

EL CONSEJO GREMIAL NACIONAL HACE UN LLAMADO A LA ALCALDÍA DISTRITAL DE BUENAVENTURA A RECONSIDERAR EL COBRO POR TONELADA DE CARGA, QUE RESTA COMPETITIVIDAD AL PRINCIPAL PUERTO DEL PAÍS.

El Consejo Gremial Nacional (CGN) hace un llamado respetuoso a la Alcaldía Distrital de Buenaventura a suspender la aplicación del Decreto Distrital 0338 de 2026, que fija un cobro de 4.235 pesos por tonelada de carga movilizada desde o hacia las terminales portuarias. Reconocemos las necesidades de infraestructura, movilidad y desarrollo de Buenaventura, y comparte la urgencia de atenderlas. Sin embargo, esta medida, no es el instrumento adecuado para cumplir dicho propósito, pues pese a denominarse precio público por circulación, se liquida sobre la tonelada transportada y ese costo lo paga el transportador y en consecuencia el dueño de la carga, de modo que grava el comercio exterior del país y no la circulación de vehículos. En este sentido, es necesario también conocer el Estudio Técnico, Financiero y de Movilidad que lo sustenta, junto con la metodología con la que se determinó la tarifa.

El primer efecto llega a la mesa de los hogares. Buenaventura es el puerto principal del país para los insumos de la alimentación: entre enero y septiembre de 2026 ingresaron por allí el 53 % del trigo, el 48 % de las habas de soya, el 33 % del maíz amarillo y el 32 % de la torta de soya que importó Colombia, además del 44 % del volumen de fertilizantes. Son las materias primas del pollo, el huevo, el cerdo, el pescado, el ganado estabulado, el pan y los alimentos para mascotas.

La magnitud no es menor. Solo en maíz amarillo, soya y torta de soya, el sobre costo habría superado los 13.000 millones de pesos en 2025 y los 6.600 millones en el primer semestre de 2026. Para el transporte, un tractocamión que movilice 30 toneladas asume cerca de 127.050 pesos adicionales por operación. El cobro recae sobre la materia prima, de modo que se acumula a lo largo de toda la cadena hasta el consumidor, y se indexa cada año, lo que constituye un sobre costo permanente y creciente para los importadores de materias primas que termina afectando a los consumidores.

En las cadenas exportadoras cuyo precio se fija en dólares, el cobro no puede trasladarse al comprador externo, por lo que lo absorbe el productor colombiano. Por Buenaventura sale el 60,2 % de las exportaciones de café y el 86 % del azúcar. En el café, el cobro equivale a 422 pesos por carga y a 1.779 millones de pesos proyectados al cierre de 2026, valor que sale del precio que recibe el caficultor.

Quien más pierde es Colombia y, en especial, el Pacífico. En 2025, Buenaventura concentró el 74,3 % de las importaciones de maíz amarillo, soya y torta de soya destinadas al Valle del Cauca y al Cauca, de manera que el cobro recaerá sobre la agroindustria que rodea al puerto. Y lo hace sobre un corredor que ya pierde carga: la participación de Buenaventura en esas importaciones pasó del 53 % en 2011 al 32 % en 2025. Un sobre costo adicional no aumenta el recaudo; acelera el traslado de la carga a otros puertos y erosiona la base que pretende gravar. El primer perjudicado sería el propio Distrito, que perdería operación portuaria, empleo y actividad económica.

Octubre 8 de 2026.