Transporte

Gobierno de Colombia

UPIT



POFPA 2024

Estudio para la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental

POFPA 2024

Estudio para la actualización
del Plan de Ordenamiento Físico
Portuario y Ambiental

Créditos

Este documento fue realizado por la Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP para la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT en el marco del contrato de consultoría No.045 de 2023.

Equipo directivo UPIT:

Directora UPIT

- Martha Constanza Coronado Fajardo

Subdirectora de Estudios y Modelación

- Luz Helena Martínez Mora

Equipo técnico

- Valentina Gutiérrez Rozo
- Juan Camilo Sanabria Torres
- Nelson Fernando Muñoz

Equipo de interventoría:

Consorcio POFPA 2023 integrado por las empresas INCOPLAN S.A. e INGEPLAN.CO S.A.S. BIC

Equipo técnico

- Fabio Villamil
- Sofía Martinez
- Cesar Rosado
- María Alejandrina Vanegas

Equipo consultor:

Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP

Autores

- Carmen Rosales
- María Alejandra García
- Estefany Beltrán
- Carmen Vargas
- Jairo Lozano
- Julieta Cioffi
- Cecilia Norman

Corrección de estilo:

- Equipo UPIT

Fotografía:

- UPIT
- Ministerio de Transporte
- Steer

Diseño gráfico y diagramación

- Juliana Jaramillo Olmos
- David Pinzón Rojas
- Equipo comunicaciones UPIT

Abreviaturas y siglas

Abreviatura y sigla	Definición
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANLA	Autoridad Nacional de Licencias de Ambientales
ANT	Agencia Nacional de Tierras
AUNAP	Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca
CAR	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca
CARSUCRE	Corporación Autónoma Regional de Sucre
CAS	Corporación Autónoma Regional de Santander
CRA	Corporación Autónoma Regional del Atlántico
CIOH	Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
CORALINA	Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina
CORANTIOQUIA	Corporación Autónoma Regional del Centro Antioquia
CORMAGDALENA	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena
CORPAMAG	Corporación Autónoma Regional del Magdalena
CORPOCESAR	Corporación Autónoma Regional del Cesa
CORPOGUAJIRA	Corporación Autónoma Regional de la Guajira
CORPONARIÑO	Corporación Autónoma Regional de Nariño
CSB	Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar
CVC	Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca
CVS	Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y San Jorge
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIMAR	Dirección General Marítima – Autoridad Marítima Colombiana

Abreviatura y sigla	Definición
DNP	Departamento Nacional de Planeación
EOT	Esquema de Ordenamiento Territorial
EPA	Establecimientos Públicos ambientales
IDEAM	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales
IGAC	Instituto Geológico Colombiano Agustín Codazzi
INVEMAR	Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
MADS	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
MT	Ministerio de Transporte
PBOT	Plan Básico de Ordenamiento Territorial
PDET	Desarrollo con Enfoque Territorial
PEMOT	Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PMA	Plan de Manejo Ambiental
POFPA	Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental
POMIUAC	Planes de Ordenación y Manejo Integrado de la Unidad Ambiental Costera
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
RNDC	Registro Nacional Despachos de Carga por Carretera
SINAP	Áreas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas protegidas
SSD SAMP	Sistema de Soporte de Decisiones del Subsistema de áreas Marítimas Protegidas
ST	Superintendencia de Transporte
TdR	Términos de Referencia
UPIT	Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte
UNGRD	Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres
ZP	Zona Portuaria





Documento POFPA

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, con el apoyo de otras entidades y autoridades del sector, debe desarrollar una nueva metodología para la actualización del POFPA, esta metodología tiene como objetivo proporcionar una erramienta de planificación abierta, flexible y robusta para facilitar decisiones oportunas en la planificación portuaria.

Frente a este compromiso, la UPIT adelantó el proceso para la actualización del POFPA, a través del Contrato de Consultoría No. 045-2023 celebrado entre LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT Y LA UNIÓN TEMPORAL SERMAN SAENZ - STEER – INP cuyo objeto es “Realizar un estudio para la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental que permita fortalecer la planificación y desarrollo del sector portuario en Colombia, así como poner en marcha las acciones de política pública propuestas en el sector”.

Este documento, corresponde al documento integrado POFPA 2024 (Etapa 8), el cuál como anexo contiene los documentos de las etapas de la consultoría mencionada anteriormente.

- **Etapa 1.** Elaboración plan de trabajo y cronograma de actividades.
- **Etapa 2.** Levantamiento de información.
- **Etapa 3.** Caracterización.
- **Etapa 4.** Actualización de la metodología de zonificación y propuesta de zonificación.
- **Etapa 5.** Identificación y evaluación de problemáticas.
- **Etapa 6.** Formulación de estrategias y acciones para el fortalecimiento del sector Portuario.
- **Etapa 7.** Herramienta de Información Portuaria.

Contenido

Prólogo

| Pág. 9

Contexto

| Pág. 11

1

¿Qué es el POFPA?

| Pág. 13

2

Sistema Portuario Colombiano

| Pág. 19

3

Planificación y ordenamiento físico y ambiental

| Pág. 31

4

Retos del sistema portuario colombiano

| Pág. 45

5

Estrategias de fortalecimiento del sistema portuario

| Pág. 49

6

Glosario

| Pág. 57



Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2016.

POFPA 2024

Estudio para la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental

Prólogo



El Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental (POFPA) es una herramienta clave para la planificación portuaria en los litorales de Colombia que considera la oferta marítima y continental, las condiciones ambientales, socioeconómicas, y la infraestructura disponible para el desarrollo de las actividades portuarias en el país.

La actualización del POFPA no se hacía desde hace 16 años y hoy **la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)**, comprometida con su mandato de promover la eficiencia, sostenibilidad e integración en la planeación, asume el reto y renueva el POFPA, estableciendo un precedente y un hito en la planificación de la infraestructura portuaria en Colombia, en un esfuerzo que garantiza una gestión más coordinada y proactiva del sector.

Este documento contiene **cinco capítulos** que proporcionan información clave y estratégica sobre el Sistema Portuario Colombiano, sus retos, el POFPA, el Potencial de Planificación física y ambiental y las estrategias de fortalecimiento del sistema portuario.

El proceso de actualización del POFPA incluyó un análisis exhaustivo de los litorales colombianos y sus nueve zonas portuarias, abordando aspectos operativos, ambientales, socioeconómicos, normativos e institucionales. A través de talleres colaborativos con actores clave del sector, se identificaron desafíos y oportunidades, estableciendo las bases para soluciones que refuercen la articulación portuaria con el territorio, promoviendo un desarrollo más equilibrado y competitivo.

