




Tajamares en Bocas de Ceniza. Foto: www.elheraldo.com.co

POLÍTICA PORTUARIA COLOMBIANA

 través de la Ley 1ª de 1991 se logró en Colombia una nueva estructura del sector portuario, y su propósito fue el de eliminar las prácticas monopolísticas, mejorar la competitividad y definir la actividad portuaria como de interés público otorgando al Estado a través del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES y del Ministerio de Transporte, la función de ente planificador.

De igual forma, la Ley previó la definición de políticas a través de los planes de expansión portuaria, que son el instrumento por el cual el Gobierno Nacional interviene sobre la actividad portuaria, planes que son presentados por el Ministerio de Transporte cada dos (2) años y cuyo objetivo principal es el de organizar el desarrollo del sector, para hacerlo más eficiente y facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano haciéndolo más competitivo. Además de ello, deberá contener las regiones en que conviene establecer puertos, reduciendo el impacto ambiental y turístico de éstos, programar las inversiones públicas que debe hacerse en actividades portuarias, así como las privadas que deben estimularse, dado que es el sector privado el llamado a invertir en el sector portuario.

El Documento Conpes 3611 sobre el Plan de Expansión Portuaria aprobado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social el 14 de septiembre de 2009 y adoptado por Decreto No. 4734 el 2 de diciembre del 2009 contó con el concurso del Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la Dirección General Marítima, la Superintendencia de Puertos y Transporte, Autoridades portuarias y demás actores que intervienen en el sector. Este documento se estructuró teniendo en cuenta los objetivos trazados en los Documentos Conpes 3527 de 2008 “Política Nacional de Productividad y Competitividad” y 3547 de 2008 “Política Nacional Logística”, los cuales surgen como políticas de respuesta en materia de infraestructura a los retos del sector y del país en el marco de los tratados de libre comercio y otros acuerdos comerciales a suscribir.

Coherente con las políticas generales, el Gobierno Nacional dentro de su Visión 2019 ha considerado que Colombia debe adaptarse a todos aquellos cambios del contexto internacional, buscando efectos positivos sobre la economía mundial que propendan porque los

aumentos en los niveles de productividad sean competitivamente definitivos.

Para ello una de las estrategias en procura del desarrollo equilibrado entre el territorio marino, las zonas costeras y el interior del país, es la unión de estas zonas estratégicas a través de corredores de comunicación que permitan la movilización tanto de personas como de mercancías y para ello busca el mejoramiento constante de la infraestructura asociada que potencialice la actividad portuaria mediante la interacción de infraestructura, equipos y la logística requerida, haciéndolo compatible con el Plan Integral de Ordenamiento Portuario, aprobado como instrumento de planificación y de decisión sobre las actividades portuarias marítimas como la necesidad de hacer un uso eficiente, racional y eficaz de los bienes públicos, sectorizando las zonas de manejo para estas actividades, de acuerdo con las aptitudes físicas y ambientales de los litorales del país.

Requiriéndose estrategias de inversión que contemple recursos del sector privado y del sector público, concentrando los esfuerzos tanto en la ampliación de sus instalaciones como de nuevos desarrollos portuarios ya que para lograr el objetivo de

mejorar la infraestructura de la mano con el incremento de la capacidad de atender problemas de facilitación del transporte, las vías de acceso internas y los canales de acceso.

En materia de inversiones públicas y de acuerdo con la normatividad aplicable se pretendió establecer un cronograma de inversión con los recursos financieros disponibles, de acuerdo con las responsabilidades de la Nación tanto en el mantenimiento y ampliación de los canales de acceso, así como de las vías que conducen a los puertos, manteniendo la priorización de las necesidades de los mismos. En este sentido, el Gobierno Nacional ha realizado inversiones para el desarrollo de proyectos tales como que complementa las inversiones a cargo del privado:

1. Profundización del canal de acceso al Puerto de Barranquilla.
2. Mantenimiento y reconstrucción de los Tajamares en Bocas de Ceniza.
3. Dragado de profundización del canal de acceso a la Bahía de Cartagena.
4. Construcción y pavimentación de la Vía Alternativa al Puerto de Buenaventura.
5. Monitoreo, Estudio y Dragado de profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura.

Bahía de Cartagena. Foto:www.skyscrapercity.com





Túnel de la línea. Foto:www.cpampa.com

6. Dragado de mantenimiento al Canal de acceso al Puerto de Tumaco.
7. Construcción y pavimentación de la Vía Alternativa al Puerto de Santa Marta
8. Mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente y la construcción de la segunda calzada entre Yé de Ciénaga y Santa Marta (Intersección Matatoco).
9. Construcción del Túnel del Segundo Centenario (Túnel de La Línea)
10. Construcción Segunda Calzada Loboguerrero – Buenaventura

En materia de inversión privada, y de forma adicional a las inversiones que a la fecha se han realizado en el marco de los contratos de concesión, según los planes de inversión, en los próximos 30 años se tiene programado realizar inversiones por orden de US\$ 1.884 Millones de Dólares, en proyectos de ampliación, modernización y/o construcción de instalaciones portuarias de Santa Marta, Buenaventura, TCBUEN, Puerto Industrial Aguadulce S.A., Sociedad Terminal de Contenedores de Cartagena S.A., Puerto Nuevo.

Inversiones, que permitirán que Colombia provea una infraestructura con adecuada capacidad portuaria y conectividad con los centros de consumo y produc-

ción, ofreciendo adecuados niveles de servicio, de eficiencia y de operación acorde con el crecimiento de los mercados, como el presentado en las zonas portuarias del país en la cuales el tráfico portuario creció de 69 millones de toneladas en 2002 a 120 millones en 2009.

A la fecha, el Gobierno Nacional ha expedido los siguientes Planes de Expansión, acogidos por Decreto reglamentario para hacer de obligatorio cumplimiento las políticas allí convenidas:

Documento Conpes 2550 de 1991, Documento Conpes 2680 de 1993, Documento Conpes 2839 de 1996, Documento Conpes 2992 de 1998, Documento Conpes 3149 de 2001, Documento Conpes 3342 de 2005 y Documento Conpes 3611 de 2009

Por: Nelson Evelio Gil López
Director de Infraestructura
Ministerio de Transporte