

TRANSPORTE

Por: Néstor Restrepo Rodríguez.

Imagen: Firma del contrato de asociación público-privada para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena. Tomada de: <http://regioncaribe.org/>



COMENTARIOS AL PLAN DE EXPANSIÓN PORTUARIA “POLÍTICA PORTUARIA PARA UN PAÍS MÁS MODERNO”

INTRODUCCIÓN. Con el Documento CONPES 3744 de abril 15 de 2013, convertido en Decreto 1099 de mayo 28 de 2013 por el cual se adopta el Plan de Expansión Portuaria objeto de este trabajo, el Estado aborda la problemática portuaria como un todo, estableciendo una serie de medidas adicionales a las portuarias, sobre temas anejos y afines al puerto, lo que permite suponer que el desarrollo portuario caminará de la mano con servicios conexos y complementarios indispensables para contar con un verdadero y estratégico sector logístico, que soporte el crecimiento económico del país y su inserción en los mercados internacionales.- Por su importancia es el tema que hoy nos convoca.

JUSTIFICACIÓN PLAN DE EXPANSIÓN. A partir del crecimiento sostenido de las importaciones y exportaciones por la vía marítima, jalonado fundamentalmente por el auge en las transacciones minero-energéticas, de la firma de una serie de tratados de libre comercio que implican utilización intensiva de los puertos nacionales, y de la consecuente necesidad de aumentar la actual capacidad instalada portuaria, este plan de desarrollo responde a los retos que plantean los hechos mencionados, con un propósito central de dotar al país no solo de una mayor y mejor capacidad portuaria, sino también de un marco de operaciones en que los temas logísticos y una adecuada infraestructura vial jueguen un

protagónico papel, ciertamente requerido en este sector del intercambio comercial internacional de bienes. Es pues acertado el diagnóstico, como también los objetivos que se persiguen y los medios para lograrlo, como veremos a continuación.

ESTRATEGIAS PARA EL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DEL PLAN. Después de un cuidadoso recuento y análisis de los elementos que gravitan en el comercio exterior, la infraestructura vial existente, y el esquema portuario actual, entre otros, el plan establece 4 estrategias para el robustecimiento del sector a saber: Fortalecimiento de la infraestructura portuaria, lograr puertos sostenibles e integrarlos a la infraestructura de transporte, fortalecimiento del actual modelo de concesión portuaria, y consolidación de unas instalaciones portuarias eficientes.- Veamos cada una de ellas, no sin

Imagen: Zonas Portuarias, una respuesta necesaria. Tomada de: <http://www.portafolio.co/>



antes advertir que su profundidad y trascendencia ameritan un muy serio y amplio estudio individual, pero que por la dictadura del espacio solamente alcanzamos a reseñar en un apretado ejercicio de síntesis, lo que confiamos comprenderá el lector.

1. FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA PORTUARIA.

Se apoya esta estrategia en dos grandes pivotes, a saber:

1.1. Aumentar la actual capacidad portuaria instalada (hoy estimada en 269.3 millones de toneladas en el atlántico, y 32.6 millones de toneladas en el pacífico, para un total de 301.9 millones de toneladas) en un escenario de 16 años, para dejarla en el 2.030 así: Costa Atlántica con 357.3 millones de toneladas, y Costa Pacífica con un total de 118.6 millones de toneladas, para un total país de 475.9 millones de toneladas, con las cuales se estima atender adecuadamente la demanda de servicios portuarios.

1.2. Mejorar la calidad de la infraestructura portuaria actual, para lo cual se priorizarán aspectos como el recaudo de la contraprestaciones portuarias y las obras de mantenimiento y profundización de los canales de acceso a los puertos, se estimularán obras portuarias echando mano de figuras como las Asociaciones Público Privadas, las Asociaciones Portuarias, fomentando las alianzas entre el Estado y las Entidades sin Ánimo de Lucro previstas en el art. 355 de la Constitución Política, figuras todas ellas con un enorme potencial de utilización y muy convenientes para estimular la vinculación del sector privado al sector, y finalmente incluyendo en los planes de inversión de los nuevos contratos de concesión portuaria, partidas especiales para obras de beneficio común no concesionadas, lo que en principio supone que con ello se forzará a los titulares de concesiones y licencias o permisos portuarios a trabajar de consuno con sus vecinos en el tema de las obras portuarias de beneficio común.- Ojalá este impulso redunde en nuevas obras.