Uno de los logros más destacados de este proceso es el desarrollo del **GeoPOFPA**, una herramienta geoespacial interactiva que centraliza y visualiza información relevante para la gestión portuaria. Esta plataforma facilita el acceso a datos esenciales para la toma de decisiones, promoviendo la transparencia y la gobernanza entre los actores públicos y privados.

Con la actualización del **POFPA**, la **UPIT** reafirma su compromiso de liderar el ordenamiento portuario bajo un enfoque integral, promoviendo un modelo de gestión que incentiva la inversión y el desarrollo equilibrado en las regiones costeras y reforzando la visión de Colombia como un país globalmente conectado, competitivo en el comercio internacional y comprometido con un desarrollo territorial inclusivo y sostenible.

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), agradece todos los actores estatales y privados que participaron en el proceso de actualización del **POFPA**, por su disposición y colaboración para el desarrollo de esta tarea, en especial a las terminales portuarias, las entidades del Sector Transporte, entidades del Sector Ambiente, entidades del Sector Minas y Energía, entidades del sector de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y a la Dirección General Marítima (DIMAR), entre muchas otras.

Martha Constanza Coronado Fajardo
Directora general de la UPIT



Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.
Fuente: UPIT, 2024.

Contexto

La implementación de la Ley 1ª de 1991 ha sido un gran éxito para el desarrollo de la infraestructura portuaria en Colombia, al transformar un sistema ineficiente en un modelo de concesión que ha impulsado el progreso, la eficiencia y el dinamismo en los últimos 30 años. Esta transformación ha optimizado los tiempos de operación, reducido los costos logísticos y mejorado significativamente la conectividad con los mercados internacionales, fortaleciendo la competitividad del país. La inversión continua en modernización portuaria es esencial para seguir mejorando los servicios logísticos, lo que impulsa el desarrollo económico y posiciona a Colombia como un actor clave en el comercio global.

Tras más de tres décadas de aplicación de la Ley, y sin desconocer sus bondades, se ha diagnosticado la necesidad de revisar algunos de los componentes del sistema, con el fin de adaptarlos a las nuevas necesidades del mercado internacional de servicios portuarios y a la realidad de la operación de los terminales en las diferentes zonas portuarias del país.

Conforme a lo indicado en el documento CONPES 4118 de 2023: Política Nacional Portuaria, superar los retos que enfrenta hoy el sector portuario es fundamental para el desarrollo económico colombiano. Por un lado, la articulación de la infraestructura portuaria con el ordenamiento de los territorios contribuye a que las regiones desarrollen ventajas competitivas y alcancen un mayor grado de especialización productiva. Así mismo, habilita el acceso físico a alimentos, materias primas y equipos utilizados en la cadena logística, al tiempo que facilita la producción, a través de su impacto positivo en la consolidación de cadenas de suministro eficientes.

Ahora bien, las bases del PND 2022-2026 establecen la necesidad de la armonización de los instrumentos de ordenamiento territorial con eventuales expansiones, nuevas áreas de implementación de infraestructura portuaria y mejoras en los accesos a las terminales portuarias. En ese contexto, se requiere la actualización de los instrumentos técnicos que incidan sobre el ordenamiento físico y ambiental de los entornos portuarios, para lograr que mantengan armonía con los instrumentos de planeación y reconozcan a los puertos como determinantes del ordenamiento en los territorios donde se desarrollan.

Por lo anterior, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT a través del Contrato 045 de 2023, seleccionó a la Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP para el desarrollo del estudio de actualización del Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental – POFPA, como una herramienta de planificación territorial, estratégica y flexible que se convierta en la hoja de ruta para la toma de decisiones, propicie el crecimiento del sistema portuario colombiano y facilite la puesta en marcha de las acciones de política pública propuestas en el sector.



Puerto de Agua Dulce, Buenaventura.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2017.



Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2014.

1

¿Qué es el POFPA?

Este capítulo responde a que es el POFPA y su importancia en términos de planeación portuaria, en donde se presenta la meta, principios y objetivo de este.

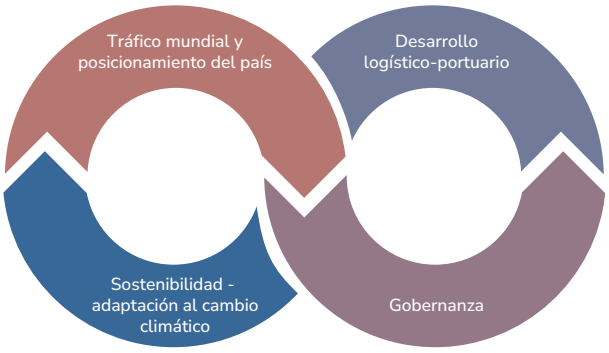
¿Qué es el POFPA? 1

El Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental POFPA representa una herramienta de planificación portuaria de los litorales colombianos en función del desarrollo Portuario que toma en cuenta la oferta marítima y continental, las condiciones ambientales, socioeconómicas y la disponibilidad de infraestructura para la actividad portuaria. Es un instrumento prospectivo para el ordenamiento estructurado y eficaz del sistema portuario y propuesta de desarrollo impulsada por el Gobierno Nacional para fortalecer la institucionalidad y establecer una hoja de ruta para los tomadores de decisiones. Así pues, la formulación del POFPA tiene en cuenta y busca atender los retos del sistema portuario identificados a lo largo de la consultoría.

El POFPA está contemplado en el primer Eje estratégico de la Política Nacional Portuaria formulada en el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) 4118 de 2023, allí se define un periodo de actualización definido por la UPIT el cual no debe ser superior a 4 años, con el fin de contar con una herramienta actualizada que permita la toma de decisiones en el sector portuario.

La última versión de este instrumento de planificación portuaria, data del año 2008. La Metodología de la actualización del instrumento de ordenamiento del sistema portuario colombiano, parte de la propuesta metodología del POFPA 2008 y los nuevos elementos que se consideran "factores claves de éxito" que deben considerarse para la formulación de este, entendiendo todo el contexto de política explicado ampliamente en este capítulo.

Gráfica 01
Factores de éxito para actualización del POFPA 2024



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024 a partir de DNP, 2023.



Sociedad Puerto Industrial Aguadulce, Buenaventura
Fuente: Ministerio de Transporte, 2017.



Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2016.

Meta del POFPA

Impulsar el desarrollo económico del país a través de la consolidación de un sistema portuario nacional integrado, sostenible y competitivo a nivel global, maximizando la eficiencia en la operación y el valor agregado del recurso marítimo-fluvial a la vez que se logra una incorporación armoniosa entre puertos y con el territorio, esto auspiciado por una autoridad portuaria nacional especializada y competente.

