



DIAN

**INFORME TÉCNICO - ÁREAS ADUANERAS HABILITADAS
DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES
(DIAN)
2023**



CONTENIDO

OBJETIVO	4
METODOLOGÍA	4
AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO - BOGOTÁ D.C.	5
DESCRIPCIÓN INFRAESTRUCTURA DEL AEROPUERTO PARA EL ÁREA DE CARGA INTERNACIONAL	5
DIVISIÓN DE CONTROL DE CARGA	7
OPAIN S.A.	9
PROCESO DE MANEJO DE CARGA POR LOS GROUND HANDLING	12
AVIANCA CARGO	17
<i>Infraestructura</i>	17
<i>Operación</i>	18
AEROSAN	22
<i>Infraestructura</i>	22
<i>Operación</i>	23
MENZIES	27
<i>Infraestructura</i>	27
<i>Operación</i>	27
TAESCOL - GROUND HANDLING	32
<i>Infraestructura</i>	32
<i>Operación</i>	33
FEDEX - COURIER	35
<i>Infraestructura</i>	35
<i>Operación</i>	36
DIVISIÓN DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN ADUANERA	42
ESTADÍSTICAS TIPO DE CARGA POR SOCIEDAD PORTUARIA DE SERVICIO PÚBLICO	43
<i>Jurisdicción SANTA MARTA</i>	43
<i>Jurisdicción BARRANQUILLA</i>	43
<i>Jurisdicción CARTAGENA</i>	44
PUERTOS MARÍTIMOS EN BARRANQUILLA	44
<i>Puertos de servicio público visitados</i>	44
<i>Área habilitada puertos de servicio público</i>	45
<i>Ubicación de los terminales portuarios</i>	45
<i>Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación</i>	46
<i>Zonas de desconsolidación de los terminales portuarios</i>	47
PUERTOS MARÍTIMOS EN CARTAGENA	47
<i>Puertos de servicio público visitados</i>	47
<i>Área habilitada puertos de servicio público</i>	48
<i>Ubicación de los terminales portuarios</i>	48
<i>Zonas de desconsolidación de los terminales portuarios</i>	49



Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación	50
PUERTOS MARÍTIMOS EN SANTA MARTA	51
<i>Puertos de servicio público visitados</i>	51
<i>Área habilitada puerto de servicio público</i>	51
<i>Ubicación del terminal portuario</i>	51
<i>Zonas de desconsolidación del terminal portuario</i>	52
Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación	52
PUERTOS MARÍTIMOS EN BUENAVENTURA	53
<i>Áreas habilitadas</i>	54
<i>Zonas de desconsolidación de los terminales portuarios</i>	54
Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación	55
<i>Distancia de los terminales portuarios al área de la extinta zona franca</i>	57
RECOMENDACIONES	58



OBJETIVO

El objetivo principal de este informe técnico es analizar exhaustivamente las áreas aduaneras habilitadas en los puertos marítimos principales y el Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., evaluando su eficiencia operativa, la normativa vigente y proponiendo mejoras sustanciales para optimizar los procesos aduaneros. Se busca proporcionar información relevante y concreta que contribuya a fortalecer la infraestructura aduanera, agilizar las operaciones logísticas y fomentar el comercio internacional de manera efectiva y segura.

METODOLOGÍA

La metodología utilizada consistió en el levantamiento de información de primera mano en las áreas habilitadas, cuyos datos informados son estimativos, de acuerdo con la gestión del año, en virtud de que no fueron visitas anunciadas con antelación en las que se les hubiera indicado el tipo de información requerida. En caso de necesitar información más precisa, se deberá solicitar por escrito.



AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO - BOGOTÁ D.C.

DESCRIPCIÓN INFRAESTRUCTURA DEL AEROPUERTO PARA EL ÁREA DE CARGA INTERNACIONAL

Con ocasión de implementar nuevos procedimientos para el proceso de desconsolidación de carga proveniente del extranjero para ingreso al Territorio Aduanero Nacional vía aérea, bien sea por descargue directo o destinada para ser trasladada a depósito, se realizó levantamiento de información en el área de carga internacional del Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C., entre el 9 y el 12 de octubre de 2023, para lo cual previamente se elaboró un cuestionario de preguntas con el fin de obtener los insumos, mismo que fue construido de forma conjunta por funcionarios de la Subdirección de Operación Aduanera y de la Subdirección de Servicios y Facilitación al Comercio Exterior, pertenecientes al equipo de modernización.

El levantamiento de información se realizó a los siguientes actores:

- A la División de Control de Carga de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá Aeropuerto El Dorado de la DIAN. Allí se obtuvo la siguiente información:
 - Cuáles son las empresas de desconsolidación de carga con mayor volumen de operaciones en el año.
 - Cuál es el número actual de funcionarios reconocedores de carga y en cuántos turnos se divide la operación.
- A cuatro empresas de asistencia de aeronaves en tierra, conocidas como “Ground Handling”, que se encargan del descargue de la mercancía transportada por aviones y su distribución acorde a lo informado en la guía aérea (depósito, descargue directo, tránsito y zona franca).
- A dos empresas de courier o tráfico postal, para conocer el procedimiento desde el descargue de la aeronave.
- A OPAIN S.A., concesionario del aeropuerto, para conocer la situación actual del área de carga en cuanto a infraestructura física y tener conocimiento sobre si realizarán nuevas adecuaciones en el corto y mediano plazo.
- A la División de Gestión de la Operación Aduanera de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá Aeropuerto El Dorado de la DIAN, con el fin de conocer la



DIAN

labor realizada por los inspectores en cuanto a procedimiento, logística de desplazamiento, número de funcionarios y turnos de trabajo, entre otros.



DIVISIÓN DE CONTROL DE CARGA

Consta en total de 51 funcionarios, distribuidos en las siguientes áreas:

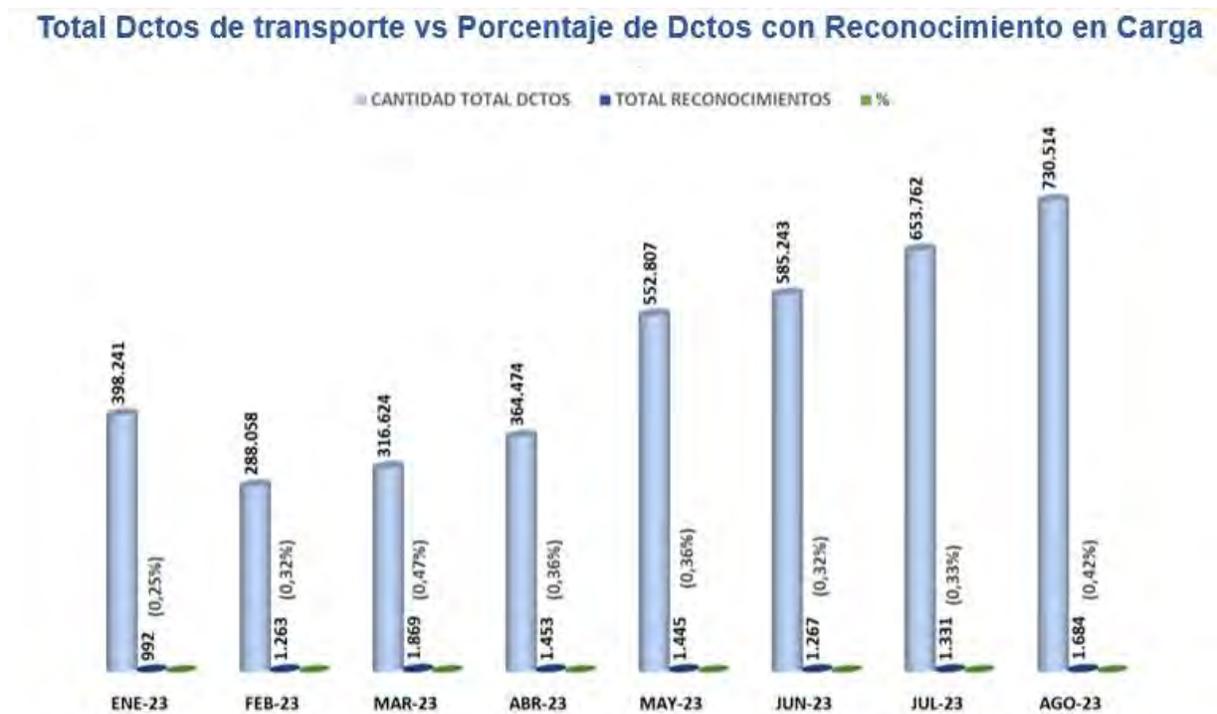
- Administrativa.
- Tránsito.
- Carga.
- Aprehensiones.

En cada turno hay un funcionario con rol “perfilador” encargado de determinar cuáles son las guías aéreas que serán objeto de reconocimiento (del promedio estimativo de los 35 vuelos que llegan a diario).

Los funcionarios denominados “reconocedores” están distribuidos en tres turnos de trabajo, de la siguiente manera:

- De 6 a.m. a 2 p.m.: dos funcionarios.
- De 2 p.m. a 10 p.m.: tres funcionarios (siendo el turno con volumen más alto).
- De 10 p.m. a 6 a.m.: un funcionario.

Acorde a los documentos de transporte que llegan por mes y el porcentaje de reconocimientos realizados, a continuación se presenta la siguiente gráfica:



Gráfica No. 1 - Autor: División de Control de Carga.



Al respecto, en lo corrido del 2023, en promedio, se está efectuando reconocimiento al 0.35% de la carga que ingresa al aeropuerto por vía aérea. Según informan en la División, este porcentaje se debe a la poca cantidad de funcionarios existentes.

Durante nuestra visita fuimos a la bodega de importaciones de Avianca, a acompañar a la funcionaria de la División de Control de Carga de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá Aeropuerto El Dorado que hizo la tarea de reconocimiento de dos guías aéreas. Esta labor tomó aproximadamente dos horas, así:

- Aviso al responsable en la bodega de importaciones de Avianca para que aliste la mercancía a reconocer y la lleve hasta la báscula (una de las guías estaba conformada por ocho pallets y la otra guía por dos pallets).
- El responsable en la bodega de importaciones de Avianca consulta en su sistema de información para determinar su ubicación y designa a un operario de montacargas para recoger y llevar la carga a la báscula. Aproximadamente tomó 20 minutos de espera hacer la labor.
- Desplazamiento en montacargas de cada uno de los pallets que contenían los bultos de las guías a verificar, hasta la báscula para validar su peso. Este procedimiento fue el más dispendioso, pues consistía en recoger el pallet de la posición del rack en donde estaba ubicado, llevarlo hasta la báscula, ubicarlo sobre la báscula por parte del operario del montacarga del Ground Handling, luego validar los datos del documento de transporte por parte de la funcionaria de la DIAN, tomar nota del peso y, de nuevo, transportar el pallet por parte del operario del montacarga hasta su ubicación en el rack y recoger el siguiente pallet para repetir la tarea. Este proceso fue el de mayor tiempo, pues se repitió diez veces. A continuación, se solicitó al responsable en la bodega de importaciones de Avianca, que ubicara en el área de inspección dos de los ocho pallets de una guía de transporte y dos de la otra guía de transporte.
- Una vez puesta la mercancía solicitada en la zona de inspección, la funcionaria de la DIAN abrió algunas de las cajas de cada pallet para validar si la mercancía descrita en el documento coincidía con la física, encontrándose que, en la guía de dos bultos, las mercancías encontradas eran etiquetas y la descripción del documento indicaba partes presuntamente para ollas.



OPAIN S.A.

