



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

Bogotá D.C, 18 de octubre de 2022

Doctor

JUAN CARLOS PEÑA RIVERA

Secretario

Comisión Segunda De Cámara

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

debates.comisionsegunda@camara.gov.co

comision.segunda@camara.gov.co

Cra 7 No 8-68, Edificio Nuevo del Congreso

Ciudad

Asunto: respuesta Proposición No. 012 “Regulación de tarifas de los Puertos en Colombia” y cuestionario aditivo

Respetado Secretario Peña y Honorables Representantes,

En atención a la Proposición No. 012 referente a la regulación de tarifas de Puertos en Colombia, y presentada por los Representantes Elizabeth Jay-Pang Díaz, Yenica Sugein Acosta, Alexander Bermúdez, Mónica Karina Bocanegra y Teresa Enríquez Rosero, nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

Nos permitimos señalar que, en Colombia, la política portuaria generada a partir de la expedición de la Ley 1ª de 1991, se ha constituido como una práctica exitosa, permitiendo impulsar el desarrollo portuario bajo el modelo de concesiones a través de sociedades portuarias de carácter privado, cuyo principal objetivo ha sido el de prestar el servicio público a todos los usuarios de servicios portuarios de carácter nacional e internacional.

Los Planes de Expansión Portuaria han impulsado el desarrollo del sector de manera sostenible, continua y eficiente, manteniendo en el tiempo la coherencia de la política de Estado al verse reflejada en la ejecución de los nuevos proyectos y la consistencia de la ejecución de los proyectos autorizados en el comienzo del cambio de la operación portuaria por una empresa estatal a la explotación comercial por empresas de carácter privado o mixto, incrementando la eficiencia portuaria y la competitividad del comercio exterior colombiano, contribuyendo al desarrollo social en las diferentes zonas portuarias nacionales, en los últimos 30 años.

Sin embargo, dado que el sector portuario a nivel global es dinámico, como resultado de los cambios políticos, comerciales y tecnológicos que lo impactan, y el Gobierno Nacional viene avanzado en acciones que contribuyan con el objetivo de consolidar a Colombia como líder natural en el continente americano haciendo uso de su ubicación geográfica por medio de un enfoque amplio e integral que responda a la dinámica



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

portuaria nacional e internacional, plasmando lineamientos donde se racionalice el uso de los recursos costeros y se impulse la eficiencia portuaria.

De otro lado, el Gobierno Nacional en la actualidad también se encuentra trabajando en un programa para impulsar los servicios aéreos esenciales con el cual se busca la accesibilidad en diferentes regiones del país. Para esto, se está teniendo en cuenta no solo el enfoque de servicio, sino además en sus tarifas.

Respecto al modo fluvial, este Gobierno tiene como objetivo trabajar para mejorar la conectividad de las zonas apartadas del país que dependen de los ríos, como eje central de su economía y de su bienestar de vida. En este sentido, desde el sector transporte se continúa impulsando las inversiones en obra pública a través del Instituto Nacional de Vías-INVÍAS mediante su programa Colombia Profunda, y se adelantan actividades para el desarrollo de corredores estratégicos como el Río Magdalena y el Canal del Dique.

En ese orden de ideas, buscamos que la infraestructura de transporte y los servicios que ella conlleva lleguen a todo el territorio nacional, especialmente a la Colombia profunda. Esto se hará por medio de programas intermodales: fluvial, férreo, aeroportuario y carretero, en los cuales se está trabajando en conjunto con la comunidad a través de los Diálogos Regionales.

Así las cosas, y en atención a lo anteriormente mencionado procedemos a atender los cuestionarios allegados a esta Cartera Ministerial, destacando que este Gobierno trabaja en búsqueda de la justicia social, ambiental y económica, así:

I. CUESTIONARIO COSTOS PORTUARIOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE FRONTERA –SAN ANDRÉS

1. Luego del paso de los huracanes ETA e LOTA que azotaron el archipiélago de San Andrés y Providencia y Santa Catalina y, que permitieron identificar que el puerto del departamento, cumple funciones de puerto de subsistencia, ya que es por este medio que ingresan los alimentos y servicios de primera necesidad por la condición de insularidad del territorio ¿Qué plan de acción tiene establecido el Gobierno nacional, para lograr aliviar los costos de los bienes y servicios del consumidor final atendiendo al alto cobro de tarifas, costos portuarios y fletes aéreos?

De conformidad con el artículo 6 del Decreto 087 de 2011 el Ministerio de Transporte, además de las funciones señaladas por la Constitución Política y la ley, tiene como función: 6.4. Formular la política de regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura en todos los modos de transporte. En ese marco de competencias, en la actualidad nos encontramos adelantando acciones que permitan aliviar los costos de los bienes y servicios del consumidor final atendiendo al alto cobro de tarifas, costos portuarios y fletes aéreos.

Desde el Ministerio estamos analizando las principales cifras asociadas al sector, provenientes de diferentes fuentes tanto internas (Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga-SICETAC – Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera- RNDC- INSIDE) como externas (DANE, BanRep, DIAN). Este análisis tiene como propósito principal poner en contexto las condiciones del mercado y sus perspectivas de corto plazo, al tiempo que evalúa los efectos de determinadas políticas públicas para que al final se favorezca la producción y la competitividad. Teniendo en cuenta que el transporte es un eslabón logístico de la distribución de bienes. De acuerdo con lo anterior, en la medida en que se logra el

2



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

robustecimiento de los sistemas de información con los que cuenta el Ministerio (SICETAC – RNDC- INSIDE), se logrará planificar y racionalizar la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos y de aquellos modos en los que se incide desde la política de regulación económica.

