

Bogotá, 25-09-2022

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: 20221000671181

Fecha: 25-09-2022

Doctor

**Juan Carlos Rivera Peña**

Secretario General

Comisión Segunda de Cámara

Congreso de la República

Carrera 7° N° 8 -68

[debates.comisionsegunda@camara.gov.co](mailto:debates.comisionsegunda@camara.gov.co)

[comision.segunda@camara.gov.co](mailto:comision.segunda@camara.gov.co)

Bogotá D.C.

Asunto: Respuesta radicado SuperTransporte N° 20225341464192.

Respetado Secretario:

Atendiendo su amable solicitud, procedemos a pronunciarnos en el siguiente sentido:

## 1. Solicitud

Mediante el radicado del asunto nos requieren atender el cuestionario dirigido a esta Superintendencia, según la Proposición N° 12 de 2022 presentada por los Representantes Elizabeth Jay-Pang Díaz, Yenica Sugein Acosta, Alexander Bermúdez, Mónica Karina Bocanegra, Teresa Enríquez Rosero y Alexander Guarín Silva relacionada con el "Debate de Control Político sobre los costos portuarios en los Departamentos de Frontera".

## 2. Respuesta

Antes de dar respuesta al cuestionario remitido, se procede exponer el régimen jurídico que prevé el marco funcional de la Superintendencia de Transporte en lo concerniente al régimen de tarifas.

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte<sup>1</sup>. En lo referente a tarifas, la competencia de la entidad se enmarca en vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectúe en las condiciones especificadas por la autoridad competente.

<sup>1</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3



La Superintendencia General de Puertos fue creada mediante la Ley 1° de 1991, entre sus funciones se encontraba el definir las fórmulas de acuerdo con las cuales las sociedades portuarias que operen puertos de servicio público establecerán sus tarifas; o fijar éstas directamente, en los casos previstos en esta Ley<sup>2</sup>.

En cumplimiento de dicha competencia, la Superintendencia General de Puertos expidió la Resolución N° 723 de 1993, *"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"*, determinó en su artículo 1° que *"Todas las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio público serán responsables de calcular y cobrar las tarifas en dólares por los servicios de Muelle, Uso de Instalaciones, Almacenamiento y Servicios Públicos"*.

En ese mismo orden de ideas también se expidió la Resolución N° 426 de 1997 *"Por la cual se deroga la Resolución N° 502 del 5 de octubre de 1.995 y se dictan otras disposiciones"*, tuvo en cuenta los aspectos relacionados con las tarifas de cabotaje estableciendo en el párrafo 1° del artículo 1° *"Las tarifas para tráfico de cabotaje y fluvial las establecerán libremente las sociedades portuarias de servicio público"*. A partir de la expedición de dicha norma se establece la libertad de tarifas fluviales y de cabotaje, pero siguiendo la metodología establecida en la Resolución N° 723 de 1993, con lo cual se continúa con el cobro de tarifas en dólares.

Posteriormente, mediante el Decreto 2741 de 2001 se modificó el Decreto 101 de 2000, se reestructuró el Ministerio de Transporte, y se redefinieron las competencias de la Superintendencia General de Puertos, para así pasar a denominarla Superintendencia de Puertos y Transporte. El artículo 41 del referido Decreto modificado por el artículo 3 del Decreto 2741 del 2001, estableció como funciones de esta autoridad las siguientes:

*"La Supertransporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la ley y la delegación establecida en este decreto"*.

Así mismo el artículo 5 del Decreto 2741 de 2001, determinó que las funciones que poseía la Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones y demás actividades portuarias, salvo aquella de inspección, control y vigilancia se trasladaría al Ministerio de Transporte. Esto quiere decir que la función de definición de tarifas para los concesionarios que operen puertos de servicio público, fueron trasladadas a ese Ministerio.

De lo expuesto, se tiene que en la actualidad las competencias de la Superintendencia de Transporte se enmarcan en vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectúe en las condiciones especificadas por la autoridad competente.

---

<sup>2</sup> Artículo 27.6

Una vez aclarada la competencia de la entidad, se procede a explicar lo referente a la metodología del cálculo de las tarifas y el cobro de éstas en dólares.