Objetivo general

Contar con una herramienta de planificación portuaria que propenda por la planificación coordinada de las actividades logístico-portuarias, mejorando la relación de interdependencia entre las ciudades y sus terminales portuarias, para facilitar la articulación entre los usos del suelo con dichas actividades.

Gráfica 02
Objetivos propuestos para desarrollar la actualización del POFPA 2024



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024 a partir de DNP, 2023.

Es por esto por lo que, teniendo en cuenta lo anterior y a partir de la información consolidada y analizada en las etapas del contrato, que permitieron caracterizar el sistema portuario colombiano e identificar sus retos, se presenta el desarrollo de la actualización del POFPA.

Con este enfoque, a continuación, se presentan los principios que se deben tener en cuenta para el éxito de la propuesta del POFPA 2024:

Visión a largo plazo: el plan incorpora acciones de planificación, programas y proyectos sostenibles en el tiempo, en consideración de los impactos que estos pueden tener a futuro y estableciendo instrumentos para dar la continuidad requerida sin limitar la posibilidad de optimización de las estrategias.

Coordinación: comunicación oportuna y suficiente entre las entidades con responsabilidades del sistema portuario para identificar necesidades de cooperación, tomar decisiones y fortalecer capacidades.

Cooperación: apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparte la responsabilidad y el interés en el crecimiento económico del país.

Universalidad: las estrategias formuladas en el presente plan estarán dirigidas a la todos los residentes de Colombia sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. A su vez, este principio reconoce la necesidad de priorizar la ejecución de políticas en atención a las necesidades más apremiantes, la protección de los actores más vulnerables, la compasión por los menos favorecidos y disponibilidad de recursos.

Participación social y aprendizaje mutuo: definición e implementación de mecanismos para permitir la intervención e incidencia del sector privado y la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos.

Seguimiento y evaluación orientada a resultados: definición de planes de acción que identifiquen, entre otras acciones, el alcance de las actividades, los responsables de su ejecución y los plazos para ello, junto con herramientas y mecanismos que faciliten el seguimiento a los avances, al cumplimiento. Adicionalmente, este principio contempla la incorporación de actividades de evaluación que permita identificar los logros, fortalezas, debilidades y restos y con esto, fundamentar la toma de decisiones y acciones de los diferentes involucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.



Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.
Fuente: UPIT, 2024.



Sociedad Portuaria Puerto Nuevo, Ciénaga.
Fuente: Steer, 2024.



Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2016.

2

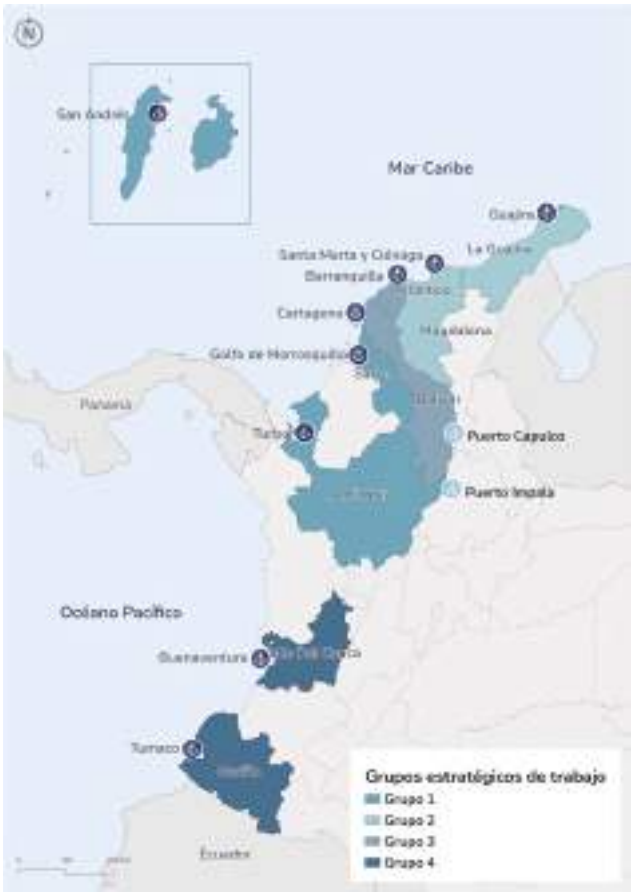
Sistema Portuario colombiano

Este capítulo presenta a modo de contexto la caracterización del sistema portuario colombiano en donde se ilustra la situación actual en términos físicos, operativos, ambientales y sociales.

Sistema Portuario Colombiano 2

Para la construcción del POFPA, se definió el marco espacial constituido por los dos litorales Pacífico y Caribe, delimitando está área de acuerdo con los límites de las Unidades Ambientales Costeras (UAC), las zonas portuarias del país y teniendo en cuenta los terminales fluviales del Rio Magdalena Gamarra y Barrancabermeja.

Gráfica 03
Área de estudio POFPA 2024

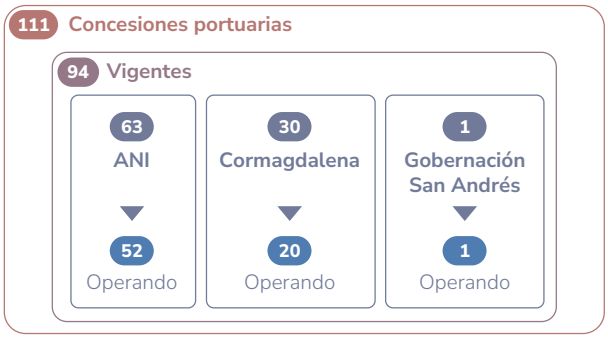


Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2023.

Infraestructura del Sistema Portuario

Desde la expedición de la Ley 1ª de 1991, el Sistema Portuario colombiano funciona a través de contratos de concesión otorgados por la Agencia Nacional de Infraestructura, Cormagdalena y el Departamento de San Andrés. En Colombia desde 1991 se han otorgado 111 Concesiones portuarias, de las cuales 94 se encuentran vigentes. De estas concesiones vigentes, 81 son de carácter marítimo, 11 son fluviales y 2 son tanto marítimos como fluviales.