Adicionalmente, la reducción del costo logístico es una de las principales metas de la implementación de la Política Nacional Logística (PNL) que se consolida a través del documento CONPES 3982 de 2020. En esta política se establecen 64 acciones de política a cargo de 24 entidades involucradas en la logística del país, impactando directamente a más de 20 sectores de la economía con los tres ejes estratégicos propuestos. La PNL que implementa esta Cartera Ministerial busca también, promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal teniendo en cuenta que se estiman ahorros de entre el 25% y el 50% en los costos generales de la operación logística al utilizar los modos férreo y fluvial en el país, lo que, sumado a la labor de vigilancia y control sobre las operaciones portuarias por parte de la Superintendencia de Transporte y los desarrollos tecnológicos como el sistema INSIDE para el enturnamiento, traerán eficiencias en las terminales portuarias del país. Además, el Ministerio de Transporte ha venido diseñando mecanismos de articulación institucional facilitando la construcción participativa de soluciones logísticas de alcance nacional, el Comité Intersectorial de Logística y Transporte y las 14 Alianzas Logísticas Regionales en el país, siendo estos espacios consolidados en los que participan todos los actores del sector.

Finalmente, y como complemento de la presente pregunta, nos permitimos adjuntar la respuesta otorgada por la Aeronáutica Civil con radicado 1200.202203595 por medio de la cual expone información relacionada con los fletes aéreos.

2. ¿Qué medidas podría implementar el Gobierno Nacional para incluir la figura de competencia en servicios portuarios en el Archipiélago, los cuales pueden ser ofrecidos en libre competencia por empresas privadas y que finalmente limitaría el poder monopolístico y las zonas de influencia en el departamento y así lograr disminuir el impacto en costos del servicio?

En el marco de la Ley 1ª de 1991, las actividades portuarias como la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias deben operarse mediante la suscripción de una concesión portuaria. La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos. Por lo anterior, en relación con esta pregunta, es importante tener en cuenta que en la actualidad el marco normativo portuario permite estructurar proyectos de iniciativa privada portuaria, siempre y cuando se obtenga una vialidad técnica, jurídica y financiera conforme a los requisitos que establece la misma ley y su reglamentación (Decreto 1079 de 2015), esto con el fin de que en la zona portuaria existan diferentes competidores a la hora de prestar servicios portuarios, garantizando de esta manera una sana competencia entre los puertos, que conlleve a la baja de los costos para el consumidor.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

3. La finalidad de permitir en el país la expansión portuaria obedece a lo establecido en el artículo 2° de la ley 1° de 1991, la cual preceptúa:

"La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, para facilitar el crecimiento del comercio exterior colombiano; para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de los productos colombianos en los mercados internacionales y sobre los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte; y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto"

Sin embargo y para el caso concreto del departamento la disminución del costo para el consumidor final es una utopía, no sólo porque las tarifas están tasadas en dólares, sino también porque por esta vía ingresan los bienes y servicios de subsistencia con precios mucho más elevados que en el resto del país.

3.1. ¿Frente a este problema público, que estrategias pretende implementar el gobierno Nacional, en aras de abaratar la canasta familiar de los isleños?

En la misma línea de argumentación planteada anteriormente, en la respuesta a la pregunta N° 1, el Gobierno Nacional ha venido trabajando en la identificación y priorización de la reducción del costo logístico como una de las principales metas de la implementación de la Política Nacional Logística (PNL). Sin embargo, el encadenamiento de la línea de producción de la canasta de costo también se ve impactada por las determinaciones relativas a los sectores de comercio, agricultura, impuestos y aduanas nacionales, entre otros, por lo que los lineamientos de política que se tomen con respecto a las tarifas, condiciones y operaciones portuarias no dependen exclusivamente de la infraestructura, sino que devienen del condicionamiento macro económico de los productos y servicios que hacen parte del modelo de negocio de los puertos marítimos (tipo de mercancía, tasa de cambio, oferta y demanda, etc.).

En ese sentido, el Ministerio de Transporte ha venido diseñando mecanismos de articulación institucional facilitando la construcción participativa de soluciones logísticas de alcance nacional, como, por ejemplo, el Comité Intersectorial de Logística y Transporte y las 14 Alianzas Logísticas Regionales en el país, siendo estos espacios consolidados en los que participan todos los actores del sector transporte que buscan aportar a mejores condiciones en la canasta familiar.

3.2. ¿Qué planes de acción se están implementando para lograr la disminución de las tarifas portuarias que generan un impacto costo - beneficio en favor del consumidor final, respecto de bienes y servicios considerados mínimos y básicos?

Es importante tener en cuenta que las tarifas que establecen los puertos en Colombia están determinadas por los costos y gastos típicos que incluyen: costos administrativos, servicios de vigilancia a las cargas, gastos de mantenimiento de instalaciones y dragado, depreciación de inversiones nuevas, honorarios, contraprestaciones, impuestos, costos financieros y otros gastos generales. Ahora bien, la tarifa portuaria debe cubrir todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, la depreciación y una remuneración a la inversión del concesionario, comparable con la que éste podría obtener en empresas semejantes de Colombia o del exterior. En esa línea el Gobierno Nacional se encuentra actualizando el denominado Plan Maestro de Transporte Intermodal-PMTI que permitirá definir las nuevas disposiciones estratégicas en materia de transporte de bienes desde y hacia los puertos marítimos optimizando los costos de transporte y aquellos asociados a los trámites que dichos productos deben surtir desde y hacia las terminales portuarias.

4



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

El costo logístico como se indicó anteriormente es uno de los principales factores a ser reducido dentro de la estrategia intermodal de la carga, por lo cual, las acciones en materia de política nacional logística que serán implementadas están relacionadas con los nodos o centros de intercambio modal, el aprovechamiento y repotenciación de los modos férreo y fluvial y la definición de la nueva política portuaria que, entre otros, permita la optimización de las operaciones portuarias con el fin de que las tarifas definidas por dichas terminales redunden en menores costos tarifarios en los usuarios.