Imagen: Draga holandesa Ham 310, encargada de realizar el dragado del canal de acceso al puerto de Buenaventura. **Tomada de:** <http://www.elpais.com.co/elpais/>

2. PUERTOS SOSTENIBLES E INTEGRADOS A LA RED DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.-

El plan es ciertamente ambicioso en este tema, por demás trascendental para el buen suceso del modelo portuario actual, y establece 3 tareas básicas a saber:

2.1. Infraestructura vial carretera. Se acometerá el mejoramiento y la conclusión de los corredores viales estratégicos de comercio exterior, por un total de 2.200 kilómetros, medida que no da espera para que se desahogue el transporte interno desde y hacia los puertos, y haga más competitivas nuestras exportaciones y más racional el costo de nuestras importaciones.

2.2. Infraestructura vial ferroviaria.- Se abordará la vieja e incumplida tarea de mejorar y concluir los actuales corredores férreos por un total de 2.237 kilómetros.- Ojalá, y por fin, éste sea algo más que un propósito de enmienda estatal y el verdadero comienzo del sector ferroviario que de manera tan miope hemos abandonado.

2.3. Infraestructura vial fluvial.- Aquí se retomarán, e iniciarán, procesos de gran importancia como la profundización, encausamiento y navegabilidad del Río Magdalena, la navegabilidad por los Ríos Meta, Atrato y Putumayo, y el encausamiento del canal navegable del muelle de Puerto Leticia.- Como en el acápite anterior, confiemos en que, más allá de la confesión de culpa y propósito de enmienda, entendamos e iniciemos un proceso de fondo sobre la recuperación definitiva de este importantísimo modo de transporte, increíble y vergonzosamente abandonado a su suerte por la Na-



Imagen: Concesión Girardot - Ibagué - Cajamarca, puente río Coello por Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
Tomada de: <http://www.skyscrapercity.com/>

ción.- No exagero al afirmar que con el olvido del transporte ferroviario y fluvial nuestro país ha retrasado su desarrollo de una manera casi-irreparable.- No obstante la sabiduría popular informa que nunca es tarde para cambiar de opinión, rectificar y corregir el rumbo.- Que así sea.

3. FORTALECIMIENTO DEL MODELO DE CONCESIÓN PORTUARIA. Aquí la tarea se encamina hacia la formulación de una nueva metodología para el cálculo de las contraprestaciones portuarias a cargo de los concesionarios, incluyendo en su aplicación a las nuevas concesiones, licencias, homologaciones y permisos portuarios, ordenando su aplicación a las concesiones, licencias y demás figuras actuales en caso de que sean modificadas de manera sustancial, y teniendo en cuenta un importante elemento de aplicación de esta nueva metodología, cual es el de discriminar si las instalaciones portuarias a concesionar atenderán o no naves de transporte marítimo internacional, punto este último que resulta apenas lógico, pues en el país la diferencia entre operaciones de transporte marítimo internacional y transporte marítimo nacional es ciertamente notable.

4. CONSOLIDACIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS EFICIENTES. La última pero no menos importante estrategia planteada, con un plan de acción igualmente ambicioso pero necesario como los anteriores, y que se fundamenta en las siguientes tareas:

4.1. Fomento y desarrollo de Puertos Secos y Centros Logísticos de Carga.- Ya en oportunidades anteriores nos hemos referido desde esta querida tribuna, a la importancia y urgencia de adoptar e implementar estas importantísimas figuras, como una respuesta inmediata no sólo a la escasez de terrenos con vocación portuaria, sino también como la respuesta a la necesidad de ser más competitivos en el sector externo de la economía nacional.

4.2. Articulación eficaz entre las políticas portuaria y la logística.- Ciertamente y como resultado del punto anterior, resulta indispensable e inaplazable el ensamble real y práctico de estos lineamientos, de manera que se trabaje en este sector en equipo y de manera fluida.

