



**PLAN DE ACCIÓN DE COLOMBIA PRODUCTO DEL TALLER PARA
LA GENERACIÓN DE CONSENSO PÚBLICO/PRIVADO PARA LA
IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA
DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (TMCD)**

**Bogotá, Colombia
24 – 25 de marzo de 2015**

Índice

Presentación.....	3
Objetivos.....	3
Antecedentes.....	3
Metodología.....	4
Plan de Acción de País para la Instauración de Servicios TMCD.....	6

Presentación

Objetivos del Taller

El taller tuvo por objeto elaborar, revisar y validar con el sector público y privado la Hoja de Ruta o Plan de Acción para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia que:

- Facilite las condiciones regulatorias y portuarias, incluyendo procesos fronterizos y aduaneros y de integración con modos terrestres que permitan una operación autosustentable del mercado de operadores potenciales de este servicio.
- Apoye a los operadores de transporte interesados en establecer un servicio TMCD en la comunicación de las características del servicio a clientes potenciales.

Antecedentes del Taller

La iniciativa para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, en el entorno del Proyecto Integración y Desarrollo, Mesoamérica se remonta a la Declaración de Villahermosa acordada en la X Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en junio de 2008. Dentro de los asuntos del Plan Puebla Panamá se acordó *“Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá”*. Por su parte, en la Declaración de Guanacaste acordada en la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en julio de 2009, dentro de los Asuntos del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica se acordó *“Llevar a cabo el estudio de factibilidad y diagnóstico de infraestructura y servicios portuarios necesarios, para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica. Este proyecto es coordinado por Panamá, con apoyo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)”*.

Luego del correspondiente taller de validación y de la presentación de los resultados del estudio de factibilidad, realizado por INECON, en los meses de abril y noviembre del 2013, respectivamente, se concluyó que puede existir un caso de negocio para, en primera instancia, la operación privada de un servicio TMCD por la costa del Pacífico. **Para realizar las condiciones de factibilidad indicadas por el estudio**, el servicio debe estar enmarcado dentro de un ámbito regulatorio facilitador, con procesos portuarios ágiles, rápidos y con tarifas competitivas en atención de la recepción y despacho del buque, las cargas, el trasbordo y con procedimientos aduaneros que no se constituyan en barreras.

Posteriormente, la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica ordenó que para consensuar los resultados finales, se debería *“crear un equipo de trabajo de conformación abierta, bajo el liderazgo de Panamá, la participación de Costa Rica, México, Colombia y demás países interesados y las instituciones del GTI, para revisar el plan de acción y someter a la Comisión Ejecutiva las acciones necesarias para impulsar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia y los mandatos que se requiera someter a consideración de la Cumbre de Tuxtla, teniendo en consideración los aportes del sector empresarial y el sector naviero privado”*. (Grupo de Trabajo de Alto Nivel)

Acogiendo el mandato de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, la Comisión Técnica Regional de Transporte del Proyecto Mesoamérica señaló que *“se deberá instruir a la Subcomisión Marítima Portuaria de la Comisión Técnica Regional de Transporte, con el apoyo de COCATRAM y de manera conjunta con el Grupo Técnico Interinstitucional, en la revisión del plan de acción propuesto por la cooperación técnica sobre Transporte Marítimo a Corta Distancia en Mesoamérica y aportar sus consideraciones al Grupo de Trabajo creado por la Comisión Ejecutiva celebrada el 22 de noviembre recién pasado. Así también incluir la participación del sector empresarial y sector naviero privado en dicha tarea”*.

Por lo tanto, el BID con el deseo de que esta iniciativa sea apropiada y legitimizada por cada uno de los diez países participantes (México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana), decidió que COCATRAM se constituya en el ejecutor de estos objetivos, apoyados por la AMP.

