



Comité Intergremial de Santander

Bucaramanga, 15 de enero 2024

En riesgo el transporte multimodal por el río Magdalena a causa de proyecto de reforma al Estatuto Aduanero

Pese a que Santander es el **cuarto departamento que más le aporta a la economía del país, ocupa el puesto 24 en porcentaje de vías primarias en buen estado y el puesto 16 en costo de transporte terrestre a aduanas. Por consiguiente, el desarrollo multimodal por el río Magdalena es una apuesta esencial para esta región, ya que permite su conexión con el mundo disminuyendo significativamente los costos de transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero.**

Sin embargo, el proyecto de decreto “por el cual se modifica parcialmente el Decreto 1165 de 2019” (Estatuto Aduanero) a cargo del Ministerio de Hacienda **pone en riesgo la multimodalidad, la cual ha sido una aspiración por décadas del país, del Magdalena Medio y de Santander.** El artículo 18 del mencionado proyecto de decreto, pretende establecer la **obligatoriedad de presentar Declaración de Importación Anticipada respecto a las mercancías que sean importadas única y exclusivamente en los puertos marítimos del país, lo cual viola los derechos constitucionales a la igualdad y la prohibición de monopolios, atentando contra los puertos interiores de comercio exterior habilitados por la DIAN como el existente en Santander sobre el río Magdalena.**

Así mismo, **se eliminan 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 a los puertos marítimos. En consecuencia, las empresas que le han apostado al desarrollo del transporte multimodal, realizando inversiones multimillonarias y que además están habilitadas ante la DIAN, se verán gravemente afectadas acabando con su operación.

En ese sentido, el proyecto de decreto va en contravía del documento CONPES 3982 de 2020 (Política Nacional Logística), que establece la necesidad de incentivar el transporte intermodal y la infraestructura para su desarrollo. Así mismo, acaba con las operaciones de Tránsito Aduanero, Cabotaje y Transporte Multimodal, establecidas para el desarrollo y ejecución del transporte intermodal (terrestre, férreo y fluvial).





Comité Intergremial de Santander

También limita la ejecución del Plan Maestro Fluvial 2022 y el proyecto de navegabilidad por el río Magdalena, las grandes apuestas del Gobierno Nacional para organizar el crecimiento del país mediante el aprovechamiento de la red fluvial, como elemento articulador entre ciudades, centros poblados, regiones y fronteras; y se opone a lo establecido en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2 (PMTI 2), medidas que han sentado las bases para la modernización del sector transporte y la promoción de la intermodalidad en el país.

El puerto de comercio exterior que hoy tiene Barrancabermeja y el transporte fluvial por el río Magdalena son determinantes para el desarrollo económico y social del departamento de Santander y del Magdalena Medio, dado que permiten importar y exportar, de una manera eficiente, a costos razonables y de manera amigable con el medio ambiente. A Santander le ha costado mucho tiempo, dinero y esfuerzo contar con la Sociedad Portuaria Impala Terminals Barrancabermeja SA, la cual se ha constituido como un eslabón fundamental para el desarrollo, funcionamiento y sostenimiento de Santander y su población.

En conclusión, el artículo 18 del proyecto de decreto, pone en riesgo el transporte fluvial por el río Magdalena y por lo tanto el transporte multimodal, lo que afectaría gravemente al departamento de Santander y al Magdalena Medio y su desarrollo económico y social. Teniendo en cuenta lo anterior, **desde el Comité de Gremios de Santander se solicita al gobierno nacional revisar detalladamente el proyecto de decreto, por el cual se modifica el Estatuto Aduanero, las implicaciones sobre el comercio exterior y específicamente sobre las operaciones de Tránsito Aduanero, Cabotaje y Transporte Multimodal.**