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. Ahora bien, téngase en cuenta que 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, como ya se mencionó, 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<sup>3</sup> 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. *Muellaje*
- b. *Uso de instalaciones*
- c. *Almacenaje*
- d. *Servicios públicos"*

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

En el artículo 2 de la misma resolución se aclara que:

*"Para efecto de determinar las tarifas se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

---

<sup>3</sup> 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. **Muellaje.** 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 período 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 aquí 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."*

Posteriormente, la Resolución N° 596 de 1994 de la Otrora 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 N° 723 de 1993 que desarrolla el literal c del artículo 4 de la misma resolución, nos indica que:

*"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 los dos años."*

Por último, en lo que respecta a la aprobación de las tarifas de las sociedades portuarias, el artículo 19 de la Ley 1° 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 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 ellas a la Superintendencia General de Puertos."*

Así las cosas, se concluye que ni el registro ni la publicación de las tarifas constituyen una autorización previa de las mismas por parte de esta entidad, sin embargo, la Superintendencia de Transporte 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.

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 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 1° 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.

## Debate de Control Político sobre los costos portuarios en los departamentos de Frontera – SAN ANDRES

1. **¿En los últimos años, en qué oportunidades la entidad ha solicitado información adicional y ha iniciado investigaciones de control y seguimiento a las tarifas que no se ajusten a la normatividad vigente en el puerto de cabotaje del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y Nariño?**

En el marco de sus competencias, la Superintendencia de Transporte a través de la Delegatura de Puertos, ha realizado las siguientes actividades en el puerto de San Andrés.

- El 12 de junio del año 2021, se llevó a cabo visita de inspección en la instalación portuaria San Andrés Port Society, encontrando que las tarifas que cobran por los servicios de muellaje, uso de infraestructura, almacenaje y servicios públicos se encuentran acorde a las tarifas registradas en el documento radicado con N° 20156100094321 de 2015 en la Superintendencia de Transporte.
- Durante los días 15 y 16 de junio del 2021, se realizó visita a la Alcaldía y al Muelle de Providencia con el objetivo de: *"Levantar información relacionada estructura de costos, tarifas y la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros, turístico, escolar y de carga en el municipio"*, visita que fue notificada a la Alcaldía de Providencia con radicado N° 20216300397941 del 10 de junio del mismo año.
- Mediante radicado N° 20216300817321 del 2 de noviembre de 2021, se le requirió a la Sociedad San Andrés Port Society, el envío de la relación y copia de las facturas expedidas durante el mes de octubre por concepto de los cobros de los servicios asociados a las tarifas registradas ante la Superintendencia. Una vez realizado el análisis por parte de la entidad no se encontró irregularidad en los costos cobrados por el puerto.

Ahora bien, en atención al fenómeno de los precios bajo los cuales se distribuyen los bienes y servicios en las Islas de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, esta Superintendencia observó que otros de los actores determinantes en esa cadena logística son las sociedades mercantiles que tienen por objeto el transporte marítimo y las que se dedican a la prestación de los servicios de operador portuario, por lo que se les solicitó información con el objetivo de verificar las tarifas cobradas por cada una de ellas y el correspondiente registro ante la entidad competente:

- En visita de inspección de 3 al 12 de octubre de 2021, se verificó el cobro de los servicios prestados por la sociedad Inversiones **One Piece SAS** durante la última vigencia; con ocasión de lo observado, mediante oficio N° 20226300179781 de 22 de marzo de 2022, se requirió a la sociedad para que informaran del registro de las tarifas de los servicios ofertados en la Dirección General Marítima -DIMAR-

- En visita de inspección de 3 al 12 de octubre de 2021, se verificó el cobro de los servicios prestados por la **Deliverance Shipping Line SAS** durante la última vigencia; con ocasión de lo observado, mediante oficio N° 20226300179731 de 22 de marzo de 2022, se requirió a la sociedad para que informaran del registro de las tarifas de los servicios ofertados en la Dirección General Marítima -DIMAR-
- En visita de inspección de 3 a 12 de octubre de 2021 se verificó el cobro de los servicios prestados por la sociedad Inversiones **Smart Shipping SAS** a durante la última vigencia; con ocasión de lo observado, mediante oficio N° 20226300164561 de 16 de marzo de 2022, se requirió a la sociedad para que informaran del registro de las tarifas de los servicios ofertados en la Dirección General Marítima -DIMAR-

En aras de verificar que las tarifas reportadas por las sociedades dedicadas a la prestación de transporte marítimo fueran debidamente registradas, esta Superintendencia hizo un requerimiento mediante radicado N° 20226300628591 del 12 de septiembre 2022, a la Dirección General Marítima -DIMAR-.