3.3. ¿La normatividad actual le permite al Gobierno Nacional, dentro de su proceso de control y seguimiento evitar el alza de los costos portuarios de forma indiscriminada?

La norma vigente para determinar las tarifas de las Sociedades Portuarias es la Resolución No. 723 de 1993 de la Superintendencia General de Puertos *"por la cual se adopta la metodología para el cálculo de las tarifas portuarias por uso de las instalaciones de las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio público"*, la cual establece en su artículo 1 que *"todas las sociedades portuarias que operen puertos de servicios públicos serán responsables de calcular y cobrar las tarifas en dólares por los servicios de muelle, uso de instalaciones, almacenamiento y servicios públicos"*. Posteriormente, se expidió la Resolución No. 426 de 1997 de la Superintendencia General de Puertos, *"por la cual se deroga la Resolución 502 del 5 de octubre de 1995 y se dictan otras disposiciones"* establece las reglas para que las Sociedades Portuarias que operen puertos de servicio público calculen sus tarifas, la cual tuvo en cuenta los aspectos relacionados con las tarifas de cabotaje, especificando en el parágrafo 1 del artículo 1 que *"las tarifas para tráfico de cabotaje y fluvial las establecerán libremente las sociedades portuarias de servicio público"*. Con la expedición de dicha norma se estableció la libertad de tarifas de cabotaje y fluviales, pero siguiendo con la metodología establecida en la Resolución No. 723 de 1993.

Por otra parte, en relación a la aprobación de las tarifas de las Sociedades Portuarias, el artículo 19 de la Ley 1 de 1991 señala que: *"Las sociedades portuarias establecerán y modificarán sus tarifas de acuerdo con estas fórmulas, sin necesidad de autorización previa, y darán aviso a la Superintendencia General de Puertos de cualquier variación que establezcan, justificándola. Si el Superintendente General de Puertos encuentra que las tarifas no se ajustan a las fórmulas pertinentes o que hubo modificaciones no justificadas, fijará por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es del caso, obligará a las sociedades portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas. Al establecer sus tarifas, las sociedades portuarias deberán publicarlas en dos ocasiones, con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con 30 días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir. Las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio privado, podrán fijar libremente sus tarifas, pero mantendrán informada sobre el/as a la Superintendencia General de Puertos"*.

Así las cosas y en atención a lo informado por la Superintendencia de Transporte mediante radicado 20221000671181 se determina que ni el registro ni la publicación de las tarifas constituyen una autorización previa de las mismas por parte de dicha entidad, sin embargo, la Superintendencia se reserva las facultades de solicitar información adicional e iniciar investigaciones si encuentra que dichas tarifas no se ajustan a la normatividad vigente de acuerdo con sus competencias y funciones. En ese orden, las tarifas reguladas solo aplican para las Sociedades Portuarias de servicio público, mientras que las Sociedades Portuarias que operan en Puertos de Servicios Privado pueden fijar sus tarifas libremente, pero deben mantener informada de las tarifas a la Superintendencia de Transporte. En este sentido y en lo que corresponde a las sociedades portuarias que prestan servicio público, pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria dentro de las reglas de la Ley 1ª de 1991.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

Por otro, lado, las Sociedades Portuarias que operan en Puertos de Servicio Público y prestan servicios de tráfico de cabotaje y fluvial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 parágrafo primero de la Resolución N° 426 de 1997 establecen libremente sus tarifas, por lo que, solo deben remitir las publicaciones exigidas por la norma.

3.4. ¿Qué estrategia puede presentar su Cartera Ministerial para establecer una estructura tarifaria en pesos colombianos por el pago de los costos portuarios cuando los bienes y servicios que se mueven en el puerto sean considerados existencia básica?

En atención al artículo 9 del Decreto 087 de 2011, esta Cartera Ministerial estudiaría la posibilidad de elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios para la fijación de las tarifas para el servicio público y servicios conexos. Sin embargo, se resalta que el Gobierno Nacional atiende la estructura tarifaria conforme a lo establecido en el artículo 20 de la Ley 1ª de 1991 sobre “Libertad de Tarifas”.

3.5. ¿Cuáles son los parámetros establecidos para determinar los costos de cada uno de los movimientos portuarios en el país?

Según lo informado por el Viceministerio de Infraestructura, en cuanto a los servicios regulados es pertinente tener en cuenta que de acuerdo con la Resolución 723 de 1993 de la Superintendencia General de Puertos, para los servicios de muellaje y uso de las instalaciones se debe determinar una tarifa competitiva regional a partir de un estudio de las tarifas que por este concepto se cobran en puertos públicos regionales. Se entiende por puertos públicos regionales aquellos ubicados en el Caribe o en los litorales Pacífico y Atlántico latinoamericano cuyo propósito operativo sea similar al de los puertos colombianos, que compitan por carga con destino a Colombia o por carga de exportación de productos similares, o que a juicio de la Superintendencia de alguna forma contribuyan en la determinación de los niveles de tarifas en la región o que tengan un impacto sobre la competitividad de la producción colombiana.

Una vez obtenida la tarifa competitiva regional, se debe utilizar un procedimiento iterativo que permita verificar que esta tarifa competitiva regional cumple con que, además de ser competitiva, permita a las Sociedades Portuarias cubrir sus costos y obtener una rehabilitación aceptable. Por lo anterior, estas sociedades, deben construir un flujo de caja neto para un periodo de 10 años, a partir de proyecciones de carga, tráfico de naves, tráfico competitivas, costos típicos y cronograma de inversiones de cada una.