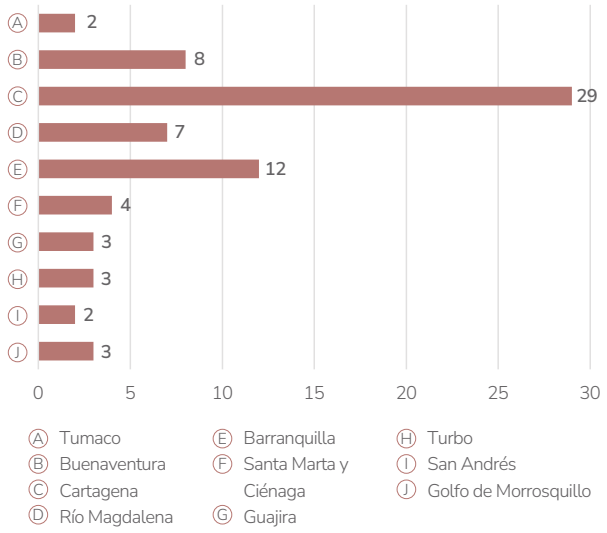
Gráfica 04 Estado de contratos de concesión portuaria



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en ANI, Cormagdalena y Gobernación de San Andrés, 2024.

Una **Zona Portuaria** es un área en la que se desarrollan instalaciones industriales y actividades económicas conexas o vinculadas con las actividades que se efectúan en un Puerto. En Colombia existen 10 Zonas portuarias definidas, en donde se concentran varias terminales portuarias que ofrecen servicios para diferentes tipos de carga y diferentes tipos de buque. Incluidas las localizadas en el Río Magdalena. El desarrollo del POFPA se enfocó en las 9 zonas portuarias marítimas y las terminales portuarias fluviales de Capulco en Gamarra e Impala en Barrancabermeja.

Gráfica 05
Concesiones portuarias en operación por zona portuaria



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en ANI, Cormagdalena y Gobernación de San Andrés, 2024.

Embarcaderos, marinas y astilleros

Los embarcaderos: son construcciones sobre una playa o sobre las zonas de bajamar, o sobre las zonas adyacentes a éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.

Los astilleros: son instalaciones industriales que posee capacidades e instalaciones para diseñar, construir, convertir, reparar, modificar, modernizar, desguazar, reciclar, naves, artefactos navales, plataformas y estructuras flotantes o fijas en el agua, el suelo y subsuelo marinos, así como para la instalación, mantenimiento y reparación de los diferentes sistemas principales y auxiliares de las unidades mencionadas.

Marinas: son embarcaderos destinados al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.

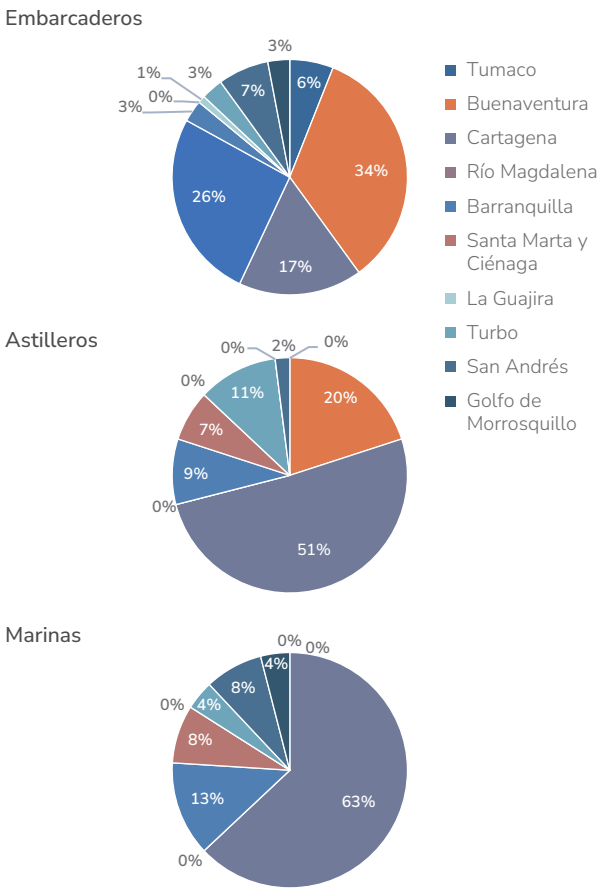
26%
de los embarcaderos se encuentran sobre el Río Magdalena

34%
en la zona portuaria de Buenaventura.

La ZP de Cartagena se distingue por tener la mayor cantidad de astilleros (50,9%) y marinas (62.5%), dada su vocación turística y recreativa.

Las ZP de La Guajira, San Andrés, Tumaco y el Río Magdalena, no cuentan con astilleros. Estas mismas y sumando la ZP de Buenaventura, no cuentan con marinas.

Gráfica 06
Distribución de embarcaderos, astilleros y marinas por zona portuaria



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en DIMAR, 2024.



Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura.
Fuente: UPIT, 2024.

El Puerto es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. **Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles, astilleros, marinas y embarcaderos.**

Los **Terminales Portuarios** son la unidad física y funcional por excelencia de un puerto. En ellas se concentra la oferta de servicios necesaria para cumplir con su función más elemental, consistente en transferir mercancía del lado marítimo y/o fluvial al terrestre, y en algunos puertos, asegurando la intermodalidad de la infraestructura de transporte.

Infraestructura de acceso

Teniendo en cuenta que los puertos contribuyen en gran parte al desarrollo y a la competitividad del país, es preciso mencionar que la infraestructura de acceso en los diferentes modos juega un papel crucial en los mismos, debido a esto, es necesario garantizar una adecuada infraestructura que lleve a la correcta integración de los accesos viales, férreos y fluviales para permitir la eficiencia y efectividad del sistema portuario de Colombia.

Gráfica 07
Vías de acceso hacia las zonas del litoral Caribe y litoral Pacífico



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en INVIAS, 2024, ANI, 2023 e IGAC, 2017.

En el modo carretero, las principales vías primarias que comunican las zonas portuarias son la Troncal de Oriente, Troncal del Magdalena y Troncal de Urabá en términos de vías troncales y las vías transversales como Transversal del Caribe, Medellín – Puerto Santander, Transversal Buenaventura – Villavicencio y Tumaco-Mocoa. Respecto a los corredores logísticos que tienen incidencia directa con las zonas portuarias encontramos: Bogotá – Buenaventura – Ipiales, Cali – Medellín – Cartagena, Bogotá – Barranquilla.

Por su parte, en términos de conectividad férrea, el 100% de la red férrea del pacífico se encuentra inactiva, lo cual significa una perdida en el potencial del transporte de carga por el modo férreo en la zona portuaria de Buenaventura e incluso en la zona portuaria de Tumaco. En contraste el Atlántico cuenta con el 100% de su red férrea activa, sin embargo, solo conecta a Santa Marta y Ciénaga, una de las 7 zonas portuarias de la región caribe.

