcance del fuero de estabilidad laboral reforzada de los prepensionados.

---

## Normatividad de Impacto en el Sector



### **Noticias derecho mercantil - Mintransporte actualiza procedimiento de habilitación de puertos y muelles para comercio exterior**

Se actualiza el procedimiento para la habilitación de puertos y muelles destinados al comercio exterior, con el objetivo de armonizar los trámites portuarios con el régimen aduanero y fortalecer la coordinación institucional con la DIAN y la DIMAR. La norma aplica a sociedades portuarias que operen bajo contratos de concesión, homologaciones o autorizaciones temporales en todo el territorio nacional. Para la obtención de la habilitación se exige la acreditación del contrato de concesión, la autorización de la DIAN para la realización de operaciones aduaneras y la Declaración de Cumplimiento emitida por la DIMAR, esta última con una vigencia máxima de sesenta días. Se fija un plazo de hasta sesenta días hábiles para que el Ministerio expida la resolución de habilitación, una vez verificado el cumplimiento de los requisitos, y se establecen términos para la subsanación de información incompleta, con la advertencia de desistimiento en caso de incumplimiento. La habilitación conservará su vigencia mientras se mantengan las condiciones que dieron lugar a su otorgamiento. Se asigna a la Superintendencia de Transporte la función de inspección, vigilancia y control sobre las sociedades habilitadas. Adicionalmente, se establece un régimen de transición de doce meses para las habilitaciones otorgadas con anterioridad y se dispone la derogatoria de la Resolución 1804 de 2011, con entrada en vigor de la nueva normativa a partir del día siguiente a su publicación.

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

### **Noticia - Tarifas de peajes a cargo de la ANI serán actualizadas a partir del 16 de enero de 2026**

A partir del 16 de enero de 2026, se actualizarán las tarifas de los peajes a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura conforme al incremento del Índice de Precios al Consumidor de 2025, equivalente a 5,10 %, de acuerdo con los esquemas contractuales vigentes. Quince peajes incorporarán, además del ajuste por IPC, un incremento complementario por normalización, entre los que se encuentran El Placer, Cisneros, Aburrá, Machetá, El Carmen, La Pintada, Fusca, Andes, Unisabana, Supía, Puerto Berrío, Boquerón I, Boquerón II, Naranjal y Pípal. De manera diferenciada, los peajes de Amagá y Laberinto ajustarán sus tarifas con el IPC más un porcentaje gradual asociado al incremento de unidades funcionales. En el proyecto Conexión Antioquia-Bolívar, los peajes de La Apartada, Manguitos, Purgatorio, San Carlos, Cedros, Mata de Caña y San Onofre incrementarán sus tarifas en un 2 % adicional al IPC, con el objetivo de mantener la estructura tarifaria diferencial prevista en el contrato. Adicionalmente, otros proyectos de concesión, entre los que se incluyen Ocopacabana, Las Palmas, Circasia, Corozal, Pavas, San Bernardo, Santagueda, Tarapacá I, Tarapacá II, Turbaco, Bayunca, Galapa, Gambote, Pasacaballos, Sabanagrande, El Roble, Albarracín y Tuta, realizarán sus ajustes anuales por IPC antes del 16 de enero, conforme a lo estipulado contractualmente. La medida se enmarca en la ejecución de las condiciones tarifarias pactadas en los contratos de concesión vial y no introduce cambios regulatorios adicionales.

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

## Normatividad de Impacto en el Sector



### Proyectos normativos - Agenda Reglamentación 2026 - SUCOP

La Agenda de Reglamentación Técnica Marítima 2026 identifica el conjunto de resoluciones y proyectos normativos que serían objeto de seguimiento y desarrollo durante el año en materia marítima, con énfasis en normas asociadas al plan operativo y a los requisitos técnicos aplicables a la actividad portuaria, naval y marítima. El listado incluye procesos de actualización normativa en temas como requisitos de centros de formación y capacitación, arqueo, francobordo, inspecciones de obra viva a flote, estabilidad sin avería, construcción naval y reglamentación para buques pesqueros, así como la actualización de anexos y resoluciones vigentes aplicables a distintos tipos de naves, incluidas aquellas no regidas por convenios internacionales. La agenda también contempla proyectos y ajustes regulatorios relacionados con obras de protección costera, modificación de concesiones, solicitudes para tendido de cable submarino de fibra óptica, prevención y atención de la contaminación por hidrocarburos, planes de contingencia, tarifas de inspectores y regulación sobre NGL y GPL. Adicionalmente, se incluyen iniciativas orientadas a la adopción de exigencias técnicas para proyectos que utilicen hidrógeno verde como combustible, así como la actualización de normas sobre abandono y sobre infraestructura submarina. En conjunto, la agenda refleja un enfoque integral de actualización técnica y operativa del marco regulatorio marítimo, con potencial incidencia en costos de cumplimiento, requisitos técnicos, procesos de inspección y habilitación de nuevas tecnologías.