La variable que controla este proceso iterativo es la rentabilidad medida a través de la Tasa Interna de Retorno (TIR). Si la TIR obtenida es insuficiente o negativa (según el CONPES 3744 de 2013, mínimo del 12%), se deberán reducir los costos e iniciar nuevamente el proceso. Si la ITR es excesivamente positiva se revisarán las tarifas competitivas propuestas para verificar si éstas pueden ser aún más competitivas. Una vez se encuentren las tarifas que proporcionen una TIR positiva y aceptable a los 10 años de actividad proyectada, la Superintendencia definirá éstas son tarifas competitivas para los puertos colombianos de servicio público o deben de revisarse conforme a la tarifa competitiva regional.

Frente a los servicios no regulados son prestados por operadores portuarios en cuyas empresas han venido invirtiendo parcial o totalmente las Sociedad Portuarias. Las tarifas de estos servicios se rigen por el libre mercado, y usualmente, son los operadores portuarios los que las establecen teniendo en consideración las tarifas del mercado local. En cuanto a los servicios técnico-náuticos, a pesar de no estar regulados por la SPT, responden a una formulación y unos parámetros definidos por DIMAR.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

No obstante, la entidad concedente del contrato de concesión portuaria y de acuerdo con el modelo financiero para la concesión otorgada, debidamente aprobada, establecerán las condiciones sobre las cuales se definan los costos asociados a los movimientos, los cuales hacen parte del esquema vigilado que está a cargo de la Superintendencia de Transporte, lo cual quiere decir, que esta estructura de costos si bien está definida por el modelo de negocio del puerto con lleva una regulación y vigilancia que no afecte las condiciones del contrato inicialmente otorgado ni tampoco difiera de la normatividad vigente.

3.6. ¿Existe alguna normatividad que faculte a las sociedades portuarias del país a establecer las tarifas y/o fraccionar servicios, determinar qué movimientos portuarios o procesos se deben hacer al momento de recibir carga (mercancías contenedores y demás)?

Tal y como se mencionó anteriormente, las tarifas reguladas solo aplican para las Sociedades Portuarias de servicio público, mientras que las Sociedades Portuarias que operan en Puertos de Servicios Privados pueden fijar sus tarifas libremente, pero deben mantener informada de las tarifas a la Superintendencia de Transporte. En este sentido y en lo que corresponde a las Sociedades Portuarias que prestan servicio público, pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria dentro de las reglas de la Ley 1 de 1991.

Por otro, lado, las sociedades portuarias que operan en Puertos de Servicio Público y prestan servicios de tráfico de cabotaje y fluvial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 parágrafo primero de la Resolución N° 426 de 1997 establecen libremente sus tarifas, por lo que solo deben remitir las publicaciones exigidas por la norma.

En ese orden de ideas a continuación y de acuerdo a la información suministrada por la Superintendencia de Transporte, se hace mención de la normatividad que faculta a las Sociedades Portuarias del país establecer las tarifas y/o fraccionar servicios.

El artículo primero de la Resolución N° 426 de 1997 establece que las Sociedades Portuarias que operen puertos de servicio público establecerán las tarifas para el uso de la infraestructura portuaria, para lo cual deberán aplicar la metodología establecida en la Resolución N° 723 de 1993. Igualmente, el parágrafo primero del artículo primero de la Resolución N° 426 de 1997 determinó que "(...) las tarifas para tráfico de cabotaje y fluvial las establecerán libremente las Sociedades Portuarias de servicio público".

Adicionalmente, deberá atenderse el procedimiento aplicable a los temas tarifarios, su metodología, fijación, cálculo, cobro, entre otros aspectos, que se encuentran definidos en la Resolución N° 723 de 1993, modificada en algunos asuntos por la Resolución N° 1261 de 1993 y la Resolución N° 884 de 1996, expedidas por la Superintendencia General de Puertos. A su vez, téngase en cuenta lo establecido en la Resolución N° 582 de 1995, la Resolución N° 426 de 1997, Resolución N° 2398 de 2009 por tratarse de actos administrativos que definen parámetros que atañen al régimen tarifario de las Sociedades Portuarias.

La Metodología del cálculo de las tarifas reguladas es la siguiente: De acuerdo con lo señalado por el artículo 1° de la Resolución N° 723 de 1993: "*Todas las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio público serán responsables de calcular y cobrar las tarifas en dólares por los siguientes servicios:*

- a. Muelleaje
- b. Uso de instalaciones
- c. Almacenaje
- d. Servicios públicos"



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

Lo anterior quiere decir que solo estas tarifas serán reguladas y se deberán cobrar en dólares.

Por otra parte, el artículo 2 de la misma resolución se aclara que:

"para efecto de determinar las tarifas se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: La Resolución No. 2398 de 2009 definió como periodo libre de almacenamiento un lapso mínimo de setenta y dos (72) horas. Esta disposición modificó lo establecido en el literal c del artículo 2 de la Resolución No. 723 de 1993, pues allí se definió que el periodo libre sería de cinco (5) días.

a. Muelle se entiende como el cargo fijado a cada nave por atracar a lo largo del muelle. Este cargo será determinado por metro de eslora y por día o fracción de día que permanezca atracada la nave.

b. Uso de instalaciones: se entiende como el cargo fijado a cada tonelada métrica de carga que se cargue o descargue, desde / hacia la nave, desde o hacia el muelle. Esta tarifa se cobrará sin tener en cuenta y por igual valor, si la carga es almacenada en el puerto antes de cargada o descargada, si es transportada directamente a la nave desde un sitio fuera del puerto, o es transportada desde la nave a un sitio fuera del puerto.

c. Almacenaje: definido como el cargo por almacenamiento de carga, más allá del periodo libre publicado. Las áreas de almacenaje incluyen zonas cubiertas, descubiertas, bodegas y silos. Se entiende como periodo libre cinco (5) días.

d. Servicios públicos: definido como el cargo por concepto de agua, electricidad, combustible, otros, que la Sociedad Portuaria provea a todos los usuarios del puerto.