En términos fluviales, en la actualidad Colombia es uno de los países del continente latinoamericano que cuenta con mayor densidad de redes fluviales en relación con la extensión del territorio. La red fluvial de Colombia abarca una longitud total 24.725km, de los cuales 74% (18.225km) de su longitud total es navegable y puede ser transitada permanentemente por embarcaciones menores. Por su parte, el 62% (11.273 km) de la red navegable, puede ser transitada además por embarcaciones mayores: en 7.063km de forma permanente y en 4.210km de forma transitoria.

Finalmente, en referencia a los canales de acceso marítimo, es preciso indicar que los canales de acceso a los puertos públicos marítimos propiedad de la Nación son Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Tumaco y San Andrés como se muestra a continuación, cuyas profundidades oscilan entre 7,5 m y 20,5 metros. Las zonas portuarias que no se incluyen en la tabla gozan de acceso marítimo con profundidad natural.

Profundidad de los canales de acceso marítimos a los puertos de carácter público

Canal de Acceso	Profundidad (m)
San Andrés	8,3 m
Cartagena	17,5 m Manzanillo
	20,5 m Bocachica
Barranquilla	9,14 m - 12,19 m
Buenaventura	12,5 m Bahía interna
	13,5 Bahía externa
	4,4 m Canan San Antonio (Cabotaje)
Tumaco	7,5 m

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en DIMAR, 2024.

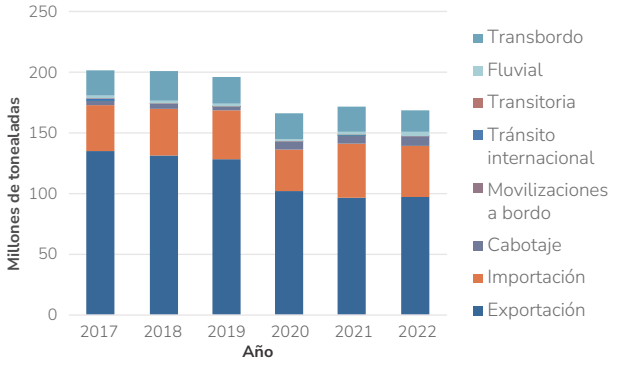
- Las zonas portuarias de **Santa Marta, Golfo de Morrosquillo, Turbo y La Guajira** cuentan con profundidad suficiente para cualquier tipo de buque.
- Las zonas portuarias de **Santa Marta, Golfo de Morrosquillo y Tumaco** tienen terminal con monoboya cuyas profundidades oscilan entre los **17 a 32 m**.

Evolución y composición del tráfico portuario en Colombia 2017 – 2022

De acuerdo con los reportes oficiales de la Superintendencia de Transporte, el Tráfico Portuario anual oscila entre 160 y 200 millones de toneladas.

Gráfica 08

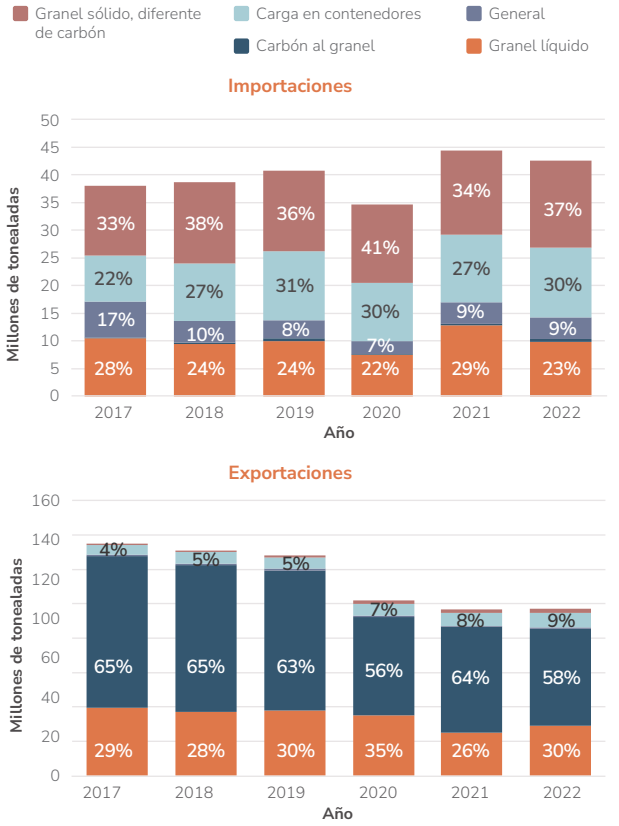
Evolución y composición del tráfico portuario 2017 - 2022



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en Superintendencia de Transporte, 2023.

Gráfica 09

Evolución de la demanda por segmento de carga IMPO y EXPO en Colombia



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en Superintendencia de Transporte, 2023.

Entre 2017 y 2022 el tráfico portuario ha **decrecido 17%.**

Las exportaciones han caído del 67% al 58% del tráfico total (97 Mton 2022).

Las importaciones son el 25% del tráfico de 2022 (42 Mton en 2022).

Tráfico de transbordo sostiene el 11% de participación (18 Mton en 2022).

El movimiento de transbordo corresponde al 40% del tráfico de Cartagena.

7 Mton — El tráfico de cabotaje mantiene participaciones inferiores a 5% del total nacional (7 Mton en 2022).

Los segmentos más relevantes en importación son granel sólido diferente de carbón (37%) y carga en contenedores (30%) (2022).

La distribución por segmento de carga en el tráfico de importación y exportación es **estable**.

El **carbón a granel** concentra más del **50% de las exportaciones**, aunque su participación tiende a disminuir.

Desempeño de los puertos colombianos

De acuerdo con la clasificación del CPPI – Container Port Performance Index del Banco Mundial, 2024, de 348 puertos evaluados se posicionan 4 puertos colombianos de la siguiente manera:

		Clasificación por tamaño
#3	Cartagena	**Mediano**
#44	Buenaventura	**Mediano**
#141	Santa Marta	**Mediano**
#153	Barranquilla	**Pequeño**

Tráfico de cabotaje

En términos de cabotaje, que se entiende como la carga transportada, embarcada y desembarcada entre puertos nacionales. Este tráfico está concentrado en los segmentos de carga de granel líquido, contenedores y carga general y es relevante para las zonas portuarias de San Andrés, Turbo y Tumaco.