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

---

### ADICIÓN AL CONCEPTO UNIFICADO No. 0106 - Entrega válida de la factura electrónica y alcance de la obligación de expedición

La adición al Concepto Unificado 0106 de 2022 precisa el alcance de la obligación de expedir y entregar la factura electrónica, incorporando el numeral 3.1.6.6 al descriptor 3.1.6, con el fin de aclarar cuándo se entiende cumplido el deber formal del facturador electrónico. El pronunciamiento analiza si la sola habilitación de un medio de consulta en la página web del facturador, previo acuerdo con el adquirente, constituye cumplimiento de la obligación de entrega de la factura, y concluye que dicha opción corresponde únicamente a una modalidad de consulta, sin que supla la entrega exigida por la normativa vigente. Se establece que el cumplimiento de la obligación formal se configura únicamente cuando la factura es entregada al adquirente conforme a lo dispuesto en el artículo 35 de la Resolución 000165 de 2023, el cual define los medios válidos de entrega según la condición del adquirente. Cuando el adquirente es facturador electrónico, la entrega debe realizarse por correo electrónico a la dirección informada en el proceso de habilitación o mediante transmisión electrónica entre servidores, si existe acuerdo. Si el adquirente no es facturador electrónico, la entrega puede efectuarse por correo electrónico en formato digital o electrónico, mediante la impresión de la representación gráfica o por transmisión electrónica entre servidores, previo acuerdo. En caso de que el adquirente no informe un medio de recepción, el facturador debe expedir la factura con impresión de la representación gráfica.



## Normatividad de Impacto en el Sector



El documento enfatiza que el uso de medios distintos a los expresamente señalados en el artículo 35, incluso con acuerdo previo entre las partes, no satisface la obligación de expedición de la factura. Finalmente, se aclara que el numeral 3.1.6.2 del descriptor corresponde a un contexto normativo anterior, cuando estaba vigente el Decreto 2245 de 2015 y existía un catálogo de participantes que permitía otros esquemas de entrega.

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

---

### **Proyectos de resolución - Flexibilización de modalidades contractuales y actualización de precios en comercialización mayorista de gas natural**

El proyecto de resolución buscaría modificar y adicionar la Resolución CREG 102 015 de 2025 con el fin de flexibilizar y promover una mayor eficiencia en la comercialización mayorista de gas natural, mediante ajustes en las reglas de oferta, negociación y ejecución de contratos en el mercado. La iniciativa se sometería a consulta pública por un plazo de diez días hábiles y contemplaría cambios aplicables a los productos PTDVF y CIDVF, tanto en situaciones extraordinarias durante un Trimestre Estándar de Negociación como en la ejecución de suministros que inicien y finalicen dentro del primer y/o segundo trimestre estándar posterior. Se incluirían nuevas modalidades contractuales diarias y contratos firmes con pago mínimo del cien por ciento, incorporando la definición de "Contrato de suministro firme con pago mínimo del cien por ciento (CF100)". Asimismo, se ajustaría el régimen de actualización de precios para permitir una periodicidad mensual, modificando el artículo 15 para habilitar frecuencias mensuales y pactos libres en negociación directa sin concurrencia de interesados. El proyecto también adicionaría un parágrafo al artículo 19 para permitir la declaración de cantidades de PTDVF o CIDVF no declaradas en el trimestre previo, bajo restricciones específicas de asignación y precio. Adicionalmente, se modificarían el artículo 23 sobre modalidades contractuales y el artículo 36 relativo a la declaración de cantidades disponibles, así como el Anexo 1 sobre modalidades de contrato, incorporando el reconocimiento de contratos firmes CF100 en los Anexos 2 y 3. La resolución entraría a regir a partir de su publicación en el Diario Oficial.