Respecto de las actividades realizadas en Nariño, desde la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos, en cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control que desarrolla la Superintendencia de Transporte, se adelanta la estrategia denominada "Pasaporte Fluvial por Colombia 2022", en la cual se verifican los siguientes aspectos de la prestación del servicio de transporte fluvial:

1. Condiciones de habilitación y permiso de operación
2. Condiciones de seguridad de las embarcaciones fluviales
3. Registro de información en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte – VIGIA

En materia de tarifas, se realiza la verificación de:

1. La publicación de tarifas visibles al público, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución N° 2889 de 2012.
2. La expedición de tiquetes con el lleno de los requisitos contemplados en el artículo 47 de la Ley 1242 de 2008.

Para la vigencia 2022, se planeó la realización de 3 operativos de inspección en las siguientes fechas:

Departamento	Municipio	Fechas de Realización
Nariño	Pasto – Laguna de la Cocha	1. 19 de marzo 2. 25 de junio 3. 15 de octubre

A su vez, en la Laguna de la Cocha, también se llevan a cabo operativos rutinarios en fines de semana de alta afluencia, con el objetivo de verificar que el servicio se preste en



condición de calidad, eficiencia, legalidad y seguridad a todos los usuarios de este modo, para el presente año se ha contemplado la realización de los siguientes operativos:

Departamento	Municipio	Fechas de Realización
Nariño	Pasto – Laguna de la Cocha	1. 16 de abril 2. 16 de julio 3. 13 de agosto 4. 12 de noviembre 5. 10 de diciembre

**2. ¿Cómo es el procedimiento para la autorización de las tarifas de las sociedades portuarias y por qué razón están tasadas en dólares y no en pesos en colombianos?**

La Superintendencia de Transporte es la entidad responsable de vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectuó en las condiciones especificadas por la autoridad competente.

Actualmente la norma vigente para determinar las tarifas de las sociedades portuarias es la Resolución N° 723 de 1993, "*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*", que determinó en su artículo 1 que "*Todas las Sociedades Portuarias que operan puertos de servicio público serán responsables de calcular y cobrar las tarifas en dólares por los servicios de Muellaje, Uso de Instalaciones, Almacenamiento y Servicios Públicos*".

Posteriormente se expidió la Resolución N° 426 de 1997 "*Por la cual se deroga la Resolución No. 502 del 5 de octubre de 1.995 y se dictan otras disposiciones*", tuvo en cuenta los aspectos relacionados con las tarifas de cabotaje estableciendo en el parágrafo 1° del artículo 1° "*Las tarifas para tráfico de cabotaje y fluvial las establecerán libremente las sociedades portuarias de servicio público*". A partir de la expedición de dicha norma se establece la libertad de tarifas fluviales y de cabotaje, pero siguiendo la metodología establecida en la Resolución 723 de 1993, con lo cual se continua con el cobro de tarifas en dólares.

En cuanto a la aprobación de las tarifas de las sociedades portuarias, el artículo 19 de la Ley 1° 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 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 ellas a la Superintendencia General de Puertos."*

Así las cosas, se concluye que ni el registro ni la publicación de las tarifas constituyen una autorización previa de las mismas por parte de esta entidad, sin embargo, la Superintendencia de Transporte 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.

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 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 1° 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. ¿Qué estrategia puede presentar su entidad, dentro de su función legal para establecer una estructura tarifaria en pesos colombianos, para el pago de los costos portuarios cuando los bienes y servicios que se mueven por el puerto sean considerados de subsistencia básica?**

De lo expuesto al inicio del documento, se reitera que quien cuenta con facultades regulatorias en lo relacionado con tarifas es el Ministerio de Transporte, mientras que la Superintendencia de Transporte es la entidad responsable de vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectúe en las condiciones especificadas por la autoridad competente.