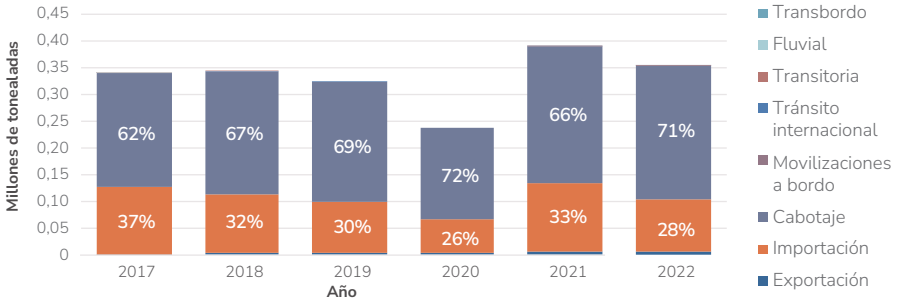
ZP San Andrés

71%

tráfico total es cabotaje

Segmentos

- Granel líquido
- Carga en contenedores



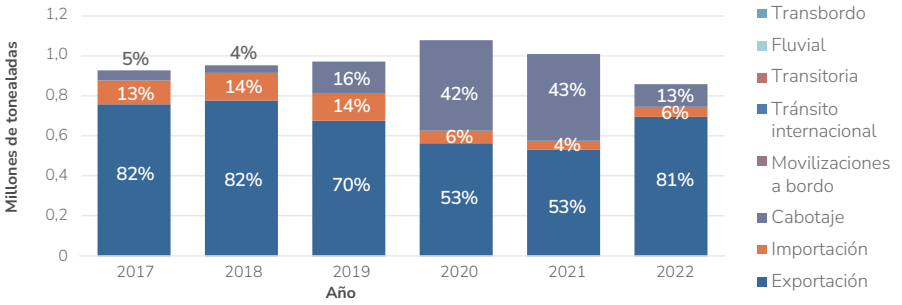
ZP Turbo

13%

tráfico total es cabotaje

Segmentos

- Carga en contenedores



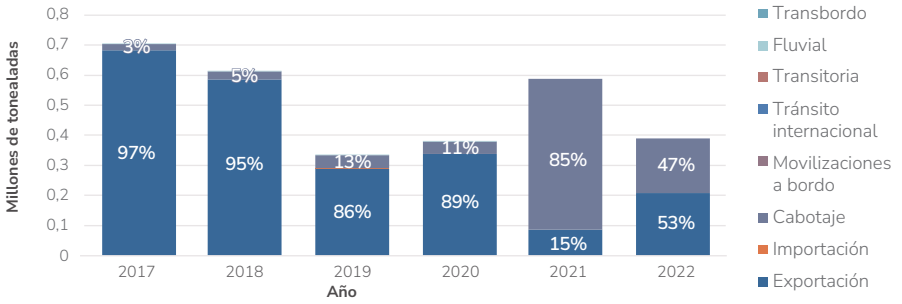
ZP Tumaco

47%

tráfico total es cabotaje

Segmentos

- Granel líquido

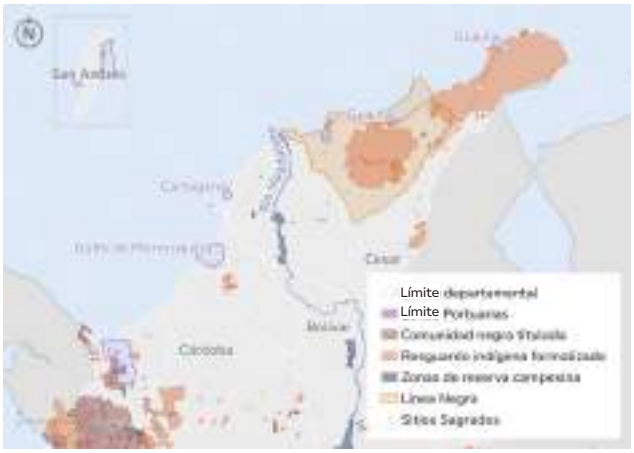


Análisis demográfico y territorial a nivel litoral

En términos socioeconómicos, a continuación, se presenta la localización y caracterización de comunidades negras tituladas, resguardos indígenas y zonas de reserva campesina en los litorales caribe y pacífico, así como la presencia de conflicto armado en estos. Esto con el fin de levantar algunas alertas que deben considerarse a la hora de formular proyectos portuarios y reflejar, que, a pesar del aporte en términos sociales y económicos que ha conllevado la presencia de la actividad portuaria en varios municipios del país, aún existe un reto importante en términos de la desarticulación del crecimiento del sistema portuario, con el desarrollo de los territorios, que ha generado una integración ciudad-puerto espontánea como lo refleja la Política Nacional Portuaria.

Litoral Caribe

Gráfica 10
Localización de comunidades negras tituladas, resguardos indígenas y zonas de reserva campesina en el Litoral Caribe



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en Agencia Nacional de Tierras, 2023.

Ante nuevas concesiones portuarias, se deben considerar las implicaciones en términos de trámites y costos de intervenir los territorios con comunidades negras tituladas, resguardos indígenas, lugares sagrados y reservas campesinas. En el litoral caribe se evidencia la presencia de los siguientes:

Presencia de comunidades indígenas en Antioquia, Atlántico, La Guajira, Magdalena, Córdoba y Sucre – 31 resguardos indígenas formalizados.

La Sierra Nevada de Santa Marta (Magdalena) cuenta con una delimitación territorial ancestral llamada "línea negra" para los pueblos koguis, arhuacos, wiwas y kankuamos.

Presencia de 3 zonas de reserva campesina (Magdalena y Bolívar).

En relación con las dinámicas de violencia por causa del conflicto armado, se presenta el índice de Distribución del Violencia empleado por el Observatorio de Memoria y Conflicto, en donde para el Litoral Caribe se evidencia lo siguiente:

Gráfica 11
Índice de Distribución de Violencia en el Litoral Caribe



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en Observatorio de Memoria y Conflicto, 2020.

Distribución de violencia frecuente: 8 municipios presentan un el índice de distribución de la violencia constante en el tiempo. Estos son Santa Marta y Ciénaga (Magdalena), San Onofre (Sucre), San Bernardo del Viento y Moñitos (Córdoba), Necoclí y Turbo (Antioquia) y Unguía (Chocó).

Sin violencia: 7 municipios sin violencia. Puerto Colombia, Tubalá, Juan de Acosta y Piojó (Atlántico), Santa Calina (Bolívar), Maure (La Guajira) y Sitionuevo (Magdalena).

Litoral Pacífico

Gráfica 12
Localización de comunidades negras tituladas, resguardos indígenas y zonas de reserva campesina en el Litoral Pacífico



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en Agencia Nacional de Tierras, 2023.

