prosantander

Comunicado # 12

Posición frente al Proyecto de Decreto que modifica parcialmente el Estatuto Aduanero

Bucaramanga, enero 12 de 2024

1. El 14 de noviembre de 2023, el Ministerio de Hacienda publicó para comentarios el Proyecto de Decreto "Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1165 de 2019".
   a. Específicamente, el artículo 18 pretende modificar el artículo 175 del Estatuto Aduanero, estableciendo la **obligatoriedad de presentar Declaración de Importación Anticipada respecto todas las mercancías que sean importadas** al país; incluyendo la exigencia de presentar declaraciones anticipadas en todas las importaciones (salvo contadas excepciones), con 48 horas mínimas de antelación a toda mercancía que ingrese al "TAN".
   b. Esta exigencia **implica la obligación a la totalidad de los importadores de nacionalizar sus mercancías única y exclusivamente en los Puertos Oceánicos del país**, al ser los únicos ubicados en lugar de **arribo** al Territorio Aduanero Nacional ("TAN") en carga marítima (ubicados en Buenaventura, Cartagena, Barranquilla y Santa Marta), lo cual viola los derechos constitucionales a la igualdad y la prohibición de monopolios.
   c. Elimina y **deroga tácticamente las operaciones de Tránsito Aduanero, Cabotaje y Transporte Multimodal**. En la medida en que **ya no sería posible el traslado de mercancía bajo control aduanero a los Puertos, Depósitos privados y públicos**, así como a los Centros de Distribución Logística Internacional ("**CDLI**"), ubicados **en el interior del país** y en jurisdicciones aduaneras diferentes al lugar de arribo; acabaría con los mismos. La imposibilidad de transportar mercancías bajo control aduanero (sin nacionalizar) a puertos, depósitos públicos y privados y CDLI ubicados en el interior del país, tendrá como consecuencia la eliminación de estos lugares y por ende **acabará las empresas que presan estos servicios**.
   d. En consecuencia, las empresas que le han apostado al desarrollo del multimodalismo en el país, realizando inversiones multimillonarias, que además están habilitadas ante la DIAN, se verán gravemente afectadas y muy posiblemente acabará con su operación.

2. El Proyecto de Decreto **va en contravía del documento CONPES 3982 de 2020** (Política Nacional Logística)[1], el cual establece la necesidad de **incentivar el transporte intermodal** y la infraestructura para su desarrollo. El Proyecto de Decreto, va completamente en contravía del documento CONPES 3982, al **acabar con las operaciones de Tránsito Aduanero, Cabotaje y Transporte Multimodal**, establecidas para el desarrollo y ejecución del **transporte intermodal** (terrestre, férreo y fluvial).

3. Así mismo, el Proyecto de Decreto **va en contravía del Plan Maestro Fluvial 2022**, que es una apuesta del Gobierno Nacional que contribuye a **organizar el crecimiento del país mediante el aprovechamiento de la red fluvial nacional como elemento articulador entre ciudades, centros poblados, regiones y fronteras**, contribuyendo a la reducción de la pobreza y a mejorar las

[1] Objetivo general del CONPES 3982: **Promover la intermodalidad** en el transporte y la **facilitación del comercio** para reducir los costos y tiempos logísticos y así **impulsar la competitividad** del país.
Objetivos específicos: i) **Promover la intermodalidad** a través del desarrollo de **modos de transporte competitivos** y de **conexiones eficientes de intercambio modal** con el fin de reducir los costos logísticos de transporte nacional; y ii) Promover la **facilitación del comercio** a través de la **optimización de la operación e infraestructura de los nodos de intercambio comercial** y los trámites de **importación** y **exportación** con el fin de reducir los tiempos logísticos en las operaciones de comercio exterior.

condiciones de vida de las poblaciones que emplean el transporte fluvial para el movimiento de carga y pasajeros.

4. **Va en contravía del Plan Maestro de Transporte Intermodal** (PMTI): Apuesta del Estado al 2035 para organizar de forma eficiente y estratégica el crecimiento del país. Se busca priorizar los proyectos que tendrán mayor impacto para la economía nacional y desarrollar una red de **infraestructura que logre conectar las ciudades, regiones, fronteras y puertos**; y del **Plan Maestro de Transporte Intermodal 2** (PMTI 2) del Ministerio de Transporte de 2016, cuyo objetivo es la maduración de proyectos de infraestructura, fuentes de pago, financiación de infraestructura, accesos a ciudades, corredores logísticos estratégicos y aspectos normativos para modernizar el marco legal del sector transporte y **promover la intermodalidad**. Estas medidas han sentado las bases para la modernización del sector transporte y la promoción de la intermodalidad en el país; sin embargo, se requiere avanzar en estrategias de modernización de los servicios de transporte y logística, tanto en los modos de transporte como en las zonas de transferencia modal.

5. El 26 de diciembre de 2024, varios gremios tales como ADICOMEX, ALAICO, AMCHAM COLOMBIA, ANDI, ASOCOLFLORES, ASONAV, FENALCO y FITAC remitieron una carta al director general de la DIAN, en la que señalan que "**no están dadas las condiciones** de infraestructura, jurídicas, tecnológicas, ni de seguridad, **para la implementación de las declaraciones anticipadas obligatorias para todo tipo de mercancías**, las inspecciones previas y simultáneas en lugares de arribo, ni las declaraciones de ingreso." (Negrita fuera del texto). Así mismo, exponen 14 puntos que pueden generar **condiciones adversas al comercio exterior** del país.

   La carta concluye: "Consideramos **lamentable que no fueran escuchados los comentarios presentados**, y que las **consecuencias** legales, económicas y sociales **las deba padecer el empresario colombiano, el trabajador de comercio exterior, el ciudadano, y en general la sociedad colombiana**." (Negrita fuera del texto). Posición que es ampliamente respaldada por Prosantander.

6. El **puerto de Barrancabermeja** y el **transporte fluvial por el Río Magdalena** son determinantes para el **desarrollo económico y social del Departamento de Santander**, dado que son factores clave que permiten importar y exportar, de una manera eficiente, a costos razonables y de manera amigable con el medio ambiente, bienes para y de Santander; conectando así al departamento con el resto del mundo. A Santander le costó mucho tiempo, dinero y esfuerzo poder contar con el puerto ubicado en Barrancabermeja, operado por la Sociedad Portuaria Impala Terminals Barrancabermeja SA, y este se ha constituido como un eslabón fundamental para el desarrollo, funcionamiento y sostenimiento de Santander y su población.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, Prosantander solicita que se **revise detalladamente el proyecto de decreto por el cual se modifica parcialmente el Estatuto Aduanero** y las implicaciones sobre el comercio exterior y específicamente sobre las **operaciones de Tránsito Aduanero, Cabotaje y Transporte Multimodal**. Toda vez que como está actualmente planteado el artículo 18 del Proyecto de Decreto, **acabaría con el transporte fluvial por el río magdalena y en general con el transporte multimodal**; y **afectaría gravemente al departamento de Santander**, a su población y su desarrollo económico y social.