No obstante lo anterior, la Superintendencia de Transporte en el marco de sus competencias podrá dar un acompañamiento técnico al Ministerio de Transporte en lo que

se requiera, para apoyar los análisis de datos con los que cuente la entidad y puedan aportar a las decisiones de política pública en temas de tarifas

**4. Dentro de las funciones otorgadas por el Decreto 2409 de 2018, le corresponde a la superintendencia, ordenar planes de mejoramiento mediante acto administrativo de carácter particular con el fin de subsanar dificultades de cualquier índole de aquellos que presten el servicio de transporte incluido el de puertos en Colombia. Atendiendo a lo anterior, ¿cuántos planes de mejoramiento se han formulado para el puerto de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y Nariño teniendo en cuenta su condición de insularidad y los costos de la canasta familiar?**

El numeral 7 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 estableció que la Superintendencia de Transporte podría en el marco del sometimiento a control ordenar planes de mejoramientos a las empresas vigiladas con la finalidad de subsanar las dificultades identificadas a partir del análisis del estado jurídico, contable, económico y/o administrativo interno de todos aquellos quienes presten el servicio de transporte, los puertos, las concesiones o infraestructura, servicios conexos y los demás sujetos previstos en la normativa vigente. En la actualidad los puertos de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y Nariño no se encuentran sometidos a control, por lo que no cuentan con planes de mejoramiento.

No obstante, lo anterior, el Decreto 2409 de 2018 estableció que la Superintendencia de Transporte podrá decretar medidas especiales o provisionales en busca de garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, así como la correcta operación de los servicios conexos en puertos, concesiones e infraestructura, siempre privilegiando la protección de los derechos de los usuarios en los términos señalados en la normativa vigente. Las medidas especiales mencionadas se encuentran enmarcadas en las competencias de la entidad y están orientadas a salvaguardar y tutelares intereses como el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector.

En razón de dicha competencia, la Superintendencia de Transporte se encuentra realizando un seguimiento a la Sociedad Portuaria Regional Tumaco Pacific Port S.A., la cual ha evidenciado niveles de riesgo financiero alto, los cuales se atribuyen, principalmente, a las pérdidas recurrentes, así como un deterioro patrimonial que afecta la salud financiera e impacta negativamente la situación económica de la compañía.

Del primer análisis de la información Contable y Financiera con corte a 31 de diciembre de 2020, reportada a la Superintendencia de Transporte a través del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte – VIGIA, y de la documentación allegada mediante radicado No. 20215341552382 del 10 de septiembre de 2021, se concluyó que la sociedad presentaba indicadores financieros desfavorables, siendo los más preocupantes:

- a. Capital de trabajo negativo y problemas de liquidez

- b. Nivel de endeudamiento alto (139%)
- c. Patrimonio negativo
- d. Perdidas del Ejercicio

A partir de lo anterior, se realizó informe por parte del grupo societario sobre la alerta financiera presentada, y se envió requerimiento a la sociedad mediante radicado N° 20216300963371 de 23 de diciembre de 2021 del cual no se obtuvo respuesta, motivo por el cual, una reiteración con radicado N° 20226300325451 del 23 de mayo de 2022.

Posterior a las comunicaciones anteriormente mencionadas, se realizó la visita de inspección los días 23 y 24 de junio del 2022 a la Sociedad, en aras de realizar una labor correctiva y preventiva, mediante la revisión, evaluación y seguimiento de la información a la situación económica y financiera del vigilado. Lo anterior, con el propósito de generar observaciones, presentar un diagnóstico de los riesgos financieros identificados, así como también analizar las medidas adoptadas por la sociedad para mejorar las alertas presentadas y determinar las acciones en pro de garantizar la prestación del servicio portuario de manera eficiente y segura

Las acciones de mejoras implementadas por parte de la Sociedad son sujetas a seguimiento por parte de la Supertransporte, a la fecha y luego de la información financiera 2021 remitida, se concluye que el riesgo financiero alto presentado por la Sociedad Portuaria Tumaco para el año 2020 fue subsanado, en virtud de las acciones de mejora desplegadas por la sociedad para garantizar el cumplimiento de la HIPÓTESIS DEL NEGOCIO EN MARCHA.