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

**Se reciben comentarios hasta el 27 de enero al siguiente correo**  
[mcherrera@andi.com.co](mailto:mcherrera@andi.com.co) o [PCCAMARAS09@andi.com.co](mailto:PCCAMARAS09@andi.com.co)

---

### **Prensa - Invías actualiza tarifas de las estaciones de peaje para el año 2026**

Invías actualiza las tarifas de peajes en un 5,10% para 2026, conforme a la Resolución 062 del 15 de enero de 2026, considerando el IPC del año anterior. La actualización incluye el Fondo de Seguridad Vial (FOSEVI). Invías gestiona 38 estaciones de peaje en 16 departamentos con tarifas que varían según el tipo de vehículo e incluyen \$553 para el FOSEVI.

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

---



## Normatividad de Impacto en el Sector



### **Proyecto de Resolución - “Por la cual se establece el Régimen de Protección de los Derechos y Deberes de los Usuarios de los Servicios Públicos Domiciliarios de Energía Eléctrica, Gas combustible por redes de tubería y GLP por cilindros y tanques”**

El proyecto de resolución establecería un régimen integral de protección de los derechos y deberes de los usuarios de los servicios públicos domiciliarios de energía eléctrica, gas combustible por redes y GLP por cilindros, aplicable tanto a usuarios regulados como no regulados, abarcando todas las etapas de la relación contractual. Se dispondrían reglas sobre la conexión al sistema de distribución, la instalación de medidores, las condiciones de la red interna y los cobros asociados, así como definiciones clave sobre acometida, equipos de medida, energía reactiva e infraestructura de medición avanzada (AMI). Se regularía el procedimiento de facturación, incluyendo contenido, forma, entrega anticipada y medios físicos y digitales, además de la liquidación del consumo, tarifas aplicables y cobros por transporte de energía reactiva, especialmente para usuarios no regulados. El proyecto establecería causales y procedimientos para la suspensión y el corte del servicio por incumplimientos como mora en el pago o uso no autorizado, exigiendo comunicación previa, información sobre recursos disponibles y plazos para subsanar, con especial protección a usuarios constitucionalmente protegidos. También se definirían derechos no regulados como la libre elección del prestador, condiciones competitivas y la posibilidad de pactar cláusulas especiales, junto con deberes en las etapas precontractual, contractual y de prestación del servicio. Se regularía el contenido mínimo del contrato de condiciones uniformes, su modificación, la prohibición de cláusulas abusivas, las reglas de permanencia, la terminación del contrato y la expedición del paz y salvo para cambio de comercializador. Adicionalmente, se establecerían obligaciones de calidad, continuidad, neutralidad, atención al usuario, PQRS, protección de datos personales conforme a la Ley 1581 de 2012, programas de uso racional del servicio y mecanismos de defensa del usuario, incluyendo la figura del defensor del usuario, así como la derogatoria de normas incompatibles.

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

**Se reciben comentarios hasta el 9 de febrero al siguiente correo**  
[\*\*mcherrera@andi.com.co\*\*](mailto:mcherrera@andi.com.co) o [\*\*PCCAMARAS09@andi.com.co\*\*](mailto:PCCAMARAS09@andi.com.co)

### **Concepto 100208192 - 1729 - Alcance de la destrucción por desnaturalización y exigencia del certificado de integración en zona franca**

El pronunciamiento doctrinal concluye que la destrucción por desnaturalización de mercancías prevista en el inciso primero del artículo 487 del Decreto 1165 de 2019 no constituye un proceso productivo del usuario industrial en zona franca, sino una operación autorizada por la normativa aduanera para alterar de manera irreversible las propiedades esenciales de las mercancías que ingresaron a la zona franca con fines industriales y que se encuentran en grave estado de deterioro, descomposición, daño total o demérito absoluto, bajo la responsabilidad del usuario operador.