Parágrafo. Las tarifas no discriminarán si la carga es de exportación, importación o cabotaje".

Cabe advertir que el literal c de dicho artículo fue modificado por la Resolución N° 2398 de 2009, la cual otorgó como periodo libre de almacenamiento un mínimo de setenta y dos (72) horas.

Ahora bien, en el artículo 3 de la Resolución N° 426 de 1997 prevé que:

"Las tarifas que cobran las sociedades portuarias, que operen puertos de servicio público, deberán cubrir todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, incluyendo la depreciación y una adecuada remuneración

a la inversión del concesionario. Estas tarifas no harán diferencia por producto dentro de cada tipo de carga, o si es de importación y exportación, ni en razón del destino o procedencia de la carga, ni por la nacionalidad del buque.

Parágrafo: Queda expresamente prohibido prestar servicios portuarios en forma gratuita, o aplicar tarifas portuarias por debajo de los costos de operación."

Así mismo, el artículo 4 de la Resolución N° 723 de 1993 indica que:

"Las tarifas que se obtengan por la metodología aquel establecida deben responder a los siguientes criterios:

a. Que puedan competir con todos los puertos regionales e internacionales.

b. Cubrir todos los costos de las Sociedades Portuarias.

c. Obtener una rentabilidad normal del mercado, para un periodo de diez (10) años".



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

Posteriormente, la Resolución N° 596 de 1994 de la Superintendencia General de Puertos, modificada por la Resolución N° 873 de 1994 en su artículo 4 estableció que un proyecto portuario se considera rentable si la Tasa Interna de Retorno (TIR) es igual o mayor al 12% en proyectos en dólares de los Estados Unidos de América.

De acuerdo con lo determinado en el artículo 5 de la Resolución N° 723 de 1993 que desarrolla el literal b del artículo 4 de la misma resolución, tenemos que:

"Se definen como costos típicos para las Sociedades Portuarias las siguientes:

- a) Costos administrativos.*
- b) Servicios de vigilancia a la carga.*
- c) Gastos de mantenimiento de instalaciones y dragado.*
- d) Depreciación de inversiones nuevas.*
- e) Honorarios.*
- f) Contraprestación.*
- g) Impuestos.*
- h) Otros gastos operacionales.*
- i) Otros gastos generales.*
- j) Costos financieros"*

Mientras que el artículo 7 de la Resolución No. 723 de 1993 que desarrolla el literal c del artículo 4 de la misma resolución, nos indica:

"Las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio público, deberán sustentar el cálculo de las tarifas con la siguiente información mínima para diez (10) años:

- a) Tipo de carga a manejar, y proyecciones.*
- b) Proyección de costos totales de la sociedad.*
- c) Proyección del número de naves a atender.*
- d) Promedio de eslora de naves a atender.*
- e) Promedio de permanencia en el puerto por nave a atender.*
- f) Programa y cronograma de inversiones."*

En lo que respecta a la actualización de dichas tarifas, el artículo 10 de la Resolución N° 723 de 1993 señaló que:

"Las tarifas de que habla la presente resolución, serán ajustadas cada dos años de acuerdo con los siguientes factores:

- Cambios en el nivel de las tarifas competitivas de la región.*
- inflación del dólar americano.*
- Incremento en el segundo año de establecida la tarifa hasta en un 50% de la inflación promedio de dos años"*

ℓ



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

Por último, en lo que respecta a la aprobación de las tarifas de las sociedades portuarias, el artículo 19 de la Ley 10 de 1991 señala:

"(...) Las sociedades portuarias establecerán y modificarán sus tarifas de acuerdo con estas fórmulas, sin necesidad de autorización previa, y darán aviso a la Superintendencia General de Puertos de cualquier variación que establezcan, justificándola. Si el Superintendente General de Puertos encuentra que las tarifas no se ajustan a las formulas pertinentes o que hubo modificaciones no justificadas, fijará por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es del caso, obligará a las sociedades portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas.

Al establecer sus tarifas, las sociedades portuarias deberán publicarlas en dos ocasiones, con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con 30 días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir. Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio privado, podrán fijar libremente sus tarifas, pero mantendrán informada sobre ellas a la Superintendencia General de Puertos".

3.7¿Existe algún procedimiento y normatividad por parte de las autoridades (Antinarcoóticos) en el que se establezca que los movimientos portuarios que se efectúen para revisar la carga no serán cargados al usuario?

Conforme a la respuesta dada por la Agencia Nacional de Infraestructura con radicado ANI 20223080300541 del 23 de septiembre de 2022, este Ministerio informa que: *"Para puertos de servicio público la normatividad portuaria de la Ley 1 de 1991 en su Artículo 19 establece que mientras no se haya decretado la libertad de tarifas, La Superintendencia (...) establecerá y revisará de conformidad con el plan de expansión portuaria debidamente aprobado por el CONPES, fórmulas generales para el cálculo de tarifas; y que dichas fórmulas reconocerán la necesidad de que las tarifas cubran todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria; mientras que para puertos de servicio privado se permite señalar libremente las tarifas, manteniendo informado a la Superintendencia.*

Ahora bien, respecto a la revisión que realizan las autoridades en lo concerniente a procedimientos (Antinarcoóticos), dichos procedimientos generan costos asociados a la utilización de equipos y recursos como costo global que es posible esté siendo trasladado a la tarifa que paga el usuario.