Metodología del Taller

La mezcla de invitados de cada país estuvo compuesta por actores públicos y privados clasificados de la siguiente manera:

Sector Público: Autoridades Marítimas y Portuarias, Aduanas, Ministerios de Salud, Ministerios de Agricultura, Ministerios de Transporte, Ministerios de Comercio, Administración de las Zonas Libres y demás instituciones relacionadas a estas actividades.

Sector Privado:

- Proveedores potenciales: Líneas y agencias navieras, empresas logísticas y transportistas terrestres.
- Clientes potenciales: Exportadores e importadores, productores, cámaras de comercio y gremios empresariales.

Puertos: Operadores de terminales.

La lista de las organizaciones y sus correspondientes representantes de los actores públicos y privados que participaron en los talleres fue generada a través de los Comisionados Presidenciales para el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica. Posteriormente, a los invitados al taller se les solicitó la información necesaria a generar en los talleres según el alcance de las competencias y funciones de cada actor. Para la nivelación de los participantes durante el taller, el equipo facilitador expuso los antecedentes y resultados del estudio de manera que estos generasen los insumos necesarios para la inserción de su país como origen y destino en un potencial servicio de transporte marítimo de corta distancia en la región.

Previo a la sección de talleres de la actividad y luego del acto protocolar de apertura, se llevó a cabo una exposición introductoria y sobre los antecedentes del proyecto TMCD. Seguidamente, se hizo una presentación resumida de las conclusiones y recomendaciones del estudio con las cifras y datos de comercio específico dirigida para cada país en particular.

Durante la sesión 1 del taller los actores fueron divididos en grupos según la clasificación dispuesta y en primera instancia se les solicitó generar y proporcionar información de acuerdo a los siguientes planteamientos:

GRUPO 1– Usuarios y dueños de carga. Condiciones y Características de los Servicios TMCD para el Movimiento de Carga Intrarregional.

GRUPO 2 – Navieras. Identificación de las Barreras Institucionales Gubernamentales que Obstaculizan el Desarrollo del TMCD.

GRUPO 3 – Puertos. Facilidades Necesarias y Condiciones de Infraestructura de las Terminales Portuarias para la Atención al Buque y la Carga TMCD.

GRUPO 4 – Transporte terrestre. Características para el Ofrecimiento de Servicios de Transporte Terrestre para la Carga TMCD en el Ámbito Intrarregional.

GRUPO 5 – Instituciones de gobierno Acciones que Contribuyan a la Facilitación de la Instauración de los Servicios TMCD en la Región.

Posteriormente, se realizó una plenaria en la que cada grupo, mediante un vocero designado, presentó la información generada constituyéndose en un diagnóstico de la situación actual para el desarrollo e implementación del transporte marítimo de corta distancia.

En la sesión 2 los grupos describieron las recomendaciones necesarias correspondientes a los planteamientos, barreras o dificultades descritos en la sesión 1 que seguidamente fue llevada a plenaria. Los insumos de la sesión 1 y 2 de la actividad, constituyeron la base fundamental del plan de acción con las correspondientes instituciones responsables y plazos de tiempo para su ejecución. Las ventanas de tiempo se enmarcaron hasta tres años para el corto plazo, entre tres y cinco años a mediano plazo y más de cinco años para largo plazo.

Luego de las sesiones 1 y 2, mediante el proceso de plenaria, se trataron, discutieron y gestionaron los tópicos dirigidos a conocer y/o recomendar acciones sobre:

- Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.
- Propuesta de Implementación del TIM Marítimo en Mesoamérica.
- Evaluación de Nodos Potenciales para una Implementación efectiva del TMCD.
- Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores Potenciales a Informar sobre la Oferta a los Clientes Potenciales.

Plan de Acción de Colombia

El presente Plan de Acción es producto del análisis y posterior consenso entre los grupos participantes del taller. En el mismo se observa la información generada de acuerdo a las recomendaciones emitidas por cada grupo y luego las entidades responsables de llevar a cabo las acciones con el plazo acordado para las mismas. En general, Colombia es un país marítimo con rutas ya establecidas y con infraestructura necesaria para el desarrollo de la iniciativa TMCD.

