

Este documento¹ presenta a consideración del CONPES el Plan de Expansión Portuaria para el período 1998-1999², para definir las regiones donde pueden ser localizados los puertos, las inversiones portuarias³, las metodologías para determinar las tarifas portuarias y las contraprestaciones por el uso de los bienes públicos. Así mismo, se presenta un balance del plan anterior y se plantean las necesidades de mejoramiento, desarrollo, modernización y expansión del sector portuario.

I. ANTECEDENTES

El sistema portuario colombiano cuenta actualmente con 122 instalaciones, de las cuales 5 corresponden a Sociedades Portuarias Regionales, 9 a Sociedades Portuarias de Servicio Público, 7 a Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado, 44 a Muelles Homologados, 10 a embarcaderos o muelles de cabotaje para naves menores y 47 a otras facilidades portuarias con trámites ante la Superintendencia General de Puertos –SGP- (Tabla No 1).

Desde la expedición de la Ley 1ª de 1991 se han realizado tres Planes de Expansión Portuaria encaminados a desarrollar un ordenamiento del sector. El primero se expidió en 1991 y estableció los lineamientos básicos para el logro de una modernización y rehabilitación del sector. El segundo se expidió en 1993 y estableció nuevas formas de cobro de las contraprestaciones portuarias. El último Plan fue expedido en 1996 y recogió en su gran mayoría las recomendaciones del Plan expedido en 1993 (Tabla No 2).

¹ Es importante tener en cuenta que: i) las cifras de movilización de carga del año 1997 son datos preliminares. El informe de estadísticas generales preparado por la Superintendencia General de Puertos estará disponible a finales de marzo de 1998; y ii) todas las cifras que se presentan a lo largo del documento están expresadas en pesos de 1998.

² De acuerdo con lo establecido en el Artículo 2º de la Ley 1ª de 1991, se debe presentar cada dos años al CONPES el Plan de Expansión Portuaria, con el fin de revisar las condiciones de la oferta portuaria y la demanda de carga frente a los cambios del mercado internacional y la política económica del país.

³ Las inversiones públicas indicadas en el Plan definen el monto de las autorizaciones presupuestales de la Nación en actividades portuarias. Las inversiones privadas del Plan sirven de referencia a los inversionistas y le indican al Gobierno el conjunto de actividades privadas que deben ser incentivadas para cumplir los objetivos económicos del Plan.

A. MOVILIZACION DE CARGA Y CAPACIDAD INSTALADA EN LOS PUERTOS

Durante 1996 se movilizaron aproximadamente 65 MTA⁴ de carga de comercio exterior⁵, de las cuales 71% fue movilizada por los Muelles Homologados de Servicio Privado, 18.3% por las Sociedades Privadas de Servicio Público y 7.6% por las Sociedades Portuarias Privadas de Servicio Privado⁶. En 1997 la movilización de carga de comercio exterior ascendió a 66.2 MTA, lo que representa un incremento de 2.4% con respecto al año anterior. La mayor participación la tuvieron los Muelles Homologados de Servicio Privado con 58.5%, seguidos de las Sociedades Portuarias de Servicio Privado con 20%, las Sociedades Portuarias de Servicio Público con 18% y los Muelles Homologados de Servicio Público con 3.5% (Tabla No3).

De otra parte, la capacidad portuaria se estimó en 150 MTA, con un porcentaje de utilización de 43%. Para el caso de las Sociedades Portuarias Regionales, el porcentaje de utilización de la capacidad se encuentra alrededor de 53 %, descontando carbón⁷ (Tabla No4).

B. ASPECTOS AMBIENTALES

En materia ambiental se formulan planes de acción para la protección de los ecosistemas acuáticos y marinos localizados en la zona de influencia de las zonas portuarias, el control de la contaminación por las operaciones portuarias y el manejo de contingencias. Para desarrollar estas actividades se cuenta con la asesoría del Ministerio del Medio Ambiente, en conjunto con las Corporaciones Autónomas Regionales, la Armada Nacional, la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa (DIMAR), el Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH) y el Instituto de Investigaciones Marítimas (INVEMAR). Además, la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa se encarga de supervisar que todo terminal de

⁴ MTA: Millones de Toneladas al año.

⁵ Importaciones y exportaciones.

⁶ Anexo 2. Análisis global del movimiento de carga en puertos colombianos

⁷ Anexo 2. Tabla A.2.7

carga cuenta con la infraestructura suficiente para recibir, eliminar y transformar los desechos producidos por los buques⁸.

De otra parte, en áreas donde existen comunidades indígenas o negras, se han venido realizando las consultas previas acorde con lo establecido en la Ley 21 de 1991 y la Ley 70 de 1993, en coordinación con el Ministerio del Interior.

C. OTROS ASPECTOS

La SGP, dentro del plan de seguimiento, realiza una evaluación económica para identificar y controlar los ingresos brutos portuarios de las Sociedades Portuarias, buscando ampliar la cobertura de los servicios portuarios hacia las cargas de tránsito internacional. Además, cada una de las SPR debe presentar un plan de desarrollo portuario a corto, mediano y largo plazo, para comprometer al sector privado con la realización de obras de infraestructura y adecuación de sus servicios, de acuerdo con las necesidades de carga y del comercio internacional.

D. NECESIDADES FUTURAS

Aunque en términos generales la capacidad portuaria instalada es suficiente para atender las necesidades de movilización en el corto plazo, en la Costa Pacífica se requiere implementar el Plan de Expansión de la SPR de Buenaventura a seis años aprobado por la SGP, que permite garantizar el aumento de la capacidad y productividad de las instalaciones. El resultado de las proyecciones establecidas en recientes estudios⁹ indica que aproximadamente en el año 2005 se alcanzarán los 10 MTA en el Puerto de Buenaventura, con lo que se coparía la capacidad máxima del terminal actual¹⁰.

⁸ El Ministerio de Defensa a través de la DIMAR tiene a su cargo el Centro de Investigación Oceanográfica e Hidrográfica –CIOH, el cual cuenta con buques dedicados a estudios estratégicos en materia de comportamiento de mareas, riesgos de navegación, seguridad marítima, contaminación y elaboración de cartas de navegación.

⁹ Según el estudio de Booz-Allen & Hamilton (1993), la capacidad estimada para el año 2000 del terminal de Buenaventura es de 10 MTA. Para Louis Bergier-Silva Carreño su capacidad máxima es de 8,26 MTA (informe octubre de 1996) y para Incoplan-Parsons es de 8,6 MTA.

¹⁰Anexo 2.Tabla A.2.7. Estimativo de la Capacidad de las SPR.

De otra parte, una vez obtenidos los resultados finales del estudio de la Expansión Portuaria de la Costa Pacífica¹¹, será necesario desarrollar la planificación de la(s) alternativa(s) seleccionada(s) para la expansión de la capacidad portuaria, considerando factores técnicos, económicos, financieros, ambientales y socioculturales¹².

II. EVALUACION DEL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 1996-1997¹³

Los resultados de la gestión realizada en el sector portuario durante el período 1996-1997 se analizan en términos de eficiencia, de inversiones tanto del sector público como del privado, de regulación y de resultados financieros y del manejo ambiental, así como del cumplimiento de las obligaciones de los contratos de concesión.

A. EFICIENCIA

En el año 1996 se registraron mejoras en la productividad operativa portuaria. Por ejemplo, el tiempo de permanencia de buque en puerto presentó una reducción de 85%, pasando de 10 días en 1993 a 1.5 días en 1996. En el caso de número de horas laborales hubo un incremento de 50%, pasando de 16 horas/día a 24 horas/día. De otra parte la reducción tarifaria fue de 52% con respecto a 1993. Similares mejoras se presentaron en otros indicadores (Tabla No5).

B. INVERSIONES

El Plan de Expansión Portuaria 1996 – 1997 adoptó el marco de políticas y programas del Plan Nacional de Desarrollo, en el sentido de mejorar la productividad mediante las

¹¹Estudios de Diagnóstico Ambiental de Alternativas para la expansión portuaria de la costa pacífica, incluyendo el proyecto del puerto de Tribugá y su vía de acceso terrestre, así como los análisis portuarios, económicos y complementarios, contratado por el CORPES de Occidente en el marco de convenios interadministrativos con el Ministerio de Transporte y el INVIAS.

¹²El Ministerio de Transporte está revisando los estudios para la profundización del canal de acceso a Buenaventura, el cual se encuentra enmarcado en el megaproyecto de “Acceso Integral al Pacífico”. Este cuenta con los estudios “Profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura” (Unión Temporal Hidroestudios-Moffatt & Nichol), “Terminales interiores de carga en el occidente colombiano” (Consorcio Ciconsultores-Económica Ltda) y “Expansión Portuaria de la SPR de Buenaventura (Louis Bergier-Silva Carreño)”.

¹³ Documento CONPES-2839 . Febrero 28 de 1996

inversiones en el sistema portuario y en las vías de acceso. Es así como en este período la Nación invirtió \$366.689 millones de pesos, de los cuales \$27.501 millones fueron para el sector portuario y \$339.188 millones en el sector vial y férreo¹⁴.

1. Inversiones Públicas

El plan de dragados de los canales de acceso tuvo un cumplimiento promedio de 55%, donde se destaca Buenaventura y Tumaco con 77% y 103% respectivamente. La inversión más baja se presentó en Cartagena con 31% de lo programado (Tabla No 6). Para el caso de infraestructura vial, el valor apropiado para ambas vigencias fue de 63% con respecto a lo programado. Es así como la Troncal del Magdalena tuvo un porcentaje de 119% y la Troncal de Occidente 41%. En cuanto a infraestructura férrea, se apropiaron recursos por el doble del valor programado para rehabilitación y mantenimiento de las vías existentes.

2. Inversiones Privadas

Entre 1994 y 1997 el sector privado invirtió alrededor de \$366.000 millones, representados en: 66% en obras civiles, 27.3% en equipos, 6.7% en dragados, planes de desarrollo, capacitación, mercadeo, etc. El cumplimiento de los planes de expansión ha llegado a un promedio de 54% en este periodo¹⁵. Este porcentaje de ejecución es bajo respecto a lo programado en el Plan de Expansión, lo cual dificulta la consolidación de políticas del sector.

¹⁴ El Anexo 5 muestra en detalle las inversiones ejecutadas en infraestructura vial y férrea.

¹⁵ Anexo 6. Tabla A.6.1 y A.6.2.

C. REGULACION DE TARIFAS Y RESULTADOS FINANCIEROS

1. Sistema Tarifario

Actualmente existe libertad de tarifas según lo establecido en la Resolución 426, emitida por la SGP, dónde se eliminaron los pisos mínimos y los topes máximos para el sistema tarifario del Sector portuario.

Con el fin de garantizar la competitividad tarifaria para las Sociedades Portuarias que ofrecen servicio público, Muelles Privados Homologados y Embarcaderos, el Ministerio de Transporte en convenio con el CORPES de Occidente realiza un estudio, manteniendo el esquema establecido por la Ley 1ª de 1991 sobre cubrimiento de costos y gastos típicos de la operación portuaria, depreciación y remuneración a la inversión. La interventoría del estudio anterior está a cargo de la SGP.

2. Ingresos por actividad portuaria

La Nación recibe por concepto de contraprestación del área dada en concesión a las Sociedades Portuarias: i) 80% del valor de la contraprestación por línea de playa y terrenos de bajamar; y ii) 100% del valor de contraprestación por infraestructura. Por su parte, los Municipios reciben 20% del valor de la contraprestación por línea de playa y zonas de bajamar.

El recaudo por tasa de vigilancia corresponde a 1.5% de los ingresos brutos de la actividad portuaria, el cual se destina para el funcionamiento de la SGP (Tabla No 7).

D. MANEJO AMBIENTAL

En términos generales, el marco ambiental para el sector portuario ha mejorado considerablemente. Con la expedición el Decreto No 883 de 1997, mediante el cual se

establece la necesidad de presentar el Documento de Evaluación y Manejo Ambiental (DEMA) para los proyectos portuarios y de infraestructura marina y fluvial que correspondan a las actividades portuarias¹⁶, se normaliza el contenido de los aspectos ambientales que deberán considerarse para este tipo de facilidades¹⁷.

E. ESTUDIOS DEL PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 1996 - 1997

El Plan de Expansión Portuaria 1996 - 1997 planteó la realización de varios estudios con el fin de evaluar, definir y ejecutar un Plan de Desarrollo Portuario a nivel nacional, que permita obtener mejores resultados y mayores beneficios en las actividades de las Sociedades Portuarias. Actualmente, sólo se ha finalizado un estudio, dos se encuentran en ejecución, dos cuentan con términos de referencia y uno se encuentra en proceso de contratación. Este es un aspecto crítico para el cumplimiento adecuado del Plan, puesto que los resultados de dichos estudios son la base para la planificación del sector y la programación de los respectivos recursos (Tabla No 8).

III. PLAN DE EXPANSION PORTUARIA 1998 – 1999

Las estrategias del Plan de Expansión Portuaria para el período 1998-1999 se orientan a la promoción de las inversiones públicas y privadas que estimulen el crecimiento de la productividad y la actividad portuaria.

Se buscará incentivar el desarrollo de los estudios tendientes a una utilización portuaria racional de las costas colombianas y su integración con el resto del país, con criterios de desarrollo sostenible en el marco de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

¹⁶Dichas actividades corresponden a: Rehabilitación o mejoramiento de embarcaderos sin intervención del manglar; Rehabilitación de puertos sin incluir dragados de profundización; Obras de defensa, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 124 del Decreto No 2811 de 1.974; Dragado de relimpia de los canales de acceso y áreas de maniobra, sin intervención de manglares.

¹⁷El DEMA no es aplicable a proyectos en zonas con ordenamiento jurídico especial, tales como el Sistema de Parques Nacionales Naturales, zonas de reserva forestal, los proyectos, obras y actividades que se vayan a ejecutar en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, para los cuales se adelantarán otros procedimientos (Anexo 7).

A. PLAN DE INVERSIONES

1. Inversiones Públicas

Dando continuidad a las políticas de inversión en el sector, las inversiones públicas se orientarán al mantenimiento de los canales de acceso de los principales puertos, la finalización de estudios tendientes a desarrollar estrategias eficientes de ordenamiento portuario y a promover la facilitación de todos los modos de transporte que puedan ser integrados a la infraestructura portuaria colombiana¹⁸. La Nación destinará recursos por \$307.196 millones para el sector portuario, el sistema vial de acceso a los puertos y la rehabilitación de la red férrea del Atlántico y el Pacífico (Tabla No 9). En este contexto, el megaproyecto de acceso integral al Pacífico se considera el principal proyecto que adelanta la Nación en este campo.

a. Inversiones directas en el sector portuario

- **Dragados y obras de protección de los canales de acceso**

Teniendo en cuenta las políticas de inversión pública para el sector, la Nación continuará financiando la ejecución de los dragados de mantenimiento para los canales de acceso a los puertos de la Nación. Las inversiones alcanzarán los \$28.134 millones para el período 1998-1999, de los cuales \$7.131 millones se destinarán para el puerto de Buenaventura y el Estero de San Antonio, \$6.000 millones para el puerto de Barranquilla y \$3.377 millones para el puerto de Cartagena. Dichas inversiones se orientarán principalmente a la ejecución de dragados de mantenimiento para los canales de acceso. Adicionalmente, se analizarán las necesidades de inversión en la profundización de dichos canales. De otra parte, se financiará la ejecución de los estudios necesarios para el dragado y obras de mejoramiento de los canales de acceso a los puertos de San Andrés (\$3.112 millones) y Turbo (\$ 877 millones). Dada la importancia de la ejecución de los dragados de profundización de forma eficiente, y en el

¹⁸Todas las actividades del sector portuario que produzcan efectos ambientales que deban ser controlados y monitoreados para evitar impactos desfavorables, deberán ser implementadas bajo los criterios y procedimientos establecidos por el Ministerio del Medio Ambiente.

marco de la participación privada en infraestructura, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación coordinarán la elaboración de los estudios necesarios para entregar en concesión el dragado de los canales de acceso a los puertos (Tabla No 10)¹⁹.

- **Estudios sector portuario**

Teniendo en cuenta los atrasos en la ejecución de los estudios ordenados en los anteriores Planes por parte de las entidades responsables, las inversiones están orientadas hacia la terminación de los estudios establecidos en el anterior Plan de Expansión Portuaria.

Para la agilización de la elaboración del estudio de ordenamiento físico-portuario, el Ministerio de Transporte continuará las gestiones necesarias ante el CORPES de Occidente para la pronta contratación del mencionado estudio.

En caso de presentarse algún tipo de contratiempo, el MT suscribirá un convenio interadministrativo con el Ministerio del Medio Ambiente y el FONADE, para la contratación del estudio a través de esta última entidad.

Adicionalmente, se analizará la posibilidad de financiar nuevos estudios tendientes a la definición de las estrategias del ordenamiento físico portuario, una vez se culminen los estudios programados anteriormente (Tabla No 11).²⁰

b. Proyectos de Infraestructura Vial y Férrea

Entre 1998 y 1999 el Instituto Nacional de Vías tiene previsto invertir cerca de \$120.000 millones en las carreteras de la red troncal que comunican los puertos marítimos con los principales centros de producción y consumo del país. Por su parte, el sector férreo

¹⁹ El Anexo 8 presenta el detalle de dichas inversiones.

²⁰ El Anexo 9 presenta las características básicas de los estudios en ejecución y de los estudios en proceso de definición. Adicionalmente, como parte de la evaluación de los anteriores Planes de Expansión Portuaria, se presenta un avance en la ejecución de dicho estudios en el Anexo 4.

invertirá del orden de \$149.000 millones en las obras de rehabilitación de la red férrea del Atlántico y del Pacífico²¹.

2. Inversiones Privadas

Teniendo en cuenta las recomendaciones del Plan de Expansión Portuaria 1996-1997 y con el fin de establecer nuevos horizontes para la planeación del sector, la SGP ha aprobado el Plan de Inversiones a seis años (1997 – 2003) de las Sociedades Portuarias Regionales, por un valor de \$231.016 millones y por \$94.202 millones para otras Sociedades Portuarias. Las inversiones se orientan principalmente a la construcción de obras civiles en los puertos (\$130.054 millones), la adquisición de equipos (\$ 61.943 millones) y la ejecución de dragados en las dársenas y zonas de maniobra anexas al muelle (\$ 39.527 millones)²².

B. ZONAS PORTUARIAS

1. Puertos para graneles sólidos, hidrocarburos y derivados

El Plan de Expansión Portuaria 1998–1999 mantendrá los lineamientos contemplados en el Plan de Expansión Portuaria 1996–1997 para las zonas de carga general, contenedores, graneles sólidos e hidrocarburos y sus derivados. Acorde con lo anterior, estas zonas deberán tener en cuenta las siguientes condiciones: i) no debe ser una zona localizada en un parque natural, señalados por la ley o definidos por el Ministerio del Medio Ambiente ; y ii) la zona no debe distar más de 50 km de la red vial existente²³ y debe existir un plan de inversión pública o privada que asegure la financiación y el desarrollo de la infraestructura básica.

Dado que el “Plan de Ordenamiento Físico-Portuario y Ambiental de la Zona Costera Colombiana” será presentado por el Ministerio de Transporte en diciembre de 1998, se

²¹ Ver Anexo 10: Inversiones en carreteras y vías férreas asociadas al Plan de Expansión Portuaria.

²² El Anexo 9 presenta en detalle, las inversiones privadas programadas en el sector entre 1998 y 1999.

²³Teniendo en cuenta que la distancia de 50 km fue establecida con criterios estratégicos para garantizar la integración de la infraestructura portuaria al resto de la infraestructura de transporte nacional, el Gobierno evaluará la conveniencia de la aplicación de dicho criterio complementándolo con otros tales como la rentabilidad económica y las ventajas físico-geográficas de cada proyecto.

recomienda que los anteriores criterios sean evaluados de acuerdo con los resultados de dicho estudio, por parte del Ministerio de Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente y la Superintendencia General de Puertos. Los resultados de dicha evaluación deberán ser presentados para el Plan de Expansión Portuaria 2000-2001. Para el caso específico de la Costa Pacífica, adicional a lo anterior, se deberán tener en cuenta los resultados del estudio de Alternativas para la Expansión Portuaria de la Costa Pacífica.

2. Puertos Carboneros

El Plan de Expansión Portuaria 1996-1997 ordenó el cumplimiento de dos objetivos para la definición de las políticas portuarias en materia de zonas aptas para la exportación de carbón. Dichos objetivos incluyen la elaboración de un estudio de alternativas para el puerto integrado del carbón y la elaboración del estudio de ordenamiento físico-portuario y ambiental de litorales.

En relación con lo anterior, uno de los resultados más importantes ha sido la finalización, en noviembre de 1997, del estudio de factibilidad de alternativas para un puerto integrado de carbón en la Costa Atlántica, el cual con base en un análisis técnico-económico, recomendó la localización de Puerto Zuñiga como la alternativa de localización más conveniente y la que representa los menores impactos ambientales sobre las áreas inmediatamente vecinas. En noviembre de 1997 Propuerto sometió a consideración del Ministerio del Medio Ambiente el Diagnóstico Ambiental de Alternativas, el cual forma parte del estudio de factibilidad elaborado. Actualmente se espera el pronunciamiento de dicho Ministerio.

De otra parte, y teniendo en cuenta que a la fecha no se cuenta con el estudio de ordenamiento físico-portuario y ambiental de litorales, se mantendrán las políticas establecidas en el Plan de Expansión Portuaria 1996-1997, hasta que los análisis de los resultados del estudio de ordenamiento físico-portuario sean presentados en el Plan de Expansión Portuaria 2000-2001. Una vez dichos resultados sean aprobados por el CONPES y se desarrolle el

proceso de construcción del puerto, quedarán inhabilitadas aquellas áreas donde funcionaban cada uno de los puertos cuyas cargas efectivas o potenciales se trasladen al Puerto Integrado.

C. MANEJO AMBIENTAL

El Ministerio del Medio Ambiente, la SGP y la Dirección Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, estructurarán la estrategia de formulación e implementación de los planes de acción para la protección de los ecosistemas acuáticos y marinos, de control de la contaminación por las operaciones en las instalaciones portuarias y el programa permanente de monitoreo de la calidad ambiental de las zonas portuarias, para lo cual coordinará las actividades correspondientes con la SGP, las Corporaciones Autónomas Regionales y demás entidades relacionadas con dicha problemática.

Por su parte, el Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente y la SGP, establecerá las cotas de diseño para los canales de acceso a los puertos públicos a efectos de definir técnicamente los parámetros de profundización, mejoramiento, limpieza, etc., y adoptar programas de supervisión y control en el comportamiento y variación periódica de los canales.

El Ministerio de Defensa, a través de la DIMAR, emitirá la reglamentación y normatividad para implementar el “*Plan Nacional de Cobertura de Instalaciones de Recepción de Residuos de los Buques para la República de Colombia*” y además liderará, en coordinación con el Ministerio del Medio Ambiente, la SGP y la Comisión Colombiana de Oceanografía, la formulación de la “*Estrategia Nacional para la implementación de la Iniciativa del Gran Caribe para los Desechos Generados por Buques (WCISW)*”, que tiene como objetivo general lograr la aplicación del MARPOL 73/78, extendiendo sus alcances al litoral pacífico.

D. METODOLOGIA DE CALCULO DE LA CONTRAPRESTACION

Se mantendrá la metodología actual. Con el fin de actualizar dicha metodología en lo relacionado con los parámetros de cálculo utilizados para la definición de los montos de la contraprestación, el Ministerio de Transporte y la SGP, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, revisarán la fórmula y los parámetros aplicables a la contraprestación por línea de playa y zona de bajamar y por uso de infraestructura. Los porcentajes de los ingresos del concesionario aplicados para el cálculo de la contraprestación varían de acuerdo con el estado de desarrollo del puerto y el tipo de carga movilizada y deberán ser revisados en la práctica de acuerdo con los criterios que la SGP, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, consideren idóneos para su actualización. Las recomendaciones de dicha revisión deberán ser presentadas por la SGP en diciembre de 1998 y consideradas en el próximo Plan de Expansión Portuaria.

E. TASA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

A partir de la vigencia del presente Plan de Expansión Portuaria, la SGP no seguirá facturando la tasa de vigilancia ambiental, teniendo en cuenta que el Ministerio del Medio Ambiente viene efectuado los recaudos objeto de la misma,²⁴ (Anexo No. 11).

F. OPERADORES PORTUARIOS

La SGP promoverá las actividades de los operadores portuarios, fomentando la especialización en la prestación de los servicios, para lo cual establecerá los requisitos mínimos para el registro como operadores portuarios. Con el objeto de actualizar permanentemente dicho registro de acuerdo con cada Plan, éste tendrá una vigencia de 2 años. Adicionalmente, en coordinación con el Ministerio de Trabajo, la SGP establecerá un plan de acción de empleo

²⁴ Este recaudo está fundamentado en el decreto 1253 de 1994, reglamentario de la Ley 99 de 1993 y el decreto 344 de 1996. El Decreto 1253 de 1994 ordena al Ministerio del Medio Ambiente establecer un sistema tarifario para la expedición de la licencia ambiental. Por su parte el Decreto 344/96 involucra dentro del mismo sistema el cobro de la vigilancia y seguimiento de los planes de manejo ambiental.

alternativo para los extrabajadores portuarios orientado a generar beneficios en toda la comunidad directa e indirectamente relacionada con el puerto.

G. FACILIDADES PORTUARIAS PARA EMBARCADEROS Y ACTIVIDADES DE PESCA

La SGP y el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, estructurarán el marco de acción tendiente a establecer el período de vigencia de las licencias portuarias de los embarcaderos y actividades de pesca, mediante la identificación de los mecanismos institucionales y empresariales que faciliten la motivación y atracción de los usuarios a acogerse a las normas de la Ley 1ª de 1991, así como también el tratamiento especial para definir el cobro de contraprestación por la ocupación, uso y goce de la línea de playa y zona de bajamar en dichos embarcaderos, de acuerdo con los resultados de la evaluación que adelantará la SGP. Dicha labor deberá estar finalizada a más tardar en junio de 1998.

H. FACILIDADES PORTUARIAS PARA EMBARCACIONES DE TURISMO

El Ministerio de Transporte y la SGP, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Económico, tendrán las siguientes responsabilidades:

- Exigir a los concesionarios de muelles turísticos los reglamentos de operación y de procedimientos correspondientes.
- Integrar los planes de ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales con los planes portuarios turísticos, a efectos de definir las nuevas zonas y sitios para el desarrollo de la infraestructura portuaria turística.
- Fomentar la implementación de programas de capacitación para el sector portuario turístico.

I. COORDINACION INTERINSTITUCIONAL

El Ministerio de Transporte, el Ministerio del Medio Ambiente, el Ministerio de Defensa a través de la Dirección General Marítima y la SGP conformarán un comité de trabajo interinstitucional con el objeto de establecer los mecanismos de acción para lograr mayor precisión en el campo de la aplicación de la Ley 1ª/91 en lo relacionado con la competencia de los distintos organismos que tienen injerencia en el sector marítimo y portuario. Dicho comité deberá reunirse al menos una vez al mes, estando a cargo de la Dirección General de Transporte Marítimo del Ministerio de Transporte las funciones de secretaría, seguimiento y control de los compromisos aprobados en el mismo, los cuales serán considerados por la Superintendencia General de Puertos, en el marco de la actualización de la Ley 1ª de 1991.

J. INFORMACION DEL SECTOR PORTUARIO

La SGP fortalecerá los mecanismos de seguimiento y control estadístico de la actividad portuaria, a través de la presentación bimensual de un informe estadístico del sector, el cual deberá tener como principal objetivo el establecimiento de los indicadores que se conviertan en insumos directos para el Planeamiento Portuario.

K. PLANEAMIENTO PORTUARIO

La SGP, en coordinación con el Ministerio de Transporte, elaborará el Plan Maestro de Desarrollo Portuario, para lo cual tendrá en cuenta los resultados del estudio del plan de ordenamiento físico, portuario y ambiental de litorales.

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Aprobar el Plan de Expansión Portuaria para el período 1998–1999 descrito en este documento y solicitar al Gobierno Nacional que sea incorporado como decreto reglamentario, acorde con lo establecido en la Ley 1ª de 1991.
2. Encargar al Ministerio de Transporte de:
 - a. Llevar a cabo el Plan de Inversiones del Sector Público propuesto en el presente Plan a través de sus entidades adscritas y de las demás involucradas.
 - b. Finalizar, en coordinación con la SGP, la ejecución de todos los estudios recomendados por el CONPES en el anterior Plan de Expansión Portuaria.
 - c. Entregar al Departamento Nacional de Planeación, a más tardar en diciembre de 1998, los resultados del estudio “Plan de Ordenamiento Físico-Portuario y ambiental de litorales”.
 - d. Llevar a cabo, conjuntamente con el Departamento Nacional de Planeación, la evaluación técnica, económica, financiera y ambiental para entregar en concesión los canales de acceso navegables a los principales puertos públicos marítimos a cargo de la Nación.
 - e. Conformar el Comité de Coordinación Interinstitucional de acuerdo con los lineamientos generales establecidos en este documento. Dicho comité deberá presentar ante el Congreso de la República, al final del primer semestre de 1999, una propuesta específica para la actualización de la Ley 1ª/91.

- f. Adelantar en coordinación con el CORPES de Occidente y el Ministerio del Medio Ambiente, un convenio interadministrativo para la contratación del Plan de Ordenamiento físico portuario y ambiental de los litorales a través de esta última entidad. En caso de presentarse algún contratiempo, la contratación deberá realizarse a través de FONADE.
3. Encargar a la Superintendencia General de Puertos de:
 - a. Estudiar todas las solicitudes de concesión portuaria en curso y las nuevas que se presenten de acuerdo con los criterios sobre zonas portuarias y contraprestaciones establecidas en el presente documento y acorde con los procedimientos que establece la ley.
 - b. Presentar, conjuntamente con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y ante el Departamento Nacional de Planeación, las conclusiones de la revisión de la metodología de cálculo de la contraprestación por uso de infraestructura y zona de playa y bajamar y recomendar las modificaciones necesarias para el próximo Plan de Expansión Portuaria.
 - c. Implementar, a partir del tercer trimestre de 1998, un esquema de seguimiento al sistema tarifario del sector portuario, de acuerdo con los resultados del “Estudio para el establecimiento de modelos tarifarios y criterios de control de la tasas a las Sociedades Portuarias”, previa aprobación de dicho esquema por parte del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación.
 - d. Realizar, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo económico, las actividades necesarias para el desarrollo, modernización y ordenamiento de la infraestructura básica portuaria de servicios turísticos.

- e. Elaborar, en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente, de acuerdo con las competencias correspondientes a cada entidad, los estudios relacionados con Planes Maestros de desarrollo de las zonas portuarias de la Nación, de acuerdo con las proyecciones de inversión establecidas por la respectivas sociedades portuarias.

- f. Presentar al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación un informe estadístico bimensual de la actividad portuaria de acuerdo con lo establecido en este documento.

- g. Adelantar en conjunto con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un Plan de Acción de empleo alternativo en las zonas portuarias de la Nación orientado a generar beneficios en toda la comunidad directa e indirectamente relacionada con los puertos.