## Normatividad de Impacto en el Sector



Se diferencia expresamente esta figura de los residuos, desperdicios o subproductos, los cuales sí se generan como resultado de procesos productivos de elaboración, transformación o ensamble a partir de materias primas o productos semielaborados. En ese sentido, la destrucción por desnaturalización tiene como finalidad dejar la mercancía inservible y no produce bienes finales ni incorpora insumos, por lo que no se integra al proceso industrial definido en la normativa de zonas francas. A partir de esta calificación, se precisa que en las operaciones de destrucción por desnaturalización no es exigible el certificado de integración, dado que este documento solo aplica para acreditar las materias primas e insumos nacionales y extranjeros utilizados en la elaboración o transformación de bienes finales en zona franca y sirve como soporte para la declaración de importación y la liquidación de tributos aduaneros. La doctrina aclara que el certificado de integración sí es obligatorio en los eventos de nacionalización de bienes finales producidos, fabricados, transformados, reparados o reconstruidos en zona franca, así como en la nacionalización de activos fijos cuando corresponda, pero no en los casos de destrucción por desnaturalización ni en la nacionalización asociada a dicha operación. En consecuencia, se absuelve la consulta indicando que la destrucción por desnaturalización es una actividad permitida distinta del proceso productivo y que no genera la obligación de expedir ni acreditar certificado de integración.

---

### **Concepto 100208192 - 1727- Alcance tributario de la maquila en zona franca como exportación de servicios**

Se diferencia expresamente esta figura de los residuos, desperdicios o subproductos, los cuales sí se generan como resultado de procesos productivos de elaboración, transformación o ensamble a partir de materias primas o productos semielaborados. En ese sentido, la destrucción por desnaturalización tiene como finalidad dejar la mercancía inservible y no produce bienes finales ni incorpora insumos, por lo que no se integra al proceso industrial definido en la normativa de zonas francas. A partir de esta calificación, se precisa que en las operaciones de destrucción por desnaturalización no es exigible el certificado de integración, dado que este documento solo aplica para acreditar las materias primas e insumos nacionales y extranjeros utilizados en la elaboración o transformación de bienes finales en zona franca y sirve como soporte para la declaración de importación y la liquidación de tributos aduaneros. La doctrina aclara que el certificado de integración sí es obligatorio en los eventos de nacionalización de bienes finales producidos, fabricados, transformados, reparados o reconstruidos en zona franca, así como en la nacionalización de activos fijos cuando corresponda, pero no en los casos de destrucción por desnaturalización ni en la nacionalización asociada a dicha operación. En consecuencia, se absuelve la consulta indicando que la destrucción por desnaturalización es una actividad permitida distinta del proceso productivo y que no genera la obligación de expedir ni acreditar certificado de integración.

---

## Normatividad de Impacto en el Sector



### **Concepto 100208192 - 1731 - Reimportación en el mismo estado de mercancías exportadas a zona franca**

El pronunciamiento doctrinal analiza la procedencia de la reimportación en el mismo estado de mercancías nacionales exportadas definitivamente a zona franca, sin pago de tributos aduaneros y por una persona diferente a quien realizó la exportación, a la luz del artículo 198 del Decreto 1165 de 2019 y las normas concordantes. La doctrina concluye que las mercancías nacionales exportadas definitivamente pueden ser reimportadas en el mismo estado siempre que se cumplan los requisitos previstos para esta modalidad, en particular que la mercancía se encuentre en libre disposición, no haya sufrido modificación en el exterior o en zona franca, se acredite que corresponde a la misma mercancía exportada y se presenten los documentos exigidos, incluida la declaración de exportación, el documento de transporte y, cuando aplique, la prueba de reintegro de los beneficios tributarios obtenidos con la exportación. Se precisa que la declaración de importación debe presentarse dentro del año siguiente a la exportación, salvo que la autoridad aduanera haya autorizado un plazo mayor. En relación con la sustitución del exportador, se aclara que esta solo procede en los eventos de exportación temporal para perfeccionamiento pasivo o para reimportación en el mismo estado, así como en las exportaciones temporales a zona franca, conforme a los artículos 411 y 437 de la Resolución 046 de 2019, y no en las exportaciones definitivas. La doctrina enfatiza que, si la mercancía fue exportada definitivamente y se pretende su retorno bajo la modalidad de reimportación en el mismo estado, deben cancelarse previamente los impuestos internos exonerados y reintegrarse los beneficios obtenidos con la exportación. De no cumplirse estas condiciones, la importación no podrá realizarse bajo esta modalidad y quedará sujeta al pago de los tributos aduaneros correspondientes.

---