Plan de Acción de Colombia para el Desarrollo del TMCD			
Resumen de Consenso Público/Privado			
Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
1 Necesidad que se establezca la normativa para el desarrollo del transporte multimodal (una visión conjunta entre los actores vinculados en el corredor logístico internacional, impulsar la conformación de empresas operadoras intermodales de servicio Origen Destino y alto valor agregado con un nivel de servicio internacional que permita un mejor desarrollo de la actividad logística).	1. a. Revisar y ajustar el Estatuto Aduanero para incluir la normativa referente al transporte multimodal (paralelamente, revisar y poner en marcha los mecanismos que aseguran el intercambio de información entre las autoridades aduaneras que intervienen en el transporte multimodal). 1. b. Revisar y actualizar la legislación del Código Comercio y/o Código Civil en lo referente al transporte multimodal.	1. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia, DIAN	1. CORTO
2 Mejoras en términos aduaneros y operativos que permita a los operadores de transporte integral u operadores logísticos y empresas de transporte, potencializar la gestión comercial y conformar servicios integrales con características de contratos de transporte multimodal	2. Ídem 1.A y 1.B - 2c. Implementar la simultaneidad de la inspección de los contenedores.	2. 1a y 1b DIAN 2c. DIAN, Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, INVIMA, Policía Fiscal y Aduanera, POLFA, Policía Nacional, PONAL,	2. CORTO
3 Intensificar el uso de las tecnologías de información en toda la cadena de suministro.	3. Implementar efectivamente la Ventanilla única de Comercio Exterior, VUCE, y los mecanismos de inspección no intrusiva.	3. MINCOMEX, DIAN, ICA, INVIMA, POLFA, PONAL,	3. CORTO
4. Demoras en los tiempos de recepción y despacho del buque en los puertos marítimos. Además se necesita automatización, y que se respeten las ventanas de atraque en muelle.	4. Monitoreo de los tiempos de recepción y despacho a través de los indicadores de productividad ya establecidos.	4. Ministerio de Transporte, Superintendencia de Puertos y Transporte,	4. Ya se está implementando.
5. No existe implementación efectiva en los procesos aduaneros y con las demás instituciones vinculadas en los procesos de inspección simultánea para todo tipo de carga para la exportación e importación.	5. Incorporar el modulo de importaciones a la ventanilla única (VUCE).	5. MINCIT	5. Corto
6. Deficiencia en la inspección no intrusiva de contenedores de la carga TMCD.	6. Implementar la inspección simultanea para las operaciones de importación que incluya la inspección no intrusiva y las operaciones 7/24 uniforme en todas las instituciones.	6. MINCIT	6. Corto