De otra parte, es importante referenciar que respecto a la regulación de la Superintendencia las tarifas establecidas en la Resolución No.723 de 1993 corresponden a las siguientes:

- Resolución 723 de 1993

"ARTICULO 1°. Todas las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio público serán responsables de calcular y cobrar las tarifas en dólares por los siguientes servicios:

- a. Muelleaje*
- b. uso de instalaciones*
- c. Almacenaje*
- d. Servicios públicos*



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

Para el caso específico del terminal administrado por la Agencia Nacional de Infraestructura Contrato de Concesión No. 009 de 2007 suscrito con el Concesionario Nueva Sociedad Zona Atlántica S.A- Arenal, no aplican disposiciones respecto a costos adicionales por revisión de autoridades antinarcóticos de la carga movilizada, esto como quiera el servicio prestado es de carácter privado y únicamente para carga de hidrocarburos”.

II.CUESTIONARIO COSTOS PORTUARIOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE FRONTERA –GUAINÍA

1. ¿Cuáles son las nuevas medidas o directrices del gobierno para afrontar las consecuencias que ha dejado la pandemia tanto a empresarios y familias que subsisten de esta actividad económica en estas zonas portuarias?

Es importante tener en cuenta, y de acuerdo a lo mencionado a lo largo del documento, que las tarifas que establecen los puertos en Colombia están determinadas por los costos y gastos típicos que incluyen: costos administrativos, servicios de vigilancia a las cargas, gastos de mantenimiento de instalaciones y dragado, depreciación de inversiones nuevas, honorarios, contraprestaciones, impuestos, costos financieros y otros gastos generales. Ahora bien, la tarifa portuaria debe cubrir todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, la depreciación y una remuneración a la inversión del concesionario, comparable con la que éste podría obtener en empresas semejantes de Colombia o del exterior. En esa línea el Gobierno Nacional se encuentra actualizando el denominado Plan Maestro de Transporte Intermodal-PMTI que permitirá definir las nuevas disposiciones estratégicas en materia de transporte de bienes desde y hacia los puertos marítimos optimizando los costos de transporte y aquellos asociados a los trámites que dichos productos deben surtir desde y hacia las terminales portuarias.

El costo logístico como se indicó anteriormente es uno de los principales factores a ser reducido dentro de la estrategia intermodal de la carga, por lo cual, las acciones en materia de política nacional logística que serán implementadas están relacionadas con los nodos o centros de intercambio modal, el aprovechamiento y repotenciación de los modos férreo y fluvial y la definición de la nueva política portuaria que, entre otros, permita la optimización de las operaciones portuarias con el fin de que las tarifas definidas por dichas terminales redunden en menores costos tarifarios en los usuarios.

Estas medidas no desconocen las dinámicas del territorio con el fin de dar un mayor aprovechamiento tanto a la vocación de la carga transportada como a la red de infraestructura disponible y potencial a ser implementada en directa relación con la infraestructura regional que beneficie la comercialización de los productos y la canasta básica de estas regiones, tales como las acciones que venimos adelantando para la estrategia de conectividad a través de las vías terciarias y secundarias con la red nacional primaria.

III.CUESTIONARIO COSTOS PORTUARIOS Y AÉREOS EN LOS DEPARTAMENTOS DE FRONTERA –AMAZONAS

1. Durante el último cuatrienio ¿Cuáles han sido los incrementos en las tarifas para el costo del flete aéreo que se han presentado para el departamento del Amazonas con la ruta Leticia- Bogotá? Favor especificar el porcentaje del aumento y el motivo del alza.

2. ¿Tiene conocimiento el Gobierno nacional del desproporcionado incremento en los costos del transporte de mercancía aérea en los últimos años? Teniendo en cuenta que los productos de la canasta familiar que en



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

su mayor parte son perecederos provienen desde la capital del país necesariamente por vía aérea, lo que afecta el precio final para los habitantes de la región.

En lo referente a las preguntas Nos 1 y 2, nos permitimos adjuntar la respuesta otorgada por la Aeronáutica Civil mediante oficio radicado No. 1200.202203595, mediante la cual se detalla el Sistema de Libertad Tarifaria adoptado por el Gobierno nacional y lo referente a los costos de los servicios aéreos.

3. ¿Cuáles medidas plantea adoptar el gobierno nacional para mitigar el impacto en el alza de los productos de la canasta familiar en la región Amazónica, debido al incremento exponencial que presenta el costo del transporte aéreo de mercancía?

Desde el Ministerio de Transporte estamos analizando las principales cifras asociadas al sector, provenientes de diferentes fuentes tanto internas (SICETAC – RNDC- INSIDE) como externas (DANE, BanRep, DIAN). Este análisis tiene como propósito principal poner en contexto las condiciones del mercado y sus perspectivas de corto plazo, al tiempo que evalúa los efectos de determinadas políticas públicas para que al final se favorezcan la producción y la competitividad. Teniendo en cuenta que el transporte es un eslabón logístico de la distribución de bienes. De acuerdo con lo anterior, en la medida en que se logra el robustecimiento de los sistemas de información con los que cuenta el Ministerio (SICETAC – RNDC- INSIDE), se logrará planificar y racionalizar la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos y de aquellos modos en los que se incide desde la política de regulación económica.

4. ¿Qué estrategia propone el Gobierno Nacional para dar alternativas al transporte aéreo de mercancía que afectan el precio de los productos de la canasta familiar en el departamento del Amazonas?

Respecto a esta solicitud, nos permitimos informar que de conformidad en lo establecido en el artículo 21 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, dimos traslado por competencia a la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante el oficio radicado No. MT 20221081196581 para que dé respuesta de fondo a su interrogante.

