

# Fedetranscarga alerta por costos logísticos disparados

El Índice de Costos del Transporte de Carga subió 4,45 % en dos meses, según el más reciente informe del Dane. Advierten que el sector está perdiendo competitividad.

Camila Monsalve Martínez

**EL ÍNDICE** de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) del Dane registró en febrero de 2026 una variación mensual de 0,90 % y una acumulada de 4,45 % en apenas dos meses del año.

Para Arnulfo Cuervo, presidente de la Federación de Transportadores de Carga (Fedetranscarga), esas cifras son el ejemplo de cómo el sector está perdiendo competitividad frente a los mercados internacionales.

Según el boletín del Dane, el grupo de costos fijos y peajes, que representa el 45,19 % del índice, registró una variación mensual de 1,86 % en febrero, la más alta de todos los componentes.

En términos anuales, ese mismo grupo acumuló un alza de 8,21 %, muy por encima del promedio general del índice, que cerró en 5,89 % frente a febrero de 2025.

Los peajes, con una variación mensual de 2,62 % y anual de 7,40 %, son el renglón que más ha presionado ese comportamiento durante los últimos doce meses.

## QUÉ DICE EL GREMIO FRENTE AL ALZA

El indicador que más tiene preocupado a Fedetrans-

“El costo de conductores y ayudantes subió 1,78 % en febrero y acumuló un porcentaje de 16,18 % en el último año”.

carga no está en el combustible, sino en el Sistema de Costos Eficientes de Transporte de Carga, conocido como SiceTAC, la herramienta oficial con la que el

Ministerio de Transporte determina los incrementos de fletes que deben pagar quienes contratan el servicio.

Ese sistema acumula un

alza de casi 35 % en el último año, una cifra que golpea directamente la estructura de costos de toda la cadena productiva del país y que se alimenta, mes a mes, de los mismos componentes que el ICTC viene midiendo con precisión.

## MANO DE OBRA

A eso se suma el encarecimiento sostenido de la mano de obra. El ICTC reveló que el costo de conductores y ayudantes subió 1,78 % en febrero y acumuló un porcentaje de 16,18 % en el último año, convirtiéndose en el componente con mayor variación anual de todo el índice teniendo en cuenta el alza del 23,2 % del salario mínimo.

El problema, según el presidente del gremio, no es el aumento salarial en sí mismo, sino lo que representa en la realidad productiva del país.

"Estaríamos de acuerdo en que todos ganemos mejor, pero eso tiene que ir amarrado a la productividad", señaló Cuervo Aguilera, recordando que la productividad de Colombia el año pasado estuvo en apenas 0,98 %.

## CONSECUENCIAS POR EL ALZA DEL DIÉSEL

El combustible, que representa el 40,20 % del total del índice registró una leve caída de 0,13 % en febrero.

Sin embargo, desde el pasado primero de abril, la gasolina subió \$375 por galón y el diésel \$81, según la actualización de la Comisión de Regulación de Energía y Gas.

Para Cuervo Aguilera, el ajuste de hoy no es el problema más urgente: "En los 180 galones de combustible con los que se tanquea una tractomula, eso no es algo radicalmente complejo en este momento", añade.

Lo que sí considera grave

es lo que podría venir. Una resolución en consulta pública hasta el 12 de abril contempla llevar el precio del diésel para vehículos particulares, oficiales y diplomáticos a precio internacional. Hoy el galón de diésel en Colombia está en \$11.200, mientras el referente internacional llega a los \$19.500 pesos.

"Si eso se diera para los camiones, gravísimo", advirtió el presidente de Fedetranscarga, señalando que el diésel no solo mueve el parque automotor de carga, sino también maquinaria agrícola, industria y poblaciones sin interconexión eléctrica nacional.

Cuervo Aguilera lleva cuatro años pidiendo al Gobierno Nacional la imple-

mentación de lo que el gremio denomina la "fórmula Colombia", un mecanismo para fijar precios de combustibles con base en la realidad productiva interna.

Las conversaciones avanzaron durante la gestión del ministro Ricardo Bonilla, pero nunca llegaron a concretarse. "Las políticas erráticas del Gobierno en lo que tiene que ver con el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles y la caída en utilidades de Ecopetrol lo impidieron", explicó.

Según Fedetranscarga, la empresa más importante del país hoy produce apenas el 10% de las utilidades que generaba hace dos años, una caída que afecta la capacidad del país para sostener una política energética propia.

Sin esa autonomía, Colombia queda expuesta a cada movimiento del mercado internacional, como el que hoy empuja el petróleo Brent por encima de los US\$100 por barril, consecuencia del conflicto en Medio Oriente.