Por otro lado, vale la pena destacar que, en el ejercicio de sus facultades, la Superintendencia verificó las condiciones en las que se desarrollaba la operación en el muelle ubicado en el municipio de Providencia. En este caso, con sustento en los elementos de prueba que se recolectaron en el curso de las actuaciones adelantadas, mediante la Resolución N° 7753 del 19 de julio de 2021, la Superintendencia de Transporte impartió una orden administrativa a la alcaldía municipal de Providencia, toda vez que quedó corroborado que no existía un esquema de organización en el muelle que garantizara la operación en los términos previstos en la Ley 1° de 1991.

Según se determinó, la administradora del muelle no fijó ni adoptó las condiciones técnicas, logísticas y de planeación requeridas para garantizar la efectiva prestación del servicio en ese muelle. A partir del análisis de las pruebas recolectadas, la Entidad confirmó que la administración del muelle se encuentra a cargo de la Alcaldía municipal de Providencia, quien tiene que propender por la coordinación, planeación y demás labores que se puedan derivar de la prestación del servicio público en el muelle con el cumplimiento de los supuestos mínimos requeridos en la ley.

Sobre esa base, la Superintendencia consideró necesario ordenarle a la Alcaldía Municipal de Providencia que adoptara las medidas inmediatas, pertinentes y conducentes que permitan garantizar la adecuada prestación del servicio público en el muelle ubicado en la isla de Providencia (San Andrés, Providencia y Santa Catalina), en aras de contribuir a una logística eficiente del sector, al libre acceso al servicio y a la provisión de todos los bienes y servicios requeridos para cubrir las necesidades básicas de los habitantes de la isla, así como también, los insumos necesarios para la reconstrucción de la infraestructura afectada en esa zona.

Posteriormente, mediante la Resolución N° 9574 del 13 de septiembre de 2021, la Superintendencia de Transporte ordenó abrir investigación y formuló pliego de cargos contra la **ALCALDÍA MUNICIPAL DE PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA ISLAS**; el operador portuario **SAI TUGS S.A.S.** y la empresa **INVERSIONES ONE PIECE S.A.S.**, por la presunta infracción del régimen normativo portuario, en consideración de las circunstancias que rodean la prestación del servicio público portuario en el muelle de Providencia.

Bajo esa perspectiva, esta Autoridad agotó el procedimiento administrativo respectivo, de conformidad con lo establecido en el artículo 41 la Ley 1° de 1991 y lo reglado en el artículo 47 del CPACA. Como consecuencia de la actuación procesal surtida y el material probatorio recaudado, mediante la Resolución No. 2569 del 29 de julio del 2022, se resolvió sancionar a la **ALCALDÍA** por incumplir la obligación de prestar el servicio portuario de manera continua y eficiente en el muelle municipal de Providencia.

Aunado a lo anterior y con observancia de los antecedentes que se presentaron en el transcurso de la actuación procesal, se le ordenó a **JORGE NORBERTO GARI HOOKER**, como máxima autoridad gubernativa en el municipio, para el periodo por el cual fue electo y a la **ALCALDÍA**, que adoptaran acciones administrativas contundentes respecto de la prestación del servicio público portuario en el muelle de Providencia, de conformidad con lo señalado en el numeral octavo de la parte considerativa de la Resolución N° 2569 del 27 de julio del 2022 y según lo señalado en el numeral cuarto de la parte resolutive de la misma resolución.

**5. ¿Cuántos procesos de control y vigilancia ha realizado la entidad sobre los puertos de departamentos de fronteras del país? ¿Y cuál ha sido el resultado favorable para el consumidor final en materia de regulación de precios excesivos?**

La Superintendencia de Transporte es la entidad responsable de vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectúe en las condiciones especificadas por la autoridad competente.

En el marco de sus competencias la entidad ha tramitado las siguientes investigaciones por asuntos relacionados con la operación de las sociedades portuarias: (i) la Resolución

N° 8063 del 30 de julio de 2017<sup>4</sup>; (ii) Resolución N° 2569 del 29 de julio de 2022<sup>5</sup>; (iii) Resolución N° 8215 del 7 de agosto de 2021<sup>6</sup>; (iv) Resolución No. 88404 de 26 de agosto de 2021<sup>7</sup>; (v) Resolución No. 2662 del 8 de agosto de 2022<sup>8</sup> y; (vi) Resolución No. 2535 del 29 de julio de 2022<sup>9</sup>.