5. ¿Cuál es el mecanismo para controlar las alzas en las tasas de flete en el Amazonas y evitar así la especulación y subida de precios en el mercado regional y que seguimiento está teniendo este por parte del gobierno nacional?

Respecto a esta solicitud, nos permitimos adjuntar la respuesta otorgada por la Aeronáutica Civil mediante oficio radicado No. 1200.202203595, en la que se detalla que a pesar del modelo de libertad tarifaria la entidad realiza un seguimiento permanente a las tarifas y evalúa alternativas para evitar abuso de posesión dominante o cualquier otra figura que afecte a los usuarios.

6. En su programa de gobierno el Presidente Gustavo Petro propuso la creación de un subsidio para el transporte aéreo de mercancía, conocedor de las dificultades actuales de la región y las consecuencias en el precio de venta final de los productos de la canasta familiar la población del departamento. A razón de esto ¿Qué estrategia planea implementar el gobierno nacional para dar ejecución a dicha propuesta?



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

El Gobierno Nacional en la actualidad se encuentra trabajando en un programa para impulsar los servicios aéreos esenciales con el cual se busca la accesibilidad en diferentes regiones del país. Para esto, se está teniendo en cuenta no solo el enfoque de servicio, sino además que este logre tener una tarifa asequible.

Debido a esto buscamos que la infraestructura de transporte y los servicios que ella conlleva llegue a todo el territorio nacional, especialmente a la Colombia profunda. Esto se hará por medio de programas intermodales: fluvial, férreo, aeroportuario y carretero. En los cuales se está trabajando en conjunto con la comunidad a través de los diálogos regionales.

CUESTIONARIO ADITIVO PROPOSICIÓN No. 12 SOBRE LOS COSTOS PORTUARIOS Y AÉREOS EN EL DEPARTAMENTO DE AMAZONAS

1. ¿Existe un plan maestro de inversión a la infraestructura portuaria en el Amazonas y si existe, cual es este plan?

De acuerdo a la información reportada por el Viceministerio de Infraestructura el Ministerio de Transporte tiene a su cargo, en el marco del CONPES 3982 Política Nacional Logística, el liderazgo del desarrollo del plan de modernización de la infraestructura fluvial para la reactivación de los corredores estratégicos y los puertos fluviales nacionales y regionales. Este plan se desarrollará conforme a los resultados de la actualización del Plan Maestro Fluvial y del Plan de Transporte Intermodal que se viene adelantando por parte del Departamento Nacional de Planeación- DNP.

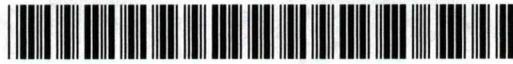
Actualmente nos encontramos terminando la formulación del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, con el que esperamos fortalecer los corredores fluviales y propender por una red de aeropuertos regionales, para consolidar un modelo de sostenibilidad socioeconómica integral para la Amazonia, que contribuya a:

- I. Fortalecer el ordenamiento territorial.
- II. Suplir las necesidades de movilidad de la población.
- III. Facilitar el turismo de forma sostenible.
- IV. Propiciar la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos que presta.
- V. Contribuir a la reducción a cero de la deforestación y a mitigar la generación de GEI.

De igual manera, desde el Sector Transporte hemos venido avanzando en la implementación de acciones que nos permitan consolidar un país más conectado y equitativo, en ese sentido hemos venido trabajando para potenciar las redes fluviales, mediante el mejoramiento de la infraestructura fluvial y de los corredores fluviales, en particular en aquellas regiones donde el transporte fluvial es el único modo de transporte para la comunicación de sus habitantes. Para tal efecto, el Instituto Nacional de Vías- INVIAS estructuró el Programa Colombia Fluvial, hoy Colombia Profunda, orientado a mejorar la conectividad de las regiones más apartadas del país y la complementariedad de los modos de transporte, con el fin de impulsar la reactivación económica y social de las regiones Compromiso por Colombia. Este Programa considera el mejoramiento de la infraestructura fluvial, muelles, escalinatas, plataformas de acceso y Ferris, así como el mantenimiento de los Corredores Fluviales a través de dragados, señalización, destronque y limpieza. En particular en la cuenca del Amazonas, se han ejecutado inversiones por parte del INVÍAS del orden de \$48.940 millones, en obras de señalización, estudios de navegabilidad y de muelles, construcción y mantenimiento de muelles y obras de mitigación en los departamentos de Putumayo, Vaupés, Caquetá y Amazonas.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

2. ¿Existe un plan maestro de inversión sobre la vía fluvial que conecta el municipio de Leticia al municipio de Puerto Asís?

De acuerdo a la información suministrada por el Viceministerio de Infraestructura, se informa que el corredor del río Putumayo entre estas dos ciudades fue priorizado como parte del catálogo de inversiones del Plan Maestro Fluvial del año 2015 expedido por el Ministerio de Transporte. En particular, a través del Instituto Nacional de Vías- INVÍAS, se han realizado intervenciones en el muelle La Esmeralda, muelle Tarapacá y se están ejecutando las obras de la prolongación del muelle Victoria Regia en Leticia.

3. ¿Existen políticas públicas que permitan el desarrollo del transporte fluvial para el puerto de Leticia?

Respecto al transporte fluvial para el Puerto de Leticia nos permitimos informar que, el Viceministerio de Infraestructura actualmente se encuentra culminando la formulación del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, gracias al apoyo del programa Visión Amazonia. El PATIS será el instrumento de política pública que orientará la planeación del transporte y movilidad de la región amazónica para garantizar la conectividad intrarregional, interregional e internacional, aplicando un enfoque diferencial sociocultural y de sostenibilidad integral del territorio, mediante el fortalecimiento de corredores fluviales, una red de aeropuertos regionales y soluciones alternativas de prestación de servicios, entre otras medidas, privilegiando el componente ambiental, social y cultural, muy particular de esta zona del país.