Plan de Acción de Colombia para el Desarrollo del TMCD			
Resumen de Consenso Público/Privado			
Sección 1 - Fundamentos para la instauración de los servicios TMCD	Sección 2 - Recomendaciones para el servicio TMCD	Responsable	Plazo
7. Falta de coordinación entre los actores privados (generadores de carga, agencia de aduanas, empresas de transporte, bancos, etc.) con las correspondientes autoridades en puerto (DIAN, ICA, INVIMA, POLFA, Antinarcóticos).	7. Fortalecer la capacidad institucional de las entidades de control y regulación vinculadas al transporte marítimo para responder a la demanda que se espera genere la iniciativa. Monitorear los servicios ofrecidos por las instituciones públicas de gobierno al TMCD	7. DIAN, POLFA, ICA, INVIMA, DIMAR, SUPERTRANSPORTE, Comité Nacional de Logística	7. Corto
8. Hace falta ajuste en la reglamentación del servicio de practicaje, y de suficientes prácticos para los servicios marítimos que recalcan en Colombia.	8. Revisar y actualizar la reglamentación del servicio de practicaje.	8. DIMAR	8. CORTO (ya se está trabajando en eso).
La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura en el Pacífico colombiano se encuentra en capacidad de ofrecer a los servicios TMCD:			
1. Ventanas de atraque 2. Muelles especializados en contenedores con calados de (muelles 2 al 6 de 15 metros marea cero) (Muelles 7 y 8 10,5 metros marea cero) 3. Control de vacíos 4. Almacenaje para transbordos 5. Actualmente cuenta con 6 grúas pórtico y 22 RTG, y tres grúas móviles. En los próximos meses se recibirán 4 pórticos adicionales y 12 RTG adicionales. 6. Niveles competitivos de eficiencia en la estiba y desestiba lo cual minimiza el costo de las motonaves 7. El puerto esta anuente a ofrecer tarifas especiales a buques y cargas TMCD para estimular y favorecer la llegada de este tipo de servicios (esto necesita un proceso de aprobación de las instituciones del Estado). 8. Una dársena de maniobra de más de 700M2 con una profundidad de 14 metros, donde se atienden buques de más de 435 metros de eslora.			
La oportunidades del transporte terrestre en Colombia de complementarse al transporte marítimo requieren de:			
(1) Mejoramiento de infraestructura complementaria a los puertos (Canales de acceso, vías de acceso, corredores logísticos, plataformas logísticas)	1. No es necesario hacer nada al respecto de este punto.	1. No aplica	1.No aplica
(2) Favorecer la competencia en el sector del transporte terrestre e implementar regulaciones apropiadas que permitan reducir los costos logísticos.	2. El mejoramiento de la infraestructura terrestre hacia los puertos. Sobre la implementación de regulaciones, no es necesario debido que produce el efecto contrario.	2. Ministerio de Transporte	2. Mediano plazo
(3) Fortalecimiento de participación público-privada que incentiven inversiones en infraestructura logística complementaria, para garantizar las transferencias entre los modos de transporte	3. Tema resuelto para el TMCD.	3. No aplica	3. no aplica
Establecimiento y Desarrollo de Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos			
En Colombia no existen barreras de mercado para el desarrollo del TMCD ni en el sector marítimo ni en el terrestre.			
Propuesta del TIM Marítimo			
Colombia considera que la plataforma del TIM facilitaría el transporte marítimo. Las instituciones relacionadas pueden de alguna manera ser evasivas con relación al TIM, para decidir sobre su implementación.			

Nodos y Principales productos potenciales

Colombia puede establecer su comercio TMCD en ambos litorales en los puertos de Cartagena, Buenaventura, Barranquilla, Santa Marta y Tumaco contando con la infraestructura para atender estos servicios; además de cualquier otra terminal que muestre interés en el servicio. Actualmente, Colombia cuenta con 84 concesiones portuarias.

Puede potenciar la exportación a través del TMCD de productos agropecuarios, alimentos, bebidas, materiales de construcción, autopartes y confitería,

Puede potenciar la importación a través del TMCD de productos de Honduras: camisetas de algodón, papel y cartón corrugado. El Salvador: Atún, hilados. Guatemala: Caucho, látex de caucho y cauchos técnicamente especificados.

Se puede impulsar acuerdos de "Puertos Hermanos" entre los puertos de Colombia y Centroamérica con el objetivo de facilitar el comercio con incentivos comerciales sin alterar los contratos de concesión.

Plan de Comunicación como Apoyo a los Proveedores

1. Utilizar la página web de PROCOLOMBIA, en la sección de logística.
2. Utilizar página de ANALDEX, ANDI, FITAC, FEDELOG y LEGISCOMEX.
3. A través de las páginas web de las Sociedades Portuarias.
4. Páginas web de las instituciones relacionadas (MINCOMEX, DIAN, ICA, INVIMA, POLFA, PONAL, DIMAR).