Ante nuevas concesiones portuarias, se deben considerar las implicaciones en términos de trámites y costos de intervenir los territorios con comunidades negras tituladas, resguardos indígenas, lugares sagrados y reservas campesinas. En el litoral pacífico se evidencia la presencia de los siguientes:

Presencia de comunidades indígenas a lo largo del litoral – 128 resguardos indígenas formalizados.

Alrededor de 120 territorios étnicos pertenecientes a comunidades negras tituladas en los municipios del litoral.

Gráfica 13
Índice de Distribución de Violencia en el Litoral Pacífico



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en Observatorio de Memoria y Conflicto, 2020.

En relación con las dinámicas de violencia por causa del conflicto armado, se presenta el índice de Distribución del Violencia empleado por el Observatorio de Memoria y Conflicto, en donde para el Litoral Pacífico se evidencia lo siguiente:

Distribución de violencia frecuente: 7 municipios presentan un el índice de distribución de la violencia constante en el tiempo. Estos son Francisco Pizarro, La Tola y Nariño (Nariño), Santa Bárbara (Antioquia), Guapi (Cauca), Bajo Baudó y Nuquí (Chocó).

Sin violencia: No se tienen municipios sin violencia.

Áreas protegidas

Sin duda alguna la presencia de las diferentes categorías de áreas protegidas registradas en el Ministerio de Ambiente – RUNAP- , hacen que los dos litorales colombianos presenten una gran cantidad de ecosistemas biodiversos, por lo cual el país ha realizado un esfuerzo importante para poder establecer en categoría de protección, por lo cual el criterio de áreas protegidas será considerado como un elemento muy importante para definir la zonificación de los litorales, de las Unidades Ambientales Costeras y de las Zonas Portuarias, y el nivel de aptitud de cada una de estas áreas para el desarrollo de proyectos portuarios en el país.

Esta información permitirá a los futuros desarrolladores de proyectos tener los elementos para poder viabilizar los proyectos desde el punto de vista normativo y establecer las áreas con potencial desarrollo, así como las que tienen limitantes para su establecimiento.

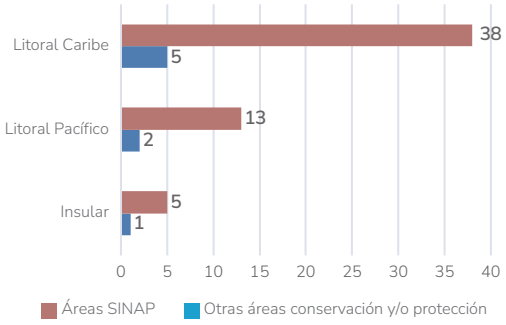
De la caracterización se identifica que el litoral pacífico colombiano es la zona más rica e importante desde el punto de vista ambiental y estratégico en Colombia, pues posee dos de los atractivos más importantes: el Parque Nacional Natural Utría y el Distrito Regional de Manejo Integrado Golfo de Tribugá Cabo Corrientes, además de otras playas de gran belleza y atractivo.

56 áreas protegidas
pertenecientes al SINAP

68%	23%	9%
en el litoral **Caribe**	en el litoral **Pacífico**	en la zona **Insular**

8 áreas	62%
con otras estrategias de conservación y desarrollo sostenible	están en el **Pacífico**

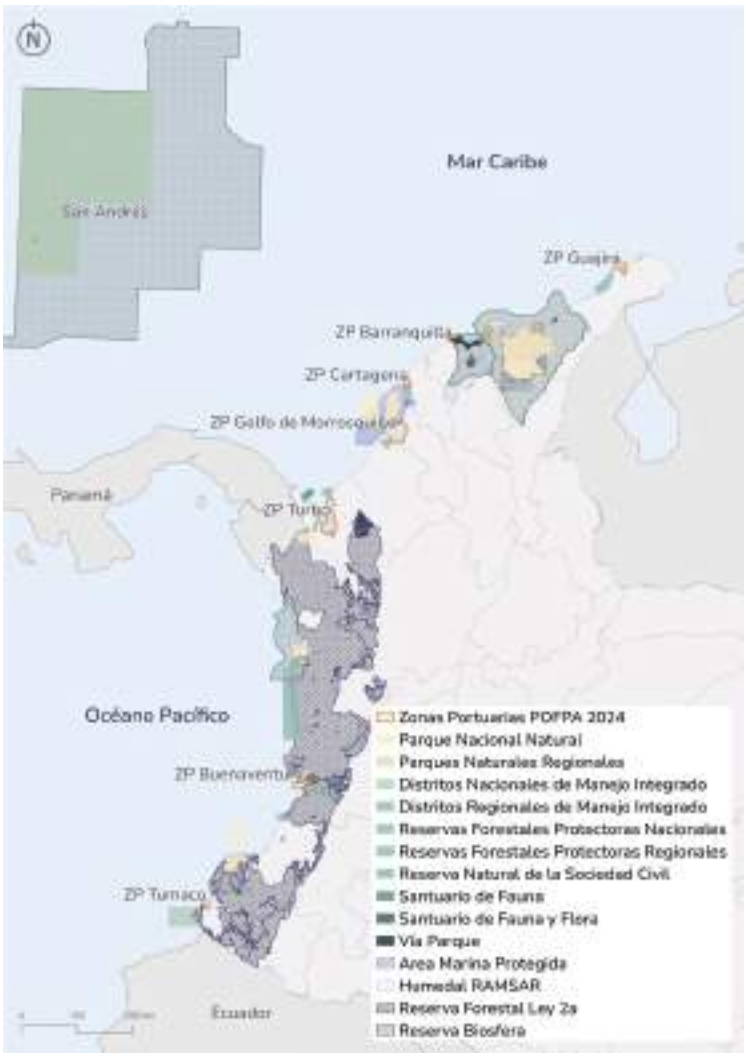
Gráfica 14
Localización de áreas de conservación y o protección y áreas SINAP



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en SINAP y MinAmbiente, 2023.

La distribución variada de ecosistemas marinos, costeros y terrestres subraya la importancia de implementar estrategias de conservación adecuadas. La conservación y manejo sostenible de ecosistemas asociados a coberturas naturales es crucial para mantener la funcionalidad y resiliencia de los puertos, asegurando que el desarrollo económico no comprometa la estabilidad de los ecosistemas.

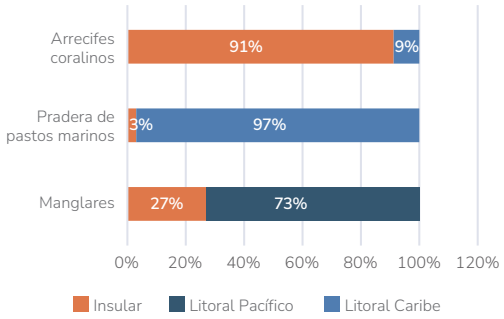
Gráfica 15
Localización de áreas de protección y conservación



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en SINAP y MinAmbiente, 2023.