Con el PATIS esperamos consolidar un transporte intermodal sostenible que ofrezca a la población conectividad y accesibilidad a bienes y servicios de manera segura y confortable, garantizando la protección del ambiente y promoviendo la equidad social, mediante el uso de nuevos modos y medios de conectividad con innovación tecnológica, energética, resiliencia climática y baja en carbono. Este Plan se encuentra alineado con las directrices del Gobierno Nacional que promueven la consolidación del territorio amazónico como bioma estratégico para la mitigación y adaptación ante el cambio climático.

Será la guía de planificación para las entidades de los niveles nacional y regional, para el desarrollo de la política de transporte y movilidad, donde se establezca el conjunto de estrategias a seguir en el mediano y largo plazo, garantizando la integración de los modos de transporte para comunicar a las regiones, optimizando las características físico bióticas y culturales de la región y garantizar la conectividad entre regiones, asegurando la conservación de la biodiversidad amazónica y los servicios que presta, acogiendo de forma estricta las limitaciones que imponen las figuras de ordenamiento territorial, contribuyendo con el mantenimiento de la conectividad ecosistémica estructural y funcional, el cumplimiento de las políticas ambientales y el logro de las metas de reducción a cero de la deforestación, y acogiendo medidas de adaptación y mitigación del cambio climático que conlleven la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero- GEI.

Esta herramienta de planificación está siendo desarrollada de manera participativa con las instituciones locales y la sociedad civil, mediante la realización de talleres regionales, como espacio de retroalimentación, por parte de la firma EPYPSA COLOMBIA y la interventoría está a cargo de la firma BIOTOPO CONSULTORES LTDA, cuyos contratos iniciaron el 25 de octubre de 2021, con un plazo de 13 meses.

Por otra parte, con el fin de avanzar en la modernización del transporte en Colombia, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, se ha planteado como meta hacer más competitivo la movilidad de



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022

pasajeros y de la carga en el modo de transporte fluvial. Es por esto que esta Cartera Ministerial también se viene desarrollando la actualización y modificación de las normas que regulan el servicio de transporte fluvial para de brindar mayores herramientas a los prestadores de este servicio de transporte. De esta forma, nos encontramos trabajando en el proyecto de decreto "Por medio del cual se sustituye el Capítulo 2 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte", el cual es el resultado de varios años de trabajo identificando las necesidades del sector en la prestación del servicio de transporte fluvial en todo el país.

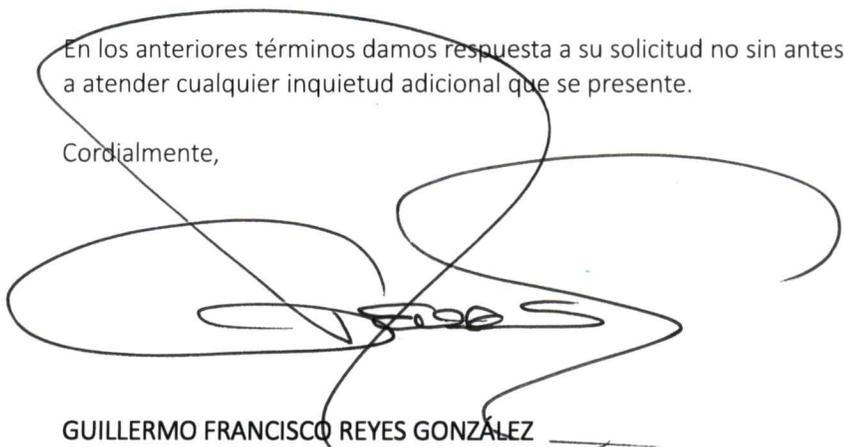
Es importante indicar, que el proceso de expedición de decretos implica seguir las directrices generales de técnica normativa establecidas en el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República 1081 de 2015, el cual incluye las consultas públicas a los ciudadanos y la solicitud de conceptos a otras entidades como la Función Pública y la Superintendencia de Industria y Comercio.

En esta medida, proyecto de decreto fue publicado entre el 13 de julio de 2022 y el 27 de julio de 2022 para observaciones de la ciudadanía en la página web de la entidad a través del siguiente link: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/buscar/?q=DECRETO+431+DE+20&genPag=79&genPagCat=2>

De acuerdo a lo anterior, a la fecha el Ministerio de Transporte se encuentra consolidando el formato de publicidad e informe de observaciones, atendiendo al procedimiento indicado en el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015. Así las cosas, una vez se surtan todas las etapas correspondientes será expedido el respectivo acto administrativo, que entre sus propuestas de modificación incluyen normas que permitan una mayor seguridad para los pasajeros y la carga, la formalización de las empresas, la actualización de normas antiguas en materia de construcción de naves, entre otras.

En los anteriores términos damos respuesta a su solicitud no sin antes indicar que este Despacho está presto a atender cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,


GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ
MINISTRO DE TRANSPORTE

Anexos: Respuesta Aeronáutica Civil radicado 1200.202203595
Respuesta Superintendencia de Transporte mediante radicado 20221000671181
Respuesta Agencia Nacional de Infraestructura con radicado ANI 20223080300541
Traslado

Aprobó: María Constanza García Alicastro-Viceministra de Infraestructura *alc*

Revisó: Sol Ángel Cala Acosta- Asesora Ministro de Transporte *SA*

Alejandra Quintero-Directora de Infraestructura *AQ*

Julián Soto Ocampo- Jefe Oficina de Regulación Económica *JS*

Proyecto: María Alejandra Onzaga- Oficina Enlace Congreso *mao*



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081201371



18-10-2022