4.3. Promoción de proyectos de infraestructura logística y de zonas de actividad logística.- Estas figuras, conocidas popularmente por sus siglas ILE y ZAL respectivamente, no son otra cosa que la materialización

de las tareas antes planteadas, y la culminación de un ambicioso proyecto de crecimiento del intercambio comercial internacional por la vía marítima, requerimiento vital para un mayor desarrollo económico y social nacional, dadas sus posibilidades de generación de riqueza y empleo.

4.4. Facilitación del comercio exterior, ampliando la ventanilla única de comercio exterior a procesos de inspección y logísticos, y prestando los servicios aduaneros las 24 horas del día, los 365 días del año.- Sobre este asunto también nos hemos pronunciado en varias oportunidades, por lo que sólo quisiéramos preguntar si, por fin, entendimos que el comercio exterior, como el amor, no tiene "...horario... ni fecha en el calendario...".

4.5. Modificación a la Ley 1a de 1991, actual Estatuto de Puertos Marítimos. Prevé el plan que se debe modificar esta norma para abordar temas neurálgicos como la adopción de la figura del "mono-operador", la reversión absoluta a la Nación de los bienes y las zonas de uso público concesionadas, y un eficaz y fuerte entronque entre las entidades del sector como ANI-SUPERTRANSPORTE-DIMAR, cambios que resultan convenientes, y a los que agregaríamos para terminar este trabajo la propuesta de las siguientes modificaciones a la citada Ley 1a: La publicación de los dos avisos de intención en un diario de circulación nacional y en uno de circulación local de manera que todo el mundo se entere del proyecto, la reducción de la intervención estatal a una sola oportunidad, en vez de las dos que hoy tiene para que se agilice el trámite, el otorgamiento de la concesión al momento de la aprobación de la solicitud, para reducir el proceso de manera sustancial y hacerlo más expedito, extendiendo simultáneamente el plazo para dicha aprobación de 5 a 7 meses y consagrando el silencio administrativo positivo si en ese lapso no se ha pronunciado el Estado, la eliminación de la obligatoriedad del concepto negativo que en materia de concesión portuaria expiden los alcaldes de los distritos portuarios del caribe, la fijación de un plazo de 30 días para que el CONPES resuelva las oposiciones que lleguen a su cono-

cimiento con ídem silencio administrativo positivo, la precisión de que sólo podrá oponerse a la solicitud la persona natural o jurídica que acredite un interés jurídico o económico en las resultas del proceso, la reducción del término para subsanar la petición inicial a 1 mes, en lugar de los 2 meses actuales, el traslado y aplicación de estos cambios, en lo pertinente, al proceso de concesión por oferta oficiosa, la elevación a rango legal y concesional de los procesos de otorgamiento de embarcaderos y autorizaciones temporales, y la ampliación sustancial a los términos en que se otorgan estas dos figuras que bien puede ser de entre 5 a 10 años.

Referencias Bibliográficas.

- Documento CONPES 3744 de abril 15 de 2013.
- Ley 1a de enero 10 de 1991.
- Decreto 2685 de diciembre de 1999
- Decreto 4735 de diciembre 2 de 2009
- Decreto 1099 de mayo 28 de 2013.
- Apuntes de Clases de: Derecho Portuario, Política Marítima, Derecho Aduanero, Régimen de Comercio Exterior, en posgrados de la Universidad Externado de Colombia, Javeriana y San Buenaventura.

Datos del Autor:

Abogado, Gerente Restasoc SAS, profesor de posgrados en puertos, aduanas, transporte, comercio exterior, asesor legal en estas materias.



LIGA MARÍTIMA DE COLOMBIA
ELECCIÓN CONSEJO DIRECTIVO



Según lo establecido en los Estatutos de la Liga Marítima de Colombia, en la Próxima Asamblea General a realizarse en el 2015, se efectuara la Elección de Consejo Directivo. La Dirección Ejecutiva invita a todos sus asociados a conformar listas con el fin de escoger el nuevo Consejo Directivo.