Existe una alta ocupación de la zona costera y marina con áreas en alguna categoría de protección y/o conservación.

Gráfica 16
Distribución de ecosistemas estratégicos y/o sensibles

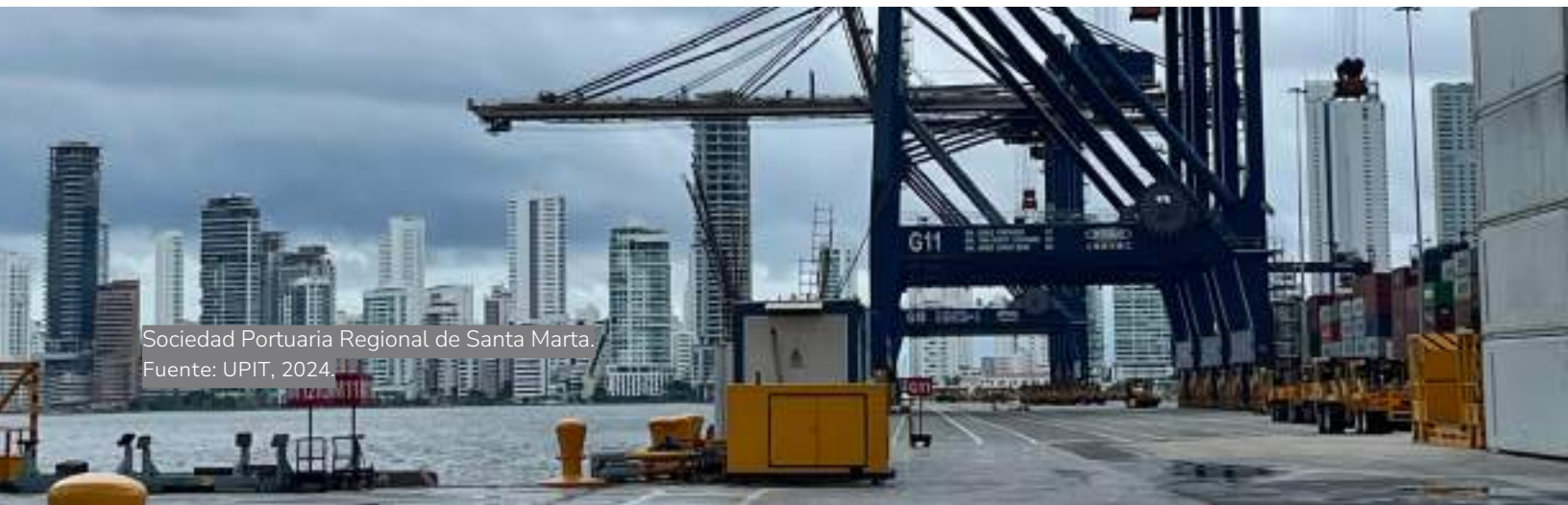


Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en SINAP y MinAmbiente, IDEAM, 2023.

Gráfica 17
Localización de ecosistemas estratégicos y/o sensibles



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024, con base en SINAP y MinAmbiente, IDEAM, 2023.



Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.
Fuente: UPIT, 2024.



Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.
Fuente: Steer, 2024.



Puente Purnio, Puerto Salgar.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2018.

3

Planificación y ordenamiento físico y ambiental

Este capítulo presenta la metodología de zonificación de los litorales Pacífico y Caribe y los resultados de su aplicación, así como la metodología de uso de zonas portuarias del país. Este análisis tiene como insumo la caracterización del sistema portuario colombiano.

Planificación y ordenamiento físico y ambiental 3

Con el fin de contar con una herramienta de planificación en términos físicos, ambientales y sociales, el POFPA plantea una zonificación de los litorales Caribe y Pacífico del país y una zonificación de uso para las zonas portuarias.

La zonificación de los litorales del país se basa en criterios ambientales, físicos y sociales e identifica las zonas por aptitud portuaria de la línea de costa y de las áreas terrestres adyacentes para usos portuarios. Esto con el fin de identificar las zonas con potencial para el desarrollo portuario a futuro en el país.

Esta metodología apunta a identificar nuevos sectores que posean alta, media o baja aptitud para desarrollos de nuevas terminales portuarias, como también, aquellos en donde la posibilidad de desarrollar nueva infraestructura es nula por tener restricciones ambientales.

Ahora bien, en las zonas portuarias, se tomó como base la metodología de zonificación de los litorales y se incluye un criterio de ordenamiento territorial, en donde para cada municipio se identifican los usos del suelo que permiten la actividad portuaria de acuerdo con los instrumentos de planificación territorial. Esto con el fin identificar posibles zonas de expansión futura de las zonas portuarias principales, actualizar los límites de las zonas portuarias existentes en el país e identificar las restricciones existentes dentro de estas en términos de usos y compatibilidad de estos.

Lo anterior, tomo además como referencia la zonificación del PIOP 2008 y la propuesta metodológica para la zonificación de este desarrollada por el por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

La propuesta de zonificación permitirá a los tomadores de decisión y al sector privado, contar con alertas y/o consideraciones especiales, principalmente de carácter ambiental y físico, con lo mejor de la información secundaria disponible. En la medida que la información se mejore, la UPIT podrá replicar el ejercicio de zonificación para mantenerla actualizada.

Zonificación de litorales colombianos

La metodología de zonificación de los litorales colombianos contempla la superposición de criterios de aptitud física, ambiental y socioeconómica. El conjunto de estos permite como resultado contar con la zonificación de aptitud física y socioambiental de los litorales.

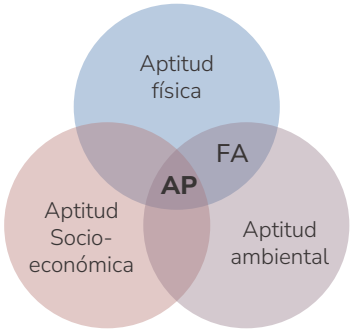
Los criterios establecidos en la metodología de zonificación de litorales se aplicaron a todos los sectores a lo largo de los litorales Caribe y Pacífico. Para esto, se sectorizó esta extensión geográfica es mediante los límites de las Unidades Ambientales Costeras (UAC) que cubren ambos litorales y la zona insular de San Andrés, definidos por el Ministerio de Ambiente, tal como se muestra en la siguiente figura.

Gráfica 18
Unidades Ambientales Costeras



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2024.

Gráfica 19
Modelo de zonificación de litorales POFPA 2024