A esto se suma que en lo que va de 2026, la variación acumulada ya es de 4,45 %, casi el doble de lo que registró en el mismo periodo del año anterior. Y el 96 % de los productos que se mueven en Colombia, tanto de consumo interno como de comercio exterior, dependen del camión para llegar a su destino.

"En la medida en que los costos aumentan, somos menos competitivos en el mercado internacional", concluyó.

## ¿QUÉ ES EL ICTC?

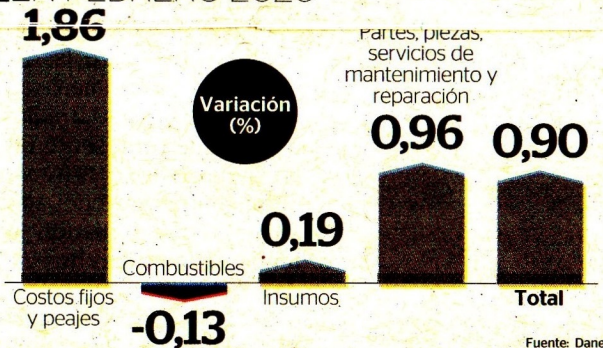
Es un indicador especializado que permite visualizar los bienes y servicios necesarios para que un vehículo de transporte de carga pueda operar por las carreteras del país.

Este es presentado en un informe elaborado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte.

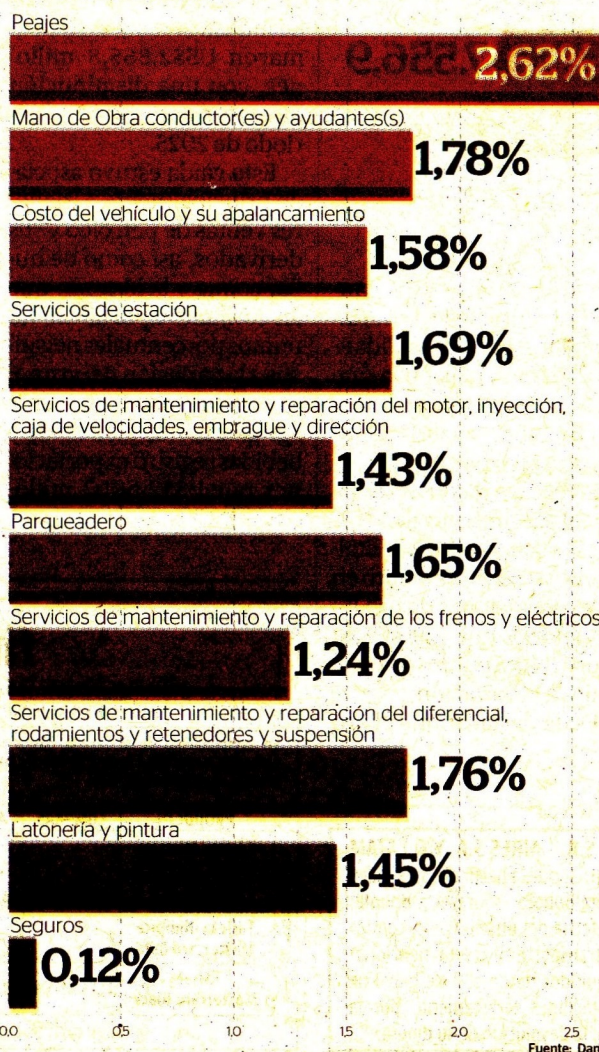
Incluye costos como: combustible (diésel), llantas, mantenimiento, salarios de conductores, peajes y seguros.

Sirve básicamente para ajustar las tarifas de transporte de carga, negociar contratos logísticos y analizar inflación o costo de vida en el sector transporte en Colombia. ☺

## VARIACIÓN MENSUAL SEGÚN GRUPO DE COSTOS EN FEBRERO 2026



## VARIACIÓN MENSUAL POR CLASES DE COSTOS



## MOVILIZACIÓN DE CARGA

En 2025 se movilizaron más de 151 millones de toneladas de mercancías por las vías del país, de acuerdo con la información consolidada en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC). Esta cifra representó un incremento del 3,7 % frente a 2024. El balance del RNDC evidenció la magnitud de la operación logística del país: durante 2025 participaron 2.620 empresas, con más de 166 mil vehículos, que generaron más de 13 millones de manifiestos y realizaron más de 13 millones de viajes, consolidando al transporte de carga como un componente clave para el abastecimiento, la conectividad regional y el desarrollo económico del país.