## **Debate de Control Político sobre los Costos Portuarios en los departamentos de Frontera – GUAINÍA**

### **1. ¿Cuáles son las medidas para mitigar la brecha de las tarifas en los puertos de cabotaje y no afectar al consumidor final?**

La Superintendencia de Transporte es la entidad responsable de vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectúe en las condiciones especificadas por la autoridad competente.

Téngase en cuenta, además, las consideraciones que se han presentado en este escrito, que refieren sobre la normatividad aplicable para que los agentes tomen en cuenta la metodología que deben implementar para la fijación de sus tarifas, pues de acuerdo con lo establecido en el artículo 1 párrafo primero de la Resolución N° 426 de 1997, los puertos de servicio público que prestan servicios de tráfico de cabotaje y fluvial establecerán libremente sus tarifas.

Así las cosas, en cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control que desarrolla la Superintendencia de Transporte, desde la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos se adelanta la estrategia denominada "Pasaporte Fluvial por Colombia 2022", en la cual se verifican los siguientes aspectos de la prestación del servicio de transporte fluvial:

1. Condiciones de habilitación y permiso de operación
2. Condiciones de seguridad de las embarcaciones fluviales
3. Registro de información en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte – VIGIA

<sup>4</sup> Por medio de la cual se decidió una investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 15036 del 2 de abril de 2018, contra SAN ANDRÉS PORT SOCIETY S.A. y HOWARD Y CIA EN C.S.

<sup>5</sup> Por medio de la cual se decidió una investigación administrativa iniciada contra la Alcaldía municipal de Providencia.

<sup>6</sup> Por medio de la cual se decidió una investigación administrativa iniciada contra la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.

<sup>7</sup> Por medio de la cual se inició una investigación administrativa contra la TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA S.A. y la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.

<sup>8</sup> Por medio de la cual se decidió una investigación administrativa contra la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.

<sup>9</sup> Por medio de la cual se decidió una investigación administrativa contra la SOCIEDAD TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.

En materia de tarifas, se realiza la verificación de:

1. La publicación de tarifas visibles al público, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución 2889 de 2012.
2. La expedición de tiquetes con el lleno de los requisitos contemplados en el artículo 47 de la ley 1242 de 2008.

Para la vigencia 2022, se planeó la realización de 3 operativos de inspección en las siguientes fechas:

Departamento	Municipio	Fechas de Realización
Guainía	Puerto Inírida	1. Del 22 al 24 de marzo 2. Del 2 al 4 de junio 3. Del 18 al 20 de octubre

**4. ¿Cuál es el mecanismo de control de las tarifas en los puertos de cabotaje para garantizar el abastecimiento de los productos de la canasta familiar?**

La Superintendencia de Transporte es la entidad responsable de vigilar, controlar e inspeccionar que el cobro de las tarifas propuestas por las sociedades portuarias que administren puertos de servicio público se efectuó en las condiciones especificadas por la autoridad competente. En la actualidad existe un sistema de libertad tarifaria que aplica sobre la materia, sujeto al registro de estas, como una de las obligaciones que debe satisfacerse ante esta Superintendencia.

**5. ¿Cuál es la fórmula actual para determinar las tarifas de los puertos de cabotaje?**

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. Ahora bien, téngase en cuenta que el párrafo 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, como ya se mencionó, 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 esta Superintendencia. 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<sup>10</sup> por tratarse de actos

<sup>10</sup> 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.



administrativos que definen parámetros que atañen al régimen tarifario de las sociedades portuarias.

Reiteramos la disposición de esta Superintendencia para atender cualquier tipo de requerimiento o solicitud adicional.

Cordial saludo,



**Ayda Lucy Ospina Arias**  
Superintendente de Transporte

Copia: Señor Ministro de Transporte, doctor Guillermo Francisco Reyes González – Ministerio de Transporte - Calle 24 N° 60-50 Piso 9 Centro Comercial Gran Estación II- [ministro@mintransporte.gov.co](mailto:ministro@mintransporte.gov.co)

Proyectó: Tatiana Navarro Quintero

Revisó: Tatiana Navarro Quintero / Aura Patricia Toro Miranda / María Fernanda Quiroga Serna