De acuerdo con la entrevista realizada al empleado de esta sociedad, el contrato de concesión suscrito entre OPAIN S.A. y el Instituto Nacional de Concesiones - INCO (hoy en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI), tiene vigencia hasta el año 2027, pero fue prorrogado hasta el 2028 por la situación atípica de pandemia, que hizo extender dicho plazo. Así mismo, el funcionario de OPAIN manifestó en la entrevista lo siguiente:

- El área total de carga es aproximadamente 82.000 m².
- La expansión del aeropuerto actualmente no está contemplada dentro de la concesión vigente, toda vez que ya cumplieron con todo lo establecido en el contrato de concesión suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura y actualmente se encuentran en la fase de explotación comercial de la concesión.
- La vigilancia física y electrónica en las áreas concesionadas es únicamente en zonas comunes y en los puntos de acceso. Así mismo, hay inspección móvil humana por todas las áreas comunes. Al interior de las bodegas arrendadas, la seguridad física y electrónica debe ser prestada por cada uno de los arrendatarios.
- Actualmente se cuenta con 32 aerolíneas de carga y combinadas (pasajeros y carga), de las cuales el flujo de operación aproximado es el siguiente:
 - 25 aviones (cargueros + combinados) en temporada baja por día.
 - 35 a 50 aviones en temporada alta, que corresponde a San Valentín (febrero) y día de la madre (mayo), siendo principalmente flores la mercancía, donde el 70% se exporta para Miami.
- El contrato de comodato que OPAIN S.A. tiene suscrito con la DIAN es para uso de espacios de control aduanero. Actualmente la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá Aeropuerto El Dorado ocupa los pisos 2 y 3 del edificio CAC (Centro Administrativo de Carga), la oficina VIP en el edificio de pasajeros y una oficina y un área en el primer piso del edificio de pasajeros, en donde se ubica la División de Viajeros, quienes controlan la llegada de viajeros internacionales al país.
- En la Bodega 1 del edificio Terminal de Carga 3 se encuentra el área habilitada como zona de verificación para la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes a la sociedad TAESCOL S.A. En el segundo piso de esta área habilitada se



ubica el Grupo de Tráfico Postal de la Dirección Seccional de Aduanas de Bogotá.

- La sociedad OPAIN S.A. tiene previsto entregar a la DIAN parte del cuarto piso del edificio CAC al finalizar el año en curso, en aras de liberar la oficina VIP del edificio de pasajeros y el segundo piso de TAESCOL.
- La única información referente a la operación del aeropuerto que tiene OPAIN S.A. es la de la cantidad de vuelos de llegada. Para consultar las toneladas de carga, sugiere ir a la página web de la AEROCIVIL, que usualmente está actualizada hasta el mes anterior.
- Se le indagó si era posible que nos facilitara el plano actual de la concesión, para lo cual nos contestó que eleváramos petición formal por escrito y la radicáramos de forma virtual a través del link <https://www.opain.co/page/radicaciondocumentacion>.

Aeropuerto Internacional El Dorado - Bogotá D.C.

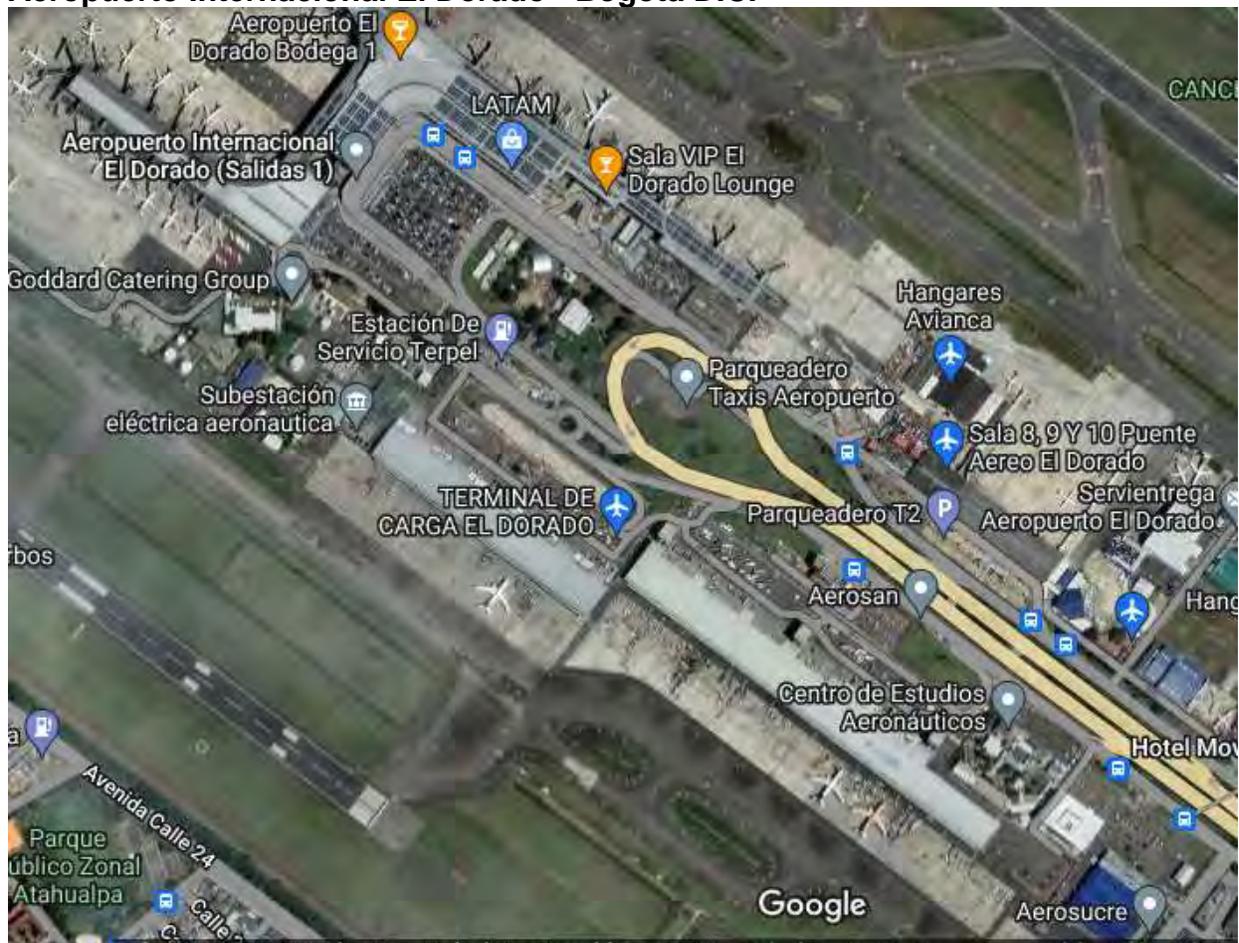


Imagen No. 1 - Fuente: GOOGLE MAPS.



Terminal de Carga Internacional

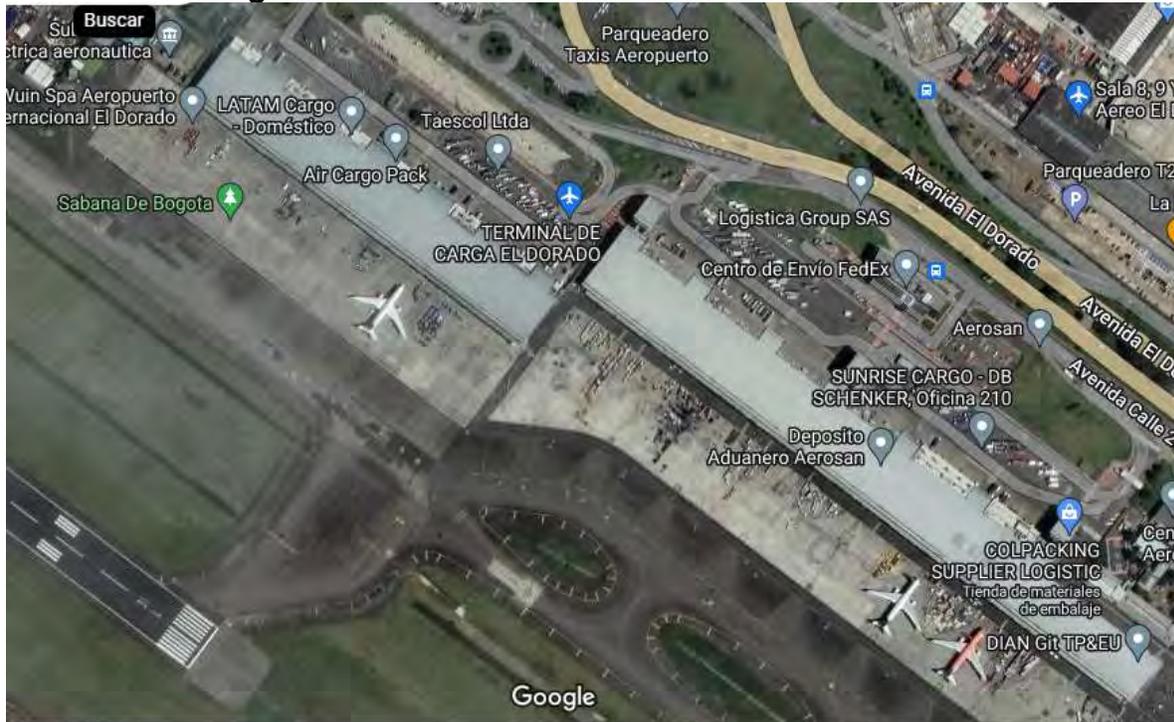


Imagen No. 2 - Fuente: GOOGLE MAPS.



PROCESO DE MANEJO DE CARGA POR LOS GROUND HANDLING

Para determinar los Ground Handling a visitar, se solicitó el top de las aerolíneas con mayor cantidad de documentos de transporte para reconocimiento de carga, definidos así:



Gráfica No. 2 - Autor: División de Control de Carga.

Las tres primeras aerolíneas escalafonadas son courier o tráfico postal. Las siguientes aerolíneas reciben carga que ingresa al país para ser entregada por descargue directo o ser trasladada a depósito. Por lo tanto, se solicitó informar cuáles empresas Ground Handling atienden a estas aerolíneas.

Sobre ello, actualmente en el Aeropuerto El Dorado hay 27 empresas transportadoras aéreas que descargan su carga a través de cuatro empresas Ground Handling que les prestan este servicio:



GRUPO AEROSAN
ABSA AEROLIHNAS BRASILEIRAS S.A. FILIAL COLOMBIA
AEROTRANSPORTES MAS DE CARGA S.A. DE C.V. MAS AIR SUCURSAL COLOMBIA
AEROVIAS DE INTEGRACION REGIONAL S.A.
AIR CANADA SUCURSAL COLOMBIA
AIR EUROPA LINEAS AEREAS SOCIEDAD ANONIMA
COMPANIA PANAMEÑA DE AVIACION S A
DELTA AIR LINES INC. SUCURSAL DE COLOMBIA
EMIRATES SUCURSAL COLOMBIA
FLORIDA WEST INTERNATIONAL AIRWAYS INC SUCURSAL COLOMBIA
LATAM AIRLINES PERU S.A. SUCURSAL COLOMBIA
LATAM AIRLINES GROUP S .A. SUCURSAL COLOMBIA
LINEA AEREA CARGUERA DE COLOMBIA SA LANCO
LUFTHANSA CARGO AG SUCURSAL COLOMBIA
TAM LINHAS AÉREAS S.A., SUCURSAL COLOMBIA
TRANSCARGA INTL . AIRWAYS VENEZUELA, SUCURSAL COLOMBIA

Tabla No. 1.

GRUPO TAESCOL
ATLAS AIR
CHARTERS ADICIONALES
CARGOLUX
AEROLINEAS ARGENTINAS
ETHIOPIAN AIRWAYS
QATAR AIRWAYS
TURKISH AIRLINES INC. SUCURSAL COLOMBIA
AVIANCA
AVIANCA S.A.
TAMPA S.A.
MENZIES
KLM
AIR FRANCE
IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA SUCURSAL COLOMBIANA

Tabla No. 2.

Como se puede observar, el Ground Handling que atiende la mayor cantidad de aerolíneas es AEROSAN, seguido de TAESCOL. De otro lado, algunas de las aerolíneas a las que se les practica la mayor cantidad de reconocimientos, son atendidas por estos dos Ground Handling. Es así como se decidió visitar a las cuatro empresas de servicios de asistencia de aeronaves en tierra.



Para comprender la información levantada por cada Ground Handling, se considera pertinente dar un contexto de cómo es el proceso del manejo de la carga realizado por estas empresas:

Una vez el avión aterriza y llega a la plataforma del área de carga, y de acuerdo con el contrato suscrito con el proveedor de Ground Handling, se baja la carga consolidada para ser introducida en las bodegas administradas por ellos, desconsolidándola de acuerdo con lo indicado en el documento de transporte para ser direccionada hacia su destino (descargue directo, zona franca, depósito, tránsito y transbordo).



Imagen No. 3 - En esta foto se puede apreciar el descargue de un avión carguero y, a un lado, dos contenedores con la mercancía para ser ingresada a las bodegas del Ground Handling.



Imagen No. 4 - En esta foto se pueden observar las puertas de ingreso desde la plataforma para entrar los pallets provenientes de las aeronaves, que se ubican en la bodega para su desconsolidación.

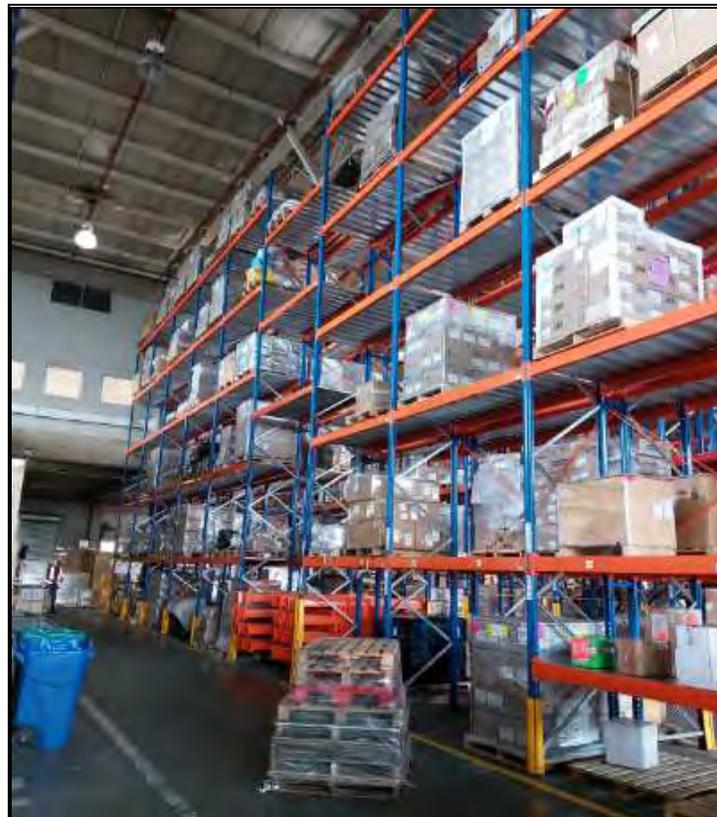


Imagen No. 5



Posteriormente, una vez se ha definido el “destino” de la mercancía desconsolidada, aquella se ubica en estantería metálica, denominada “racks”, en la “posición” previamente definida para su almacenamiento temporal.



Imagen No. 6

Definido el destino, ya sea en virtud del documento de transporte o por decisión aduanera, las mercancías que no son objeto de descargue directo son entregadas a las empresas transportadoras que las llevarán a sus destinatarios (depósitos, zona franca o tránsito).

Las empresas de Ground Handling tienen las operaciones divididas en importaciones y exportaciones, y las realizan en bodegas diferentes o en una misma bodega, pero completamente separadas (de forma independiente la operación de exportación y la operación de importación). Estas bodegas pueden contener:

- Área de importación.
- Área de exportación.
- Área de inspección.
- Puertas de ingreso de la mercancía proveniente de la aeronave.
- Puertas de egreso de la mercancía para descargue directo, depósito y demás.
- Sistema de almacenamiento en estantería metálica industrial o racks, con posiciones para ubicar la mercancía en estibas.
- Área de mercancía sobredimensionada.
- Área de abandonos.



- Área de pesaje.
- Básculas.
- Montacargas.
- Escáneres (principalmente utilizados para exportación).
- Cuartos fríos.

Para los casos de las bodegas de los usuarios habilitados como depósitos para envíos urgentes en la modalidad de tráfico postal y envíos urgentes, aquellas tienen su respectiva área habilitada, delimitada con un cerramiento, existen escáneres para inspeccionar todos los paquetes que ingresan bajo esta modalidad y, además, se cuenta con un sistema de bandas transportadoras de mercancías, donde se clasifican los paquetes acorde a las novedades presentadas. Estas bodegas carecen de cuarto frío.

AVIANCA CARGO



Imagen No. 7 - Vista exterior del Ground Handling.

Infraestructura

Consta de una bodega en la que el área de importación está separada por una reja del área de exportación. El área total de la bodega de carga seca es de aproximadamente 5.500 m². La capacidad de almacenamiento está medida en posiciones de almacenamiento en las estanterías metálicas industriales. Las dimensiones de cada posición pueden variar de acuerdo con la modulación que le dé a la estantería cada empresa, pero en general cada posición puede medir 1,70 m de



alto X 2,40 m de ancho X 1,00 m de profundidad. En cada posición se puede almacenar una estiba que soporta un peso máximo de 250 kg. La modulación de la estantería metálica permite la conformación de 1.440 posiciones, lo que daría un total de 360.000 kg o 360 toneladas, cuando está completamente llena. Así mismo, cuentan con un área de carga sobredimensionada o volumétrica que soporta alrededor de 15 toneladas de peso.

El área de inspección mide aproximadamente 40 m², la cual es usada por los reconocedores e inspectores de la DIAN, así como por las personas de las agencias de aduanas que requieren hacer preinspección a su mercancía. Es decir, no hay un área exclusiva para los funcionarios de la Entidad, sino que tienen que compartirla con los agentes aduaneros. El área para carga seca de importación y exportación es de 5.547 m² y para cuarto frío es de 1610 m².

Para la logística, manejo y distribución de la carga, se cuenta con cuatro montacargas, dos escáner utilizados para exportaciones más uno adicional que se utiliza para la carga sobredimensionada, ocho palletjack o gatos, un montacarga alimentando el jetfloor y cuatro basculas.

Para el manejo de la seguridad tienen contratada a una empresa de vigilancia y seguridad privada que les presta el servicio.

Operación

Actualmente manejan un itinerario anticipado de tres meses de los vuelos que arriban al aeropuerto y la capacidad máxima para el recibo de vuelos diarios es de dos cargados completamente, que equivalen a 104 toneladas por día, aproximadamente.

Un vuelo carguero lleno equivale a 32 pallets y un vuelo combinado (es decir, con pasajeros y carga) trae en promedio 15 a 16 pallets. Ahora bien, 32 pallets equivalen entre 52 a 56 toneladas.

El fuerte de la operación proviene de Miami, no obstante, se está empezando a fortalecer Brasil y Argentina. Los días de mayor movimiento es de jueves a domingo.

La mercancía que en temporada alta más se recibe, es la de tráfico postal y envíos urgentes, la cual es descargada y llevada a la zona de verificación de tráfico postal y envíos urgentes habilitada en el Terminal de Carga 1. Al efecto, se recibe tecnología, vestuario y juguetes, siendo desde octubre, a la segunda semana de enero, la época de mayor volumen.

Se cuenta con alrededor de dos millones de kilos de carga semanal, de los cuales 850.000 son para importación.



El tiempo de despaletización promedio de una aeronave de carga es de ocho horas y, para vuelos combinados, es de cuatro horas.

En promedio, el tiempo de duración de la mercancía en el Ground Handling es de 48 horas hábiles. Durante los fines de semana, en caso de existir carga que inicialmente venía para descargue directo pero que tuvo alguna inconsistencia o novedad en cuanto a los requisitos para la autorización de levante, se reasigna a depósito a la media noche de las primeras 24 horas que permanece en el depósito, con el fin de gestionar ágilmente el traslado de dicha mercancía el primer día hábil siguiente.

Las operaciones de carga se realizan en horario de 7 X 24, mientras que la atención al público es de 8 a.m. a 4 p.m., de lunes a sábado. Sin embargo, los usuarios que requieran ser atendidos por fuera de dicho horario, lo pueden realizar pagando un costo adicional.

El porcentaje de carga recibida para descargues directos es entre el 60% y el 65% del volumen actual total. Sin embargo, entre un 15% y un 20% de ese porcentaje que inicialmente venía para descargue directo, debe enviarse a un depósito, ya que se presentan inconsistencias en los documentos o falta de licencias, permisos o vistos buenos. La carga que desde el inicio no viene para descargue directo es trasladada a Zona Franca en un 35% o trasladada a depósito en un 65% restante.

En este Ground Handling también se presta el servicio de “Full Pallet”, que consiste en armar el pallet como una unidad que se entrega aproximadamente de dos a tres horas al cliente y no entra a bodega.

Así mismo, se están manejando un promedio de 15 a 30 operaciones de preinspección por día, aunque quienes acompañan la visita manifiestan que han venido bajando (el costo para el importador es de \$75 USD por documento de transporte). Los requisitos exigidos a los agentes de aduanas, para hacer la diligencia de preinspección, son: carta de autorización de la compañía, copia de la guía, identificación del agente y su carné.

Existen unas cargas de especiales características que, en caso de no tener hallazgos durante el reconocimiento, pueden concluir su trámite con la finalización anticipada y, mediante una operación de “cross docking” (pasar del vuelo a la transportadora), ser retiradas del aeropuerto. Estas cargas son: vacunas, cadáveres y equipos para conciertos.

La responsabilidad del Ground Handling finaliza al dejar la mercancía en la puerta de entrega, a disposición del transportador correspondiente.

A continuación, algunas fotos de las áreas descritas:



Imagen No. 8 - Vista del área de exportación donde se realizó el pesaje de los bultos, toda vez que el área donde estaba la báscula de importaciones estaba ocupada.

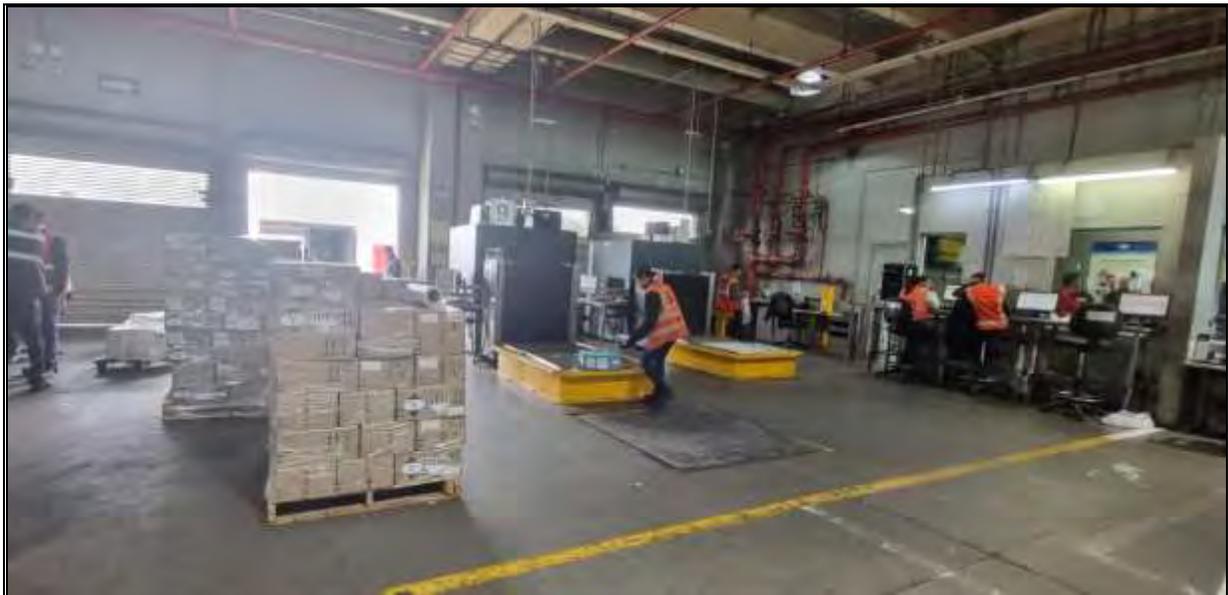


Imagen No. 9 - Vista de las puertas de entrada de mercancía al área de exportación. A continuación del ingreso de toda la mercancía, aquella debe pasar por los respectivos escáneres para luego hacer la consolidación de la carga.



Imagen No. 10 - Vista del área de exportación donde se observa una de las básculas de piso donde se realizó el pesaje de la mercancía objeto de reconocimiento.



Imagen No. 11 - Vista del área de plataforma y parqueo de aeronaves de carga y combinados.



Imagen No. 12 - Vista desde puerta de ingreso de aeronave a bodega área importación.

AEROSAN

Infraestructura

Recopila la operación de alrededor de 15 aerolíneas (descritas anteriormente) y cuenta con un área exclusiva de importaciones y otra para exportaciones, en sitios distintos. Para el área de importaciones, cuenta con un espacio de 2.500 m².

La capacidad de bodegaje está dada en estibas, que soporta un máximo de peso de 1000, con un rack de 1400 posiciones pallets, capaces de soportar un total aproximado de 1.400.000 kilogramos de almacenamiento. Actualmente la capacidad real está al 70%. La mercancía sobredimensionada la ubican en los pasillos del rack.

También cuentan con área para mercancía peligrosa y jaulas para tráfico postal, cuyo destinatario es 4-72.

Cuentan con tres montacargas de pasillo eléctricas, dos montacargas contrabalanceadas, cuatro básculas, cuarto frío con capacidad para 25 pallets, que significa un vuelo (alrededor de 45 toneladas), y dos montacargas en rampa para carga sobredimensionada.



El área de inspección para la Entidad es de alrededor de 40 m². Para el caso de las agencias de aduanas, la preinspección a la mercancía se realiza en parte del área de entrega de la mercancía que va para depósito, zona franca o tránsito (es decir, fuera del área de importación).

El área de exportación se compone principalmente por cuartos fríos (aproximadamente el 80% de estos cuartos están destinados a almacenar flores que se exportan).

La seguridad de las instalaciones está contratada con una empresa de vigilancia y seguridad privada denominada SECURITAS, que suministra los guardas de seguridad. Las cámaras de vigilancia son controladas directamente por AEROSAN.

Operación

Actualmente atienden aproximadamente 170 vuelos semanales. Los vuelos de pasajeros tienen una capacidad máxima de carga de 22 toneladas y los cargueros tienen una capacidad máxima de carga de 45 toneladas. En suma, reciben aproximadamente 900 toneladas semanales.

Los fines de semana usualmente se repesa la carga, dejando almacenada en los pasillos a la carga sobredimensionada.

En este Ground Handling se planea la operación con un itinerario anticipado de tres meses (de los vuelos que arriban al aeropuerto El Dorado) y se está en capacidad de recibir cuatro vuelos diarios cargados completamente, lo que equivale a 210 toneladas aproximadamente.

Con el volumen de carga que se maneja actualmente, el 70% equivale a descargues directos, y el 30% restante está destinado a depósitos, zona franca y tránsitos.

Para la logística, manejo y distribución de la carga en importaciones, se cuenta con cinco montacargas y cuatro basculas.

Se está manejando un promedio de 50 operaciones de preinspecciones mensuales por parte de las agencias de aduanas, cuyo cobro es de \$80 USD por guía o documento de transporte. Los requisitos para que el representante de la agencia de aduanas pueda ingresar a realizar la preinspección son: la factura, guía, autor consignatario y carné de la compañía.

Los horarios que manejan son 7 X 24 para las operaciones de carga y, en atención al público, van de 8 a.m. a 5 p.m., de lunes a viernes, y los sábados hasta medio día. Si un usuario requiere verificar o preinspeccionar carga fuera del horario descrito, deberá pagar un costo adicional.



La responsabilidad de este Ground Handling finaliza en depósito con la entrega y en el descargue directo con la firma de planilla de preentrega.

A continuación, se exponen unas fotografías de las instalaciones de esta compañía:



Imagen No. 13 - Área de ingreso de la carga consolidada proveniente de las aeronaves.



Imagen No. 14 - Racks donde se ubican los pallets.



Imagen No. 15 - Área para la mercancía peligrosa.

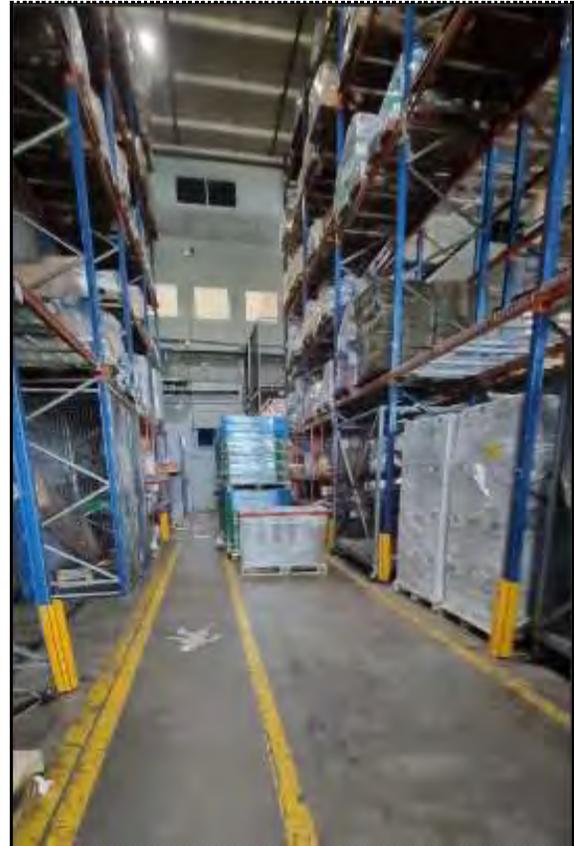


Imagen No. 16 - Mercancía sobredimensionada.

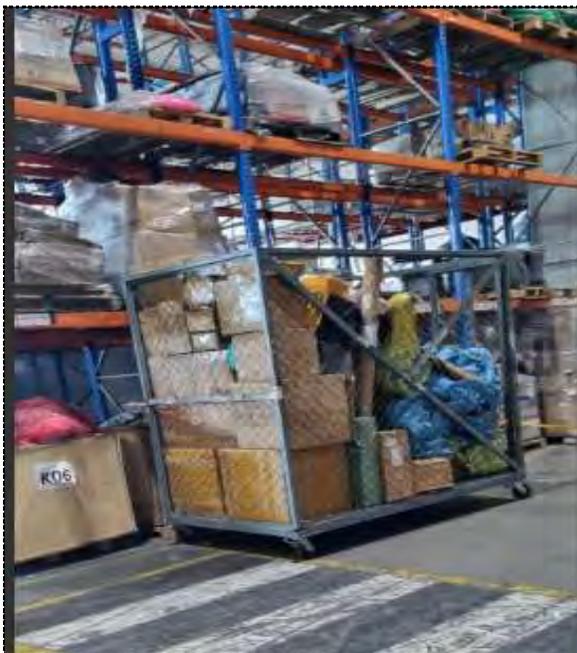


Imagen No. 17 - Jaulas paquetes tráfico postal.



Imagen No. 18 - Cuartos fríos exportación de flores.



Imagen No. 19 - División en malla metálica del área de importación frente a la de preinspección y entrega de la carga.



Imagen No. 20 - Área de preinspección y entrega a los transportadores de la carga.



MENZIES

Infraestructura

Agrupada la operación de ocho aerolíneas (descritas anteriormente), cuenta con un área de importaciones y otra para exportaciones. En el área de importaciones el espacio es de 1.000 m².

La capacidad de bodegaje está dada en estibas que soportan un máximo de peso de 1.500 kg a 1.800 kg. Al ser acomodadas en el rack, se pueden posicionar 200, capaces de soportar un total aproximado de 280 toneladas de almacenamiento.

El área de inspección se compone de 110 m², donde se comparte con los reconocedores, inspectores y las agencias de aduanas que requieren de la verificación previa de su mercancía.

Para la logística, manejo y distribución de la carga en importaciones, se cuenta con tres montacargas, tres basculas y dos muelles.

Para el tema de seguridad, MENZIES tiene contratadas dos empresas: una está a cargo del tema de carga en exportaciones para verificar narcóticos y la otra es para vigilar la infraestructura del Ground Handling.

Operación

La planeación se hace con una anticipación de un mes de los vuelos que arriban. Tienen capacidad de recibir dos vuelos diarios cargueros a su máxima capacidad, lo que equivale a 104 toneladas aproximadamente.

El fin de semana es cuando hay mayor movimiento para importación, llegando 140 toneladas, de las cuales, entre el 50% al 60%, es para descargue directo. Sin embargo, las agencias de aduanas, aprovechando el bajo porcentaje de inspección realizado por la Entidad, colocan por descargue directo la carga para ver "si pasa" la que no cuenta con toda la documentación y, ese porcentaje de descargue directo inicial, disminuye entre un 40% a 50%. El 40% restante de la carga está distribuido así: el 20% a depósitos y el otro 20% a zona franca y tránsitos.

Llegan alrededor de 10 a 12 vuelos diarios entre cargueros y combinados.

Informan que la distancia entre la plataforma de parqueo para pasajeros, y la bodega de MENZIES, es de aproximadamente 4.5 km, y que en hora valle dura 30 minutos y en hora pico, de aterrizajes y despegues, puede durar 75 minutos. La diferencia de



tiempo se debe a que desde la Torre de Control del Aeropuerto dan prelación a los aviones con pasajeros.

Al igual que en los anteriores Ground Handling, las operaciones de carga se realizan en horarios 7 X 24, mientras que la atención al público es de 8 a.m. a 4 p.m., de lunes a viernes, y los sábados hasta el mediodía. Fuera del horario de atención, si se requiere un servicio adicional, causará un costo adicional.

Las agencias de aduanas hacen preinspección a alrededor del 50% de la carga recibida (el cobro por este servicio es entre \$150 y \$160 pesos por kilo al importador). En octubre, a la fecha, se han tenido 71 preinspecciones, siendo el promedio siete diarias. Indican que consideran que a las agencias de aduanas les falta conocimiento para informar a sus clientes de la documentación necesaria a presentar para que los descargues directos sean exitosos, así como falta de tecnología para realizar sus diligencias, tales como pistolas lectoras y equipos portátiles, pues actualmente algunas lo realizan de forma manual, siendo dispendiosa la labor.

La responsabilidad de la carga finaliza hasta la entrega a depósito, es decir, MENZIES asume el descargue, cargue y transporte terrestre.

A continuación, se presenta una muestra fotográfica de las instalaciones de MENZIES:



Imagen No. 21 - Vista de los rack y puerta de ingreso de la mercancía al fondo.



Imagen No. 22 - Vista de las puertas de salida de la mercancía para depósito, zona franca y tránsito.

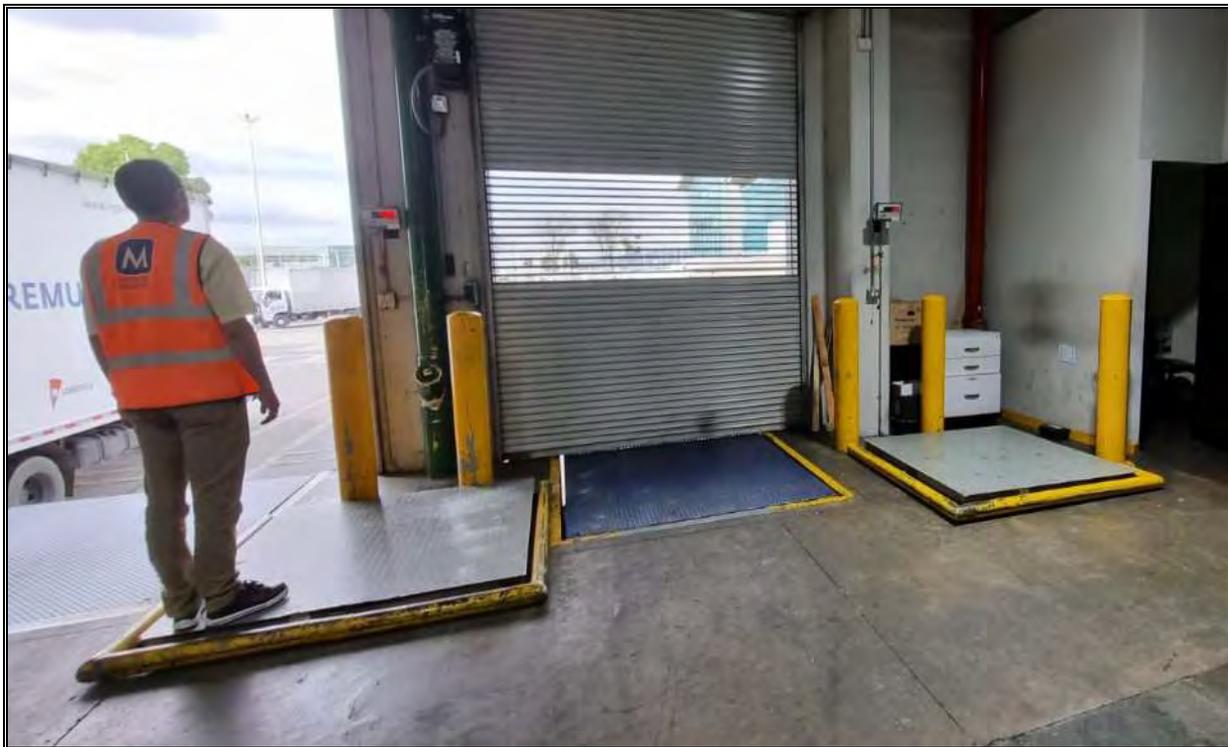


Imagen No. 23 - Vista de las puertas de salida de mercancía junto con las básculas de piso.



Imagen No. 24 - Jaula para animales y, a la derecha, puerta de ingreso a las instalaciones.



Imagen No. 25 - Cuartos fríos para medicamentos.

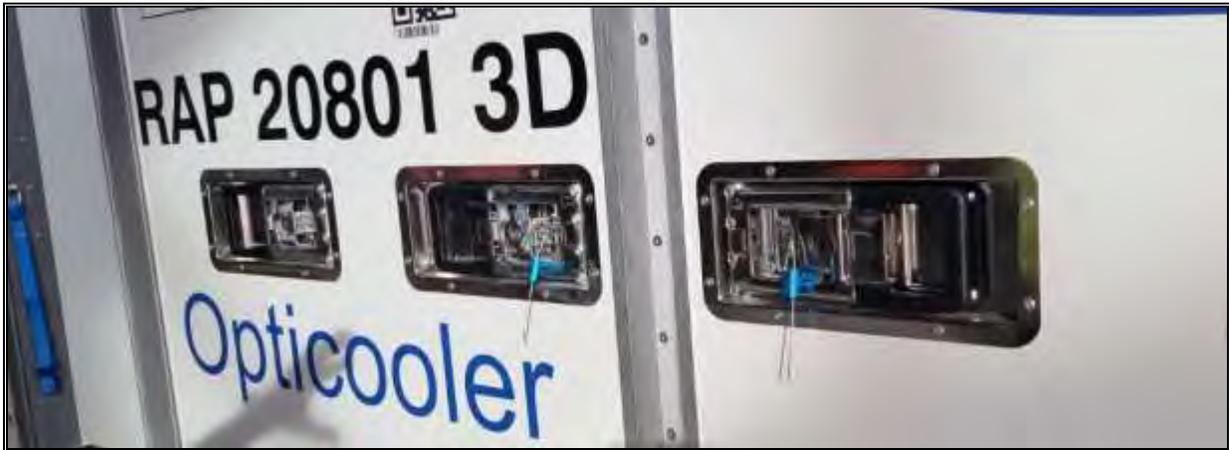


Imagen No. 26 - Cuartos fríos con cerramiento del cliente para su entrega.



Imagen No. 27 - Rampa de ingreso de la carga para su desconsolidación.



Imagen No. 28 - Vista de la aeronave en proceso de descargue de la carga.

TAESCOL - GROUND HANDLING

Infraestructura

Cuenta con un rack de cinco niveles, donde el del primer piso soporta una tonelada, el segundo nivel de 600 a 700 kg, y el quinto 400 kg. Tiene 720 posiciones en total (590 estándar y 130 para fármacos). En el área de carga volumétrico caben aproximadamente 120 toneladas.

Cuenta con ocho montacargas (dos en pasillos, cinco de contrabalanceo y uno externo para carga sobredimensionada), nueve básculas y 19 estibadores.

Cuentan con operarios para la operación de importación, así: de 11 a 12 operarios para bodegaje y de 25 a 30 operarios para despaletización.

El área de reconocimiento e inspección para la Entidad no es fija. Usualmente usan el espacio para la mercancía sobredimensionada, pero en caso de estar ocupado, se usa otro espacio que esté disponible.

Cuenta con 11 puertas para descargue directo y depósito.

La seguridad la tienen contratada con tres empresas, así:



- VIACO: para filtros de ingreso, acompañamiento de correo, entrega de tráfico postal, depósito y descargue directo.
- ATLAS: para escáner, verificación y carga, y pesaje.
- VISE: cámaras e infraestructura.

Operación

Actualmente la operación de llegada de carga está de la siguiente manera:

- Turkish Airlines: llega un vuelo combinado diario y un carguero semanal (alrededor de 50 a 70 toneladas).
- Atlas Air: llega un carguero diario y uno adicional cada miércoles (siendo de 40 a 80 toneladas).
- Ethiopian Airlines: arriban dos cargueros semanales (que equivale a entre 10 a 15 toneladas).
- Qatar Airways: arriban tres cargueros semanales (de 2, 10 y 30 toneladas, respectivamente).
- Sky: es nueva operación. Próximamente se espera recibir vuelos tres veces por semana.

La capacidad actual es de 150 toneladas diarias, siendo al mes 3.000 toneladas. Sin embargo, para la temporada de fin de año, se aumentan entre 5.000 a 8000 toneladas mensuales, y reciben en promedio de seis a siete vuelos diarios.

Informan que del total de la carga que arriba, aproximadamente el 70% es inicialmente para descargue directo, el cual se reduce a un 55% por las reasignaciones a depósito, debido a las inconsistencias (principalmente por documentación incompleta o que no cumple, así como mercancía diferente a la declarada). Por tanto, del 100%, el 55% es para descargue directo y un 45% para depósitos y zonas francas.

El horario de atención al público es de 6:00 a.m. a 5:00 p.m. En el área de operaciones laboran 7 X 24 (los agentes de aduanas realizan alrededor de 20 a 50 preinspecciones por mes). A diferencia de las anteriores, no cobran por atender fuera del horario, así como tampoco por las inspecciones previas.

Para que los agentes de aduanas puedan entrar a realizar la preinspección, les exigen que presenten la guía original, carnet de la agencia, mandato, vestuario acorde a la labor y que la carga entregada para inspección la dejen en las mismas condiciones a como se la entregaron.

Aprovechando nuestra visita, manifestaron que la Entidad debía considerar la posibilidad de ampliar el termino para los transbordos, de dos días a quince días, tal y como eran antes. También sugieren que se tenga uniformidad de criterios, toda vez



que algunos de los inspectores exigían la guía original en papel rosado, cuando actualmente se maneja de forma electrónica.

A continuación, se presenta una muestra fotográfica de la empresa:



Imagen No. 29 - Vista de las puertas de ingreso de la carga de las aeronaves a la bodega para su despaletización.

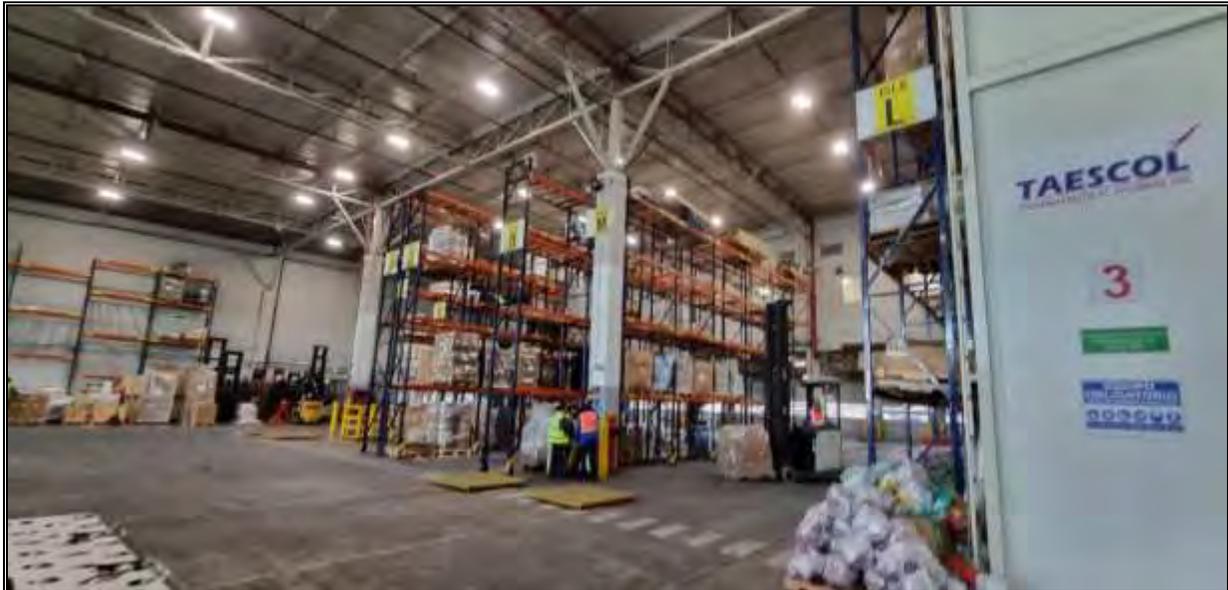


Imagen No. 30 - Rack de ubicación de la carga ubicado en los muros y centro de la bodega.



Imagen No. 31 - Área de ubicación de la carga volumétrica o sobredimensionada. Esta área suele ser la zona de reconocimiento e inspección cuando está vacía.



Imagen No. 32 - Vista de ingreso al cuarto frío, usado principalmente para medicamentos.

FEDEX - COURIER

Infraestructura

Este es un courier o depósito habilitado para tráfico postal y envíos urgentes, que maneja mercancías provenientes principalmente de Estados Unidos, perteneciente a FEDEX CORPORATION, cuya casa matriz se encuentra en dicho país.



El área de la bodega es de 2.724,28 m² (usada para importación y exportación). Para importación, cuentan con una estibadora eléctrica, un montacargas y tres básculas. Para exportación, tienen dos escáneres, una máquina para tomar dimensiones y repesaje, y dos basculas. Tienen un rack con 23 posiciones arriba y 13 posiciones abajo, que soporta una tonelada en cada posición.

El área de inspección es de alrededor de 60 m², la cual es exclusiva para los reconocedores e inspectores de la Entidad. El área de preinspección, para los agentes aduaneros, es cerca a las puertas de salida de la carga para depósitos. Cuentan con cerramiento tipo jaulas para mercancías aprehendidas y para la paquetería que será distribuida al interior del país.

La seguridad es a través de una empresa de vigilancia y seguridad privada llamada SANTILLANA, para la infraestructura, cámaras y escáner de la mercancía.

Operación

Toda su operación es paquetería de tráfico postal, excepto un cliente con el que sí manejan carga dos veces al mes, del cual reciben 40.000 kg en total.

A continuación, se presentan unas cifras enviadas por correo:

- Volumen envíos courier último mes: 67.933,25 kg.
- Volumen envíos carga último mes: 47.368,11 kg.
- Máxima capacidad aproximada para manejo de volumen diario: 8.000 paquetes diarios.
- Estamos a una capacidad del 80% aproximadamente.

Reciben un vuelo carguero diario de lunes a sábado. Dentro del avión, además de la carga a ingresar al courier, hay carga en tránsito cuyos destinos son: Perú, Ecuador y Bolivia.

En temporada normal, manejan por día paquetería que en total suma de 3.000 kg a 3.500 kg (equivalen a 500 paquetes). En temporada alta, puede llegar a 10.000 kg por día, que equivale a 2.500 paquetes. Sólo manejan carga para tráfico postal, descargue directo, cabotaje y depósito, la cual es 100% escaneada. Por tanto, la operación se distribuye de la siguiente manera:

10%	Descargue directo
5%	Cabotaje
40% a 50%	Depósito
45% a 35%	Correo



La ruta que hace la aeronave de FEDEX por día es: Memphis – Miami – Bogotá – Miami.

El courier cuenta con cuatro puntos de venta propios: Barranquilla, Medellín, Cali y Cartagena (la cual es transportada por la compañía aérea COLOMBIAN AIR CARGO).

Para el desplazamiento de la paquetería desde rampa hasta el área de distribución para entrega a punto de venta, se usan bandas transportadoras, donde está el escáner que funcionarios de la DIAN, INVIMA y Policía utilizan para inspeccionar el contenido, con el propósito de determinar a cuáles realizar inspección intrusiva y definir si se configura:

- Propuesta de valor.
- Cambio de modalidad.
- Aprehensión.
- Sin novedad.

El horario de trabajo es de lunes a sábado, de 7 a.m. a 5 p.m. (de lunes a viernes, hasta las 10 p.m. para descargues directos, y sábados bajo cita previa). Para exportación, los sábados es de 8 a.m. a 12 p.m. Domingos y festivos atienden a solicitud del importador o agencia de aduanas, bajo cita previa.

En promedio, las inspecciones previas para importación van de 15 a 20 diarias y para exportaciones, de 5 a 6, principalmente en las de piedras preciosas. Este courier no cobra por la preinspección.

Dentro de los documentos a presentar por el agente de aduanas están: un formato virtual diligenciado, carnet y documento de identidad.

La responsabilidad de la mercancía cesa en el momento de entrega a depósito (cuyo transporte hasta destino también es propio de la compañía).

A continuación, se presenta una muestra fotográfica de este courier:



Imagen No. 33 - Vista del courier desde las puertas de ingreso de la carga y paquetería.



Imagen No. 34 - Vista de las puertas de ingreso de la carga y paquetería.



Imagen No. 35 - Vista de las puertas de salida (importación) / entrada (exportación) de la carga y paquetería.

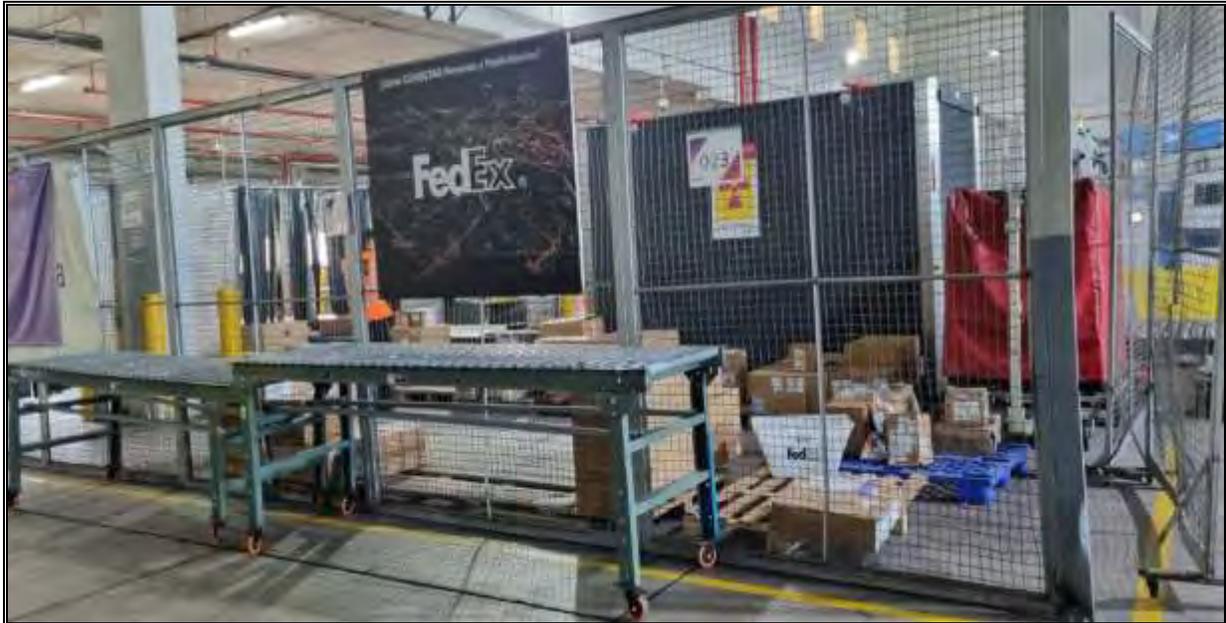


Imagen No. 36 - Área cerrada para la paquetería para distribución.



Imagen No. 37 - Rack de ubicación de carga.



Imagen No. 38 - Área de pesaje de mercancía a reconocer o inspeccionar.

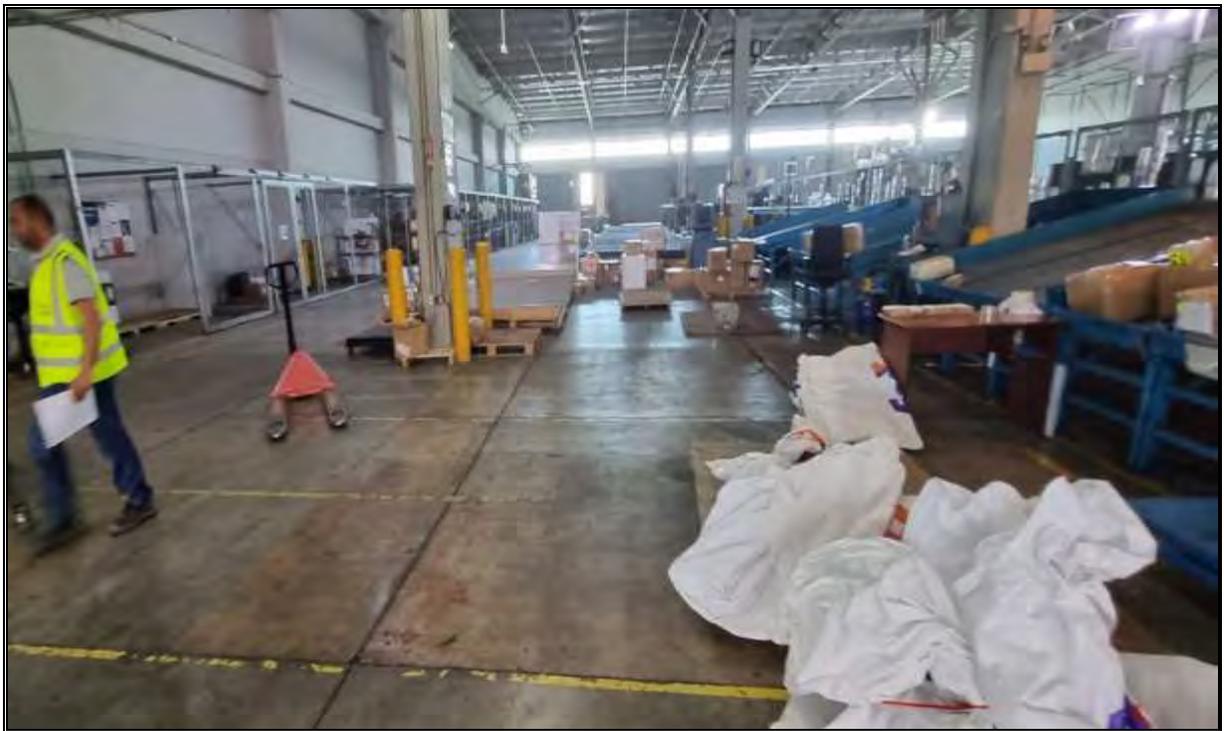


Imagen No. 39 - Área de reconocimiento e inspección.

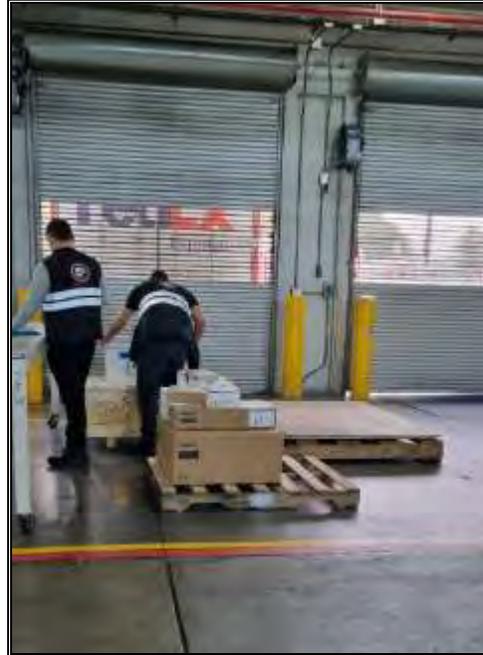


Imagen No. 40 - Área de preinspección para agentes aduaneros.



Imagen No. 41 - Cerramientos para mercancías aprehendidas.



DIVISIÓN DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN ADUANERA

En reunión con la jefe (A) de la División, el jefe del GIT de Importaciones y funcionarias del despacho, se recabó la siguiente información:

El proceso del descargue directo inicia el día siguiente al arribo de la mercancía. El importador presenta la declaración y los inspectores verifican la mercancía que no resulte con levante automático, con los documentos que presenten al momento del arribo.

La labor de inspección es acorde al volumen de mercancías presentadas y el reparto es diario, así:

- Un inspector para el turno de 6 a.m. a 2 p.m. (varía por demanda).
- Dos a tres inspectores para el turno de 2 p.m. a 10 p.m.
- Once inspectores para depósitos.
- Tres funcionarios para zonas francas.

Para el descargue directo se manejan dos turnos y para los demás trámites se utiliza el horario de oficina, iniciando a las 8:30 a.m. Los fines de semana se efectúa inspección únicamente para descargue directo. Informan que los días lunes, martes y jueves, son los días de mayor volumen de inspecciones a realizar.

**PUERTOS MARÍTIMOS DE BARRANQUILLA, SANTA MARTA Y CARTAGENA****DATOS Y ESTADÍSTICAS GENERALES****ESTADÍSTICAS TIPO DE CARGA POR SOCIEDAD PORTUARIA DE SERVICIO PÚBLICO**

Toneladas movilizadas por sociedad portuaria de servicio público y tipo de carga, enero - diciembre 2022.

Jurisdicción SANTA MARTA

Sociedades portuarias	Carbón al granel	Carga en contenedor	General	Granel líquido	Granel sólido difer. de carbón	Total
S.P.R. Santa Marta	1.155.975	1.167.308	341.389	366.389	3.835.740	6.866.801
SP Puerto Nuevo SA	3.133.854					3.133.854

Tabla No. 3

Jurisdicción BARRANQUILLA

Sociedades portuarias	Carbón al granel	Carga en contenedor	General	Granel líquido	Granel sólido difer. de carbón	Total
S.P.R. Barranquilla	870.472	1.398.486	398.197	14.440	1.485.862	4.167.457
Palermo S.P. S.A.		6.919	586.657	480.517	1.430.022	2.504.115
COMPAS S.A.	757.359		235.358	329.062	338.364	1.660.143
BITCO S.A.	293.916		222.381		560.805	1.077.102
S.P. Riverport S.A.	474.454				598.016	1.072.470
S.P. Portmagdalena S.A.				945.947		945.947
Puerto Pimsa SA			106.540		38.550	145.090
Vopak S.A.				107.947		107.947
S.P. Michellmar S.A.				19.299	60.236	79.535

Tabla No. 4

**Jurisdicción CARTAGENA**

Sociedades portuarias	Carbón al granel	Carga en contenedor	General	Granel líquido	Granel sólido difer. de carbón	Total
CONTECAR		18.928.825	5.417			18.934.242
SPR Cartagena		6.765.064	26.277			6.791.341
SP Puerto Bahía SA		7.402	401.838	3.570.248	625	3.980.113
COMPAS SA		696.484	266.086		435.398	1.397.968
Puerto de Mamonal SA	1.392.121	3.505	80.078	49.896	110.590	1.636.190
Transmarsyp		50.877	70.564			121.441
SP Olefinas y Derivados SA				739.873		739.873
Puerto Buenavista SA			178.085	15.005	270.711	463.801
SP del Dique				195.199		195.199
Dexton SA				157.169		157.169
Algranel SA				144.592		144.592
Oiltanking Colombia SA				130.101		130.101
Puertos del Caribe SP				73.280		73.280
SP El Cayao SA				58.628		58.628
Vopak SA				53.940		53.940
Coremar Shorebase SA			8.438	1.281		9.719

Tabla No. 5

Fuente: Superintendencia de Transporte.

Boletín

Mintransporte:

https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2023/Febrero/Puertos_28/BOLETIN-TRAFICO-PORTUARIO-2022.pdf.

Consulta ANI concesiones: <https://colombiacompra.gov.co/secop/concesiones-de-las-sociedades-portuarias>

PUERTOS MARÍTIMOS EN BARRANQUILLA***Puertos de servicio público visitados***

NIT	RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA	CÓDIGO
800186891	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.	14002
819007201	PALERMO S.P. S.A.	14150
800156044	COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	14178
900359452	BITCO S.A.	14179

Tabla No. 6

**Área habilitada puertos de servicio público**

RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA	Área en m²	Área CDLI
SPR REGIONAL DE BARRANQUILLA S.A.	11.112,88	246.135,30
PALERMO S.P. S.A.	17.677,00	146.671,23
COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	198.075,37	
BITCO S.A.	3.596,30	62.670,77

Tabla No. 7

Se aclara que, en la mayoría de los casos, las sociedades portuarias tienen habilitado como puerto de servicio público los muelles por donde se realiza el descargue de mercancía, pero las zonas de desconsolidación y de inspección se encuentran en las áreas habilitadas como centro de distribución logística internacional o como depósito público en las zonas contiguas al puerto.

Ubicación de los terminales portuarios

Los puertos de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA (1) (CII 1 CRA 38) y BITCO (3) (CII 2 41N - 28), se ubican en la ribera occidental del río Magdalena, separados por menos de 1 km.

El puerto de la sociedad portuaria PALERMO S.A. se ubica frente a los puertos de la SPR Barranquilla y BITCO, al costado oriental del río Magdalena.

El puerto COMPAS S.A. (4) se ubica a unos 9 kilómetros más arriba de la SPR Barranquilla, en el sector denominado Las Flores.



Imagen No. 42

BITCO no maneja carga contenerizada, solo carbón, carga general y granel. Dispone de una zona de inspección del total del área de la bodega (2.600 m²) y un área de inspección patio contenedores (3.373 m²).

COMPAS no maneja carga contenerizada, solo carga general y graneles, por lo que el área de inspección corresponde a toda el área habilitada (195.85 m²).

Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación

Se realizó visita a los cuatro puertos de servicio público más relevantes, estableciendo que ninguno de los terminales tiene áreas terrestres de la concesión portuaria con disponibilidad para la ampliación del terminal portuario.

Para la SOCIEDAD PORTUARIA DE BARRANQUILLA, el área concesionada terrestre está completamente construida y no tiene espacio de expansión dentro del área terrestre de la concesión portuaria (los terrenos contiguos corresponden a la zona franca o están construidos).



Para el caso de los puertos PALERMO (2), BITCO (3) y COMPAS (3), no se dispone de área terrestre concesionada para la ampliación del terminal portuario. Las áreas contiguas a los puertos citados corresponden a manglares, industrias o a zonas edificadas (barrios) y no existen áreas contiguas a la zona terrestre concesionada o terrenos adyacentes a la concesión, aptas (libres) para la expansión del terminal portuario.

Zonas de desconsolidación de los terminales portuarios

Todos los terminales portuarios tienen zonas de desconsolidación, las cuales son adecuadas al movimiento de mercancías de cada terminal. En la mayoría de los terminales el porcentaje de ocupación de las áreas habilitadas no supera el 50%, salvo la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA.

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA dispone de varias áreas de desconsolidación e inspección en el terminal portuario, así: zona de aforo (5.015 m²), Bodega 1 (200 m²), Bodega 8 (400 m²), sortie containers (480 m²), bodega refrigerada expo (357,57 m²) y bodega refrigerada impo (387,58 m²).

PALERMO maneja carga general y graneles. La carga contenerizada es mínima. Por el tipo de carga tienen destinada como zona de inspección toda el área habilitada del CDLI (146.671 m²).

PUERTOS MARÍTIMOS EN CARTAGENA

Puertos de servicio público visitados

NIT	RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA	CÓDIGO
800116164	TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA SA	14104
800200969	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.	14004
800156044	COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	14109
860009873	SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.	14185

Tabla No. 8

**Área habilitada puertos de servicio público**

RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA	Área en m2	Área CDLI
TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA SA	32.636	779.983
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA S.A.	45.060	286.375
COMPAÑIA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.	164.094	
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.	139.816	

Tabla No. 9

Ubicación de los terminales portuarios

El puerto de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA (2) se ubica en el sector denominado Manga Terminal Marítimo, en el barrio Manga.

El puerto TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA (1) se ubica aproximadamente a 3 km de la SPR Cartagena.

El puerto COMPAS S.A. (4) se ubica en el sector denominado Isla del Diablo, aproximadamente 1.2 km vía terrestre de la SPR Cartagena.

El terminal PUERTO BAHÍA (3) se ubica en un sector entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda, aproximadamente a 17 km vía terrestre de la SPR Cartagena.



Imagen No. 43

Zonas de desconsolidación de los terminales portuarios

Todos los terminales portuarios tienen zonas de desconsolidación, las cuales son adecuadas al movimiento de mercancías de cada terminal.

El TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA es la sociedad portuaria que maneja la mayor carga en contenedor en la zona y a nivel nacional. Dispone de un área de inspección de 12.890 m², pero actualmente están solicitando una modificación de la habilitación para destinar las siguientes zonas de inspección, más tecnificadas y adecuadas a cada tipo de carga, así: Cross docking 1457 m², cobertizo 3.247 y Z.I. abierta 673 m². Para tal efecto se construyó una edificación adecuada a los requerimientos de las diferentes entidades que intervienen en los procesos de inspección.

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA maneja en su mayoría carga en contenedor y dispone de varias zonas de desconsolidación e inspección en el terminal portuario, para un total de área de inspección de 7.983 m².



COMPAS maneja carga contenerizada, general y granel. Dispone de área de inspección cubierta - bodega 9 (2.563 m²) y área descubierta - patio 6 (9.391 m²).

La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A. maneja carga general y graneles. La carga contenerizada es mínima. Tiene un área de inspección de 2.731 m², pero por el tipo de carga tienen destinada como zona de inspección toda el área habilitada (139.816 m²).

Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación

Se realizó visita a los cuatro puertos de servicio público más relevantes, estableciendo que solo Puerto Bahía tiene áreas terrestres con disponibilidad para la ampliación del terminal portuario (en zona contigua a la concesión).

Para el TERMINAL DE CONTENEDORES DE CARTAGENA el área concesionada terrestre está completamente construida y no hay espacio de expansión dentro del área terrestre de la concesión portuaria, pues colinda totalmente con zonas construidas (barrios) o zona industrial.

En la SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA el área concesionada terrestre está completamente construida y no hay espacio de expansión dentro del área terrestre de la concesión portuaria, pues los terrenos contiguos corresponden a: el barrio maga, zona industrial, calles y zona de manglares.

Por su parte, COMPAS está construido en una zona denominada Isla del Diablo, que colinda en todas sus partes con la Bahía de Cartagena y solo se une al continente por carretera en un trayecto corto. No dispone de posibilidad alguna de ampliación.

La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., aunque no dispone de área terrestre concesionada para la ampliación del terminal portuario, sí puede ampliarse a terrenos contiguos, adyacentes a la concesión. Es el terminal que se ubica más lejos del centro de la ciudad de Cartagena, en un sector entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda.



PUERTOS MARÍTIMOS EN SANTA MARTA

Puertos de servicio público visitados

NIT	RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA	CÓDIGO
800187234	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.	14149

Tabla No. 10

Área habilitada puerto de servicio público

RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA	Área en m ²
SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A.	215.272,86

Tabla No. 11

Ubicación del terminal portuario

El terminal portuario se encuentra ubicado en la Carrera 1 nro. 10A - 12, en el centro de la ciudad de Santa Marta.



Imagen No. 44



Zonas de desconsolidación del terminal portuario

El terminal portuario tiene zonas de desconsolidación e inspección, las cuales son adecuadas al movimiento de mercancías. La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA dispone de un área de inspecciones de 7.822 m² en el terminal portuario y de las siguientes áreas en las instalaciones no adyacentes: Bodega 7 (382 m²), Alar Bod. 7 (125 m²) y cuartos fríos (306 m²).

Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación

El área concesionada terrestre de la SPR SANTA MARTA está completamente construida y no tiene espacio de expansión dentro del área terrestre de la concesión portuaria. Los terrenos contiguos corresponden a barrios (centro de la ciudad, camellón), otros depósitos habilitados y nacionales, y un cerro que es área protegida. La sociedad ya dispuso de unas instalaciones no adyacentes contiguas al terminal portuario, correspondientes a la denominada antigua zona franca, las cuales se encuentran actualmente habilitadas.



PUERTOS MARÍTIMOS EN BUENAVENTURA

Los puertos de la SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA (1), GRUPO PORTUARIO (2) y COMPAS (3), se ubican en la misma zona (zona norte isla Cascajal).

El puerto TC BUEN (4) se ubica a pocos kilómetros en el continente.

El puerto AGUADULCE (5) se ubica en la península de aguadulce en la zona marítima frente a la SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA (1), separado de la zona terrestre por varios kilómetros.



Imagen No. 45



Áreas habilitadas

<i>RAZÓN SOCIAL SOCIEDAD PORTUARIA</i>	<i>Área en m²</i>
<i>COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS S.A.</i>	24.699,80
<i>GRUPO PORTUARIO S.A.</i>	3.600,00
<i>SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. S.P.R. BUN</i>	79.669,19
<i>SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.</i>	295.556,66
<i>SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.</i>	378.180,99

Tabla No. 12

Zonas de desconsolidación de los terminales portuarios

Todos los terminales portuarios tienen zonas de desconsolidación, las cuales actualmente son adecuadas al movimiento de mercancías de cada terminal. En la mayoría de los terminales el porcentaje de ocupación de las áreas habilitadas no supera el 50% (salvo el puerto de AGUADULCE, el cual puede tener un porcentaje del 70% en algunas temporadas).

GRUPO PORTUARIO y COMPAS no manejan carga contenerizada. COMPAS maneja graneles y GRUPO PORTUARIO maneja carbón para exportación y graneles, para lo cual disponen de silos y bodegas de almacenamiento para tal efecto.

La SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA dispone de áreas de desconsolidación en el terminal portuario y, adicionalmente, en las instalaciones no adyacentes denominadas "Tecnobell", contiguas al terminal, se tienen dispuestas las zonas de inspección.

El puerto TC BUEN dispone de áreas de desconsolidación y de zonas de inspección ubicadas en bodegas dentro del terminal portuario.

El puerto AGUADULCE dispone de áreas de desconsolidación y zonas de inspección más adecuadas para la inspección simultánea de todas las entidades, y actualmente está solicitando la ampliación de la zona de inspección a nuevas bodegas más tecnificadas.

Finalmente se debe aclarar, que si bien los terminales portuarios de Buenaventura vaticinan un aumento en el volumen de carga de importación y exportación, a corto y



mediano plazo, también están conscientes de una gran limitación generada por el calado para la bahía de Buenaventura, que actualmente está solo en unos 12-14 mts de acuerdo a la marea, mientras que en los demás puertos del pacífico sudamericano está en un mínimo de 16 mts (lo que incide en que se envíe un menor número de mercancías en trasbordo, de los puertos del pacífico al puerto de Buenaventura).

Los terminales portuarios están discutiendo el tema del dragado de la bahía de Buenaventura con la ANI y demás entidades involucradas, a fin de que los dineros recaudados por concepto de las concesiones de Buenaventura se inviertan directamente en el dragado de la bahía, porque con la actual regulación, esos dineros se invierten en otros proyectos de infraestructura a nivel nacional.

Verificación de áreas terrestres de las concesiones con disponibilidad de ampliación

Se realizó la visita a los cinco puertos de servicio público, estableciendo que ninguna de las terminales tiene áreas terrestres de la concesión portuaria con disponibilidad para la ampliación del terminal portuario.

Para el caso de los puertos GRUPO PORTUARIO (2), COMPAS (3) y TC BUEN (3), no se dispone de área terrestre concesionada para la ampliación del terminal portuario y las últimas ampliaciones del área habilitada como puerto corresponden a ampliaciones de la estructura portuaria sobre el área marítima (es decir, plataformas construidas sobre pilotes en zona marítima). Las áreas contiguas a los puertos citados corresponden a manglares o a zonas edificadas (barrios) y no existen áreas contiguas a la zona terrestre concesionada o terrenos adyacentes a la concesión, aptas (libres) para la expansión del terminal portuario.

Para el caso del puerto AGUADULCE (5), ubicado en la península de Aguadulce, las zonas contiguas corresponden a manglares y las últimas ampliaciones del área habilitada como puerto corresponden a zonas de bajamar con relleno y a ampliaciones de la estructura portuaria sobre el área marítima (es decir, plataformas construidas sobre pilotes en zona marítima).

La SOCIEDAD PORTUARIA DE BUENAVENTURA, en su área concesionada terrestre, está completamente construida y no tiene espacio de expansión dentro del área terrestre de la concesión portuaria, pero existen unos terrenos adyacentes a la concesión, contiguos (al frente) del terminal portuario, solo separados por la avenida portuaria.

Los terrenos corresponden a la denominada antigua zona franca de Buenaventura, pertenecientes a la Nación - Ministerio de Comercio Exterior, y actualmente se encuentran administrados por la entidad pública Central de Inversiones S.A. (CISA).



De acuerdo con la Ley 1617 del 5 de febrero de 2013, los terrenos se deben entregar al Distrito de Buenaventura.

En el artículo 115 ibidem, se dio un plazo de cuatro meses para entregar el inmueble al Distrito de Buenaventura, pero de acuerdo a lo expuesto por la Alcaldía de Buenaventura, en reunión efectuada el 10 de marzo de 2023, el inmueble aún no ha sido entregado y hasta ahora se encuentran en proceso de identificación del estado del mismo, definiendo las áreas y matrículas inmobiliarias, proceso que se está desarrollando entre varias entidades (INVIAS, ALCALDIA, etc.), incluido el comité del paro cívico de Buenaventura (2021), y a la fecha no se tiene un tiempo estimado para su entrega al Distrito.

El área de la extinta zona franca de Buenaventura podría tener aproximadamente entre 300.000 - 350.000 m². Actualmente unas zonas se encuentran desocupadas y otras tienen contratos de comodato o arrendamiento (suscritos antes del 2013 por CISA).



Imagen No. 46

Una zona extensa en la mitad del área se encuentra en comodato a la sociedad OPP GRANELES para el almacenamiento de carbón para exportación, y otras zonas de menor tamaño (1, 2 y 3) actualmente se encuentran arrendadas a la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA y hacen parte de las instalaciones no adyacentes al depósito público de la misma sociedad.

De acuerdo con la Ley 1617 de 2013, actualmente no es claro si CISA tenga facultades para suscribir nuevos contratos sobre los inmuebles de la extinta zona franca, pendientes que la alcaldía de Buenaventura y demás entidades involucradas, identifiquen plenamente el área y el estado del inmueble.



Distancia de los terminales portuarios al área de la extinta zona franca

- SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA: el área de la zona franca se encuentra contigua al terminal portuario.
- GRUPO PORTUARIO y COMPAS: 500 m². Estos dos puertos no manejan carga contenerizada. COMPAS maneja graneles y GRUPO PORTUARIO maneja carbón para exportación y graneles.
- TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA: se encuentra a 3 km de la extinta zona franca por una vía pública.
- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.: se ubica en la península de agua dulce, frente al terminal de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA por vía marítima. Por vía terrestre se encuentra a aproximadamente 40 km, por una vía pública ubicada en el perímetro urbano (12 km) y vía descongestionada el resto del trayecto.



RECOMENDACIONES

ÁREAS HABILITADAS AEROPUERTO EL DORADO

Para la implementación del nuevo procedimiento de desaduanamiento es necesario tener en cuenta lo siguiente:

- GROUND HANDLING: Los tiempos de alistamiento y entrega de las mercancías al inspector para efectuar la inspección para el otorgamiento del levante, debido a los movimientos internos de cada empresa Ground Handling para ubicar la mercancía y transportarla hasta el lugar de inspección y los posteriores al levante para entrega al importador.
- GROUND HANDLING:
 - Se estima que el 60% de la mercancía recibida viene destinada para descargue directo.
 - Se estima que del 15% al 20% de la mercancía que inicialmente viene para descargue directo, cambia su destino a depósito, por causas tales como: falta de vistos buenos, inconsistencias, no contar con el valor total para pagar todos los costos y tributos asociados al desaduanamiento, entre otros.
 - El 40% restante de la carga recibida, se envía a depósitos o a zonas francas, o continúa en las modalidades de tránsitos o transbordos.
- OPAIN:
 - El problema logístico que actualmente presentan es el ingreso de los camiones transportadores que llevan la carga y que el proceso de consolidación lo terminan realizando en el terminal, situación que se evidencia en gran medida en la carga perecedera (flores para exportación) de cultivadores pequeños. Otro problema de índole logístico es que un solo transportador trae carga de varios exportadores o para varias aerolíneas, generando demoras en la entrega de la carga y, por ende, mayor tiempo de ocupación de parqueadero en el aeropuerto. Muchos de los conductores de esos furgones también son propietarios independientes, por lo que existe riesgo de seguridad cuando en temporada alta ingresa una gran cantidad de estos vehículos al parqueadero del terminal de carga.
 - El funcionario de la concesión en la entrevista informó que, en el lindero occidental que colinda con el río de Bogotá, los terrenos no son lo suficientemente estables para una posible expansión por parte de la



nueva concesión, lo que requeriría de una gran inversión para adecuar esos terrenos a las necesidades de una terminal de carga.

- El actual riesgo que tienen a nivel de seguridad es el ingreso de transportadores que recogen o llevan mercancías que son para descargar directo o exportación, durante períodos de temporada alta (febrero y mayo), ya que se incrementa la operación y aumenta el riesgo de pérdida de mercancías. Aunado a esto, en algunos momentos de dichas temporadas, el área de parqueo queda corta para el gran volumen de la operación.
- DIRECCIÓN SECCIONAL DE ADUANAS DE BOGOTÁ AEROPUERTO EL DORADO. DIVISIÓN DE OPERACIÓN ADUANERA:
 - El desplazamiento al interior del terminal de carga es a pie, teniendo presente que, en algunas ocasiones, la distancia a recorrer puede ser mayor a 1 km, y pese a que la Dirección Seccional cuenta con vehículo, carece de conductor disponible para movilizar a los inspectores, que en muchos casos deben ir de un extremo a otro del terminal de carga.
 - El área de carga internacional comprende todo el terminal de carga: plataformas, bodegas de Ground Handling, bodegas de courier y hangares ubicados cerca al Puente Aéreo, es decir, al otro lado de la terminal de carga, al costado norte de la Calle 26.
 - Se requiere tener presente que los Ground Handling deberán aumentar la logística de equipos y personal para manipulación de carga, frente a la que tienen actualmente.
 - En la normatividad para agencias de aduanas es importante incluir requisitos más exigentes que sean sancionables, para la contratación de personal para agentes de aduanas, ya que actualmente son los principales actores en causar errores durante el procedimiento de nacionalización de las mercancías, y que acuden con gran frecuencia a la Dirección Seccional a elevar consultas de información de conceptos muy básicos.



	AVIANCA CARGO	AEROSAN	MENZIES	TAESCOL	FEDEX
AREA TOTAL m ²	5.500	2.500	1.000	3.000	2.700
PESO MAXIMO kg x ESTIBA	250	1500	1800	640	1000
POSICIONES rack	1.440	1.400	200	720	36
PESO TOTAL EN TONELADAS	360.000	2.100.000	280.000	460.800	36.000
AREA DE INSPECCION M ²	40	40	110	Variable	60
MONTACARGAS	5	7	3	8	3
BASCULAS	4	4	3	9	5
Descargue Directo inicial	60% a 65%	70%	50% a 60%	70%	N/A
Descargue Directo real (luego de reasignación a depósito)	40% a 35%	50%	40% a 50%	55%	N/A
Depósito, zona franca y tránsitos inicial	40% a 35%	30%	40% a 50%	30%	N/A
Depósito, zona franca y tránsitos real	60% a 65%	50%	50% a 60%	45%	N/A

Tabla No. 13

INFORME REALIZADO POR FUNCIONARIOS DE LA SUBDIRECCIÓN DE REGISTRO Y CONTROL ADUANERO - 2023

Sandra Ivette Ramos V
Carlos Enrique Talero
Cesar Augusto Gómez S
Mauricio Ardila
Gabriel Leonardo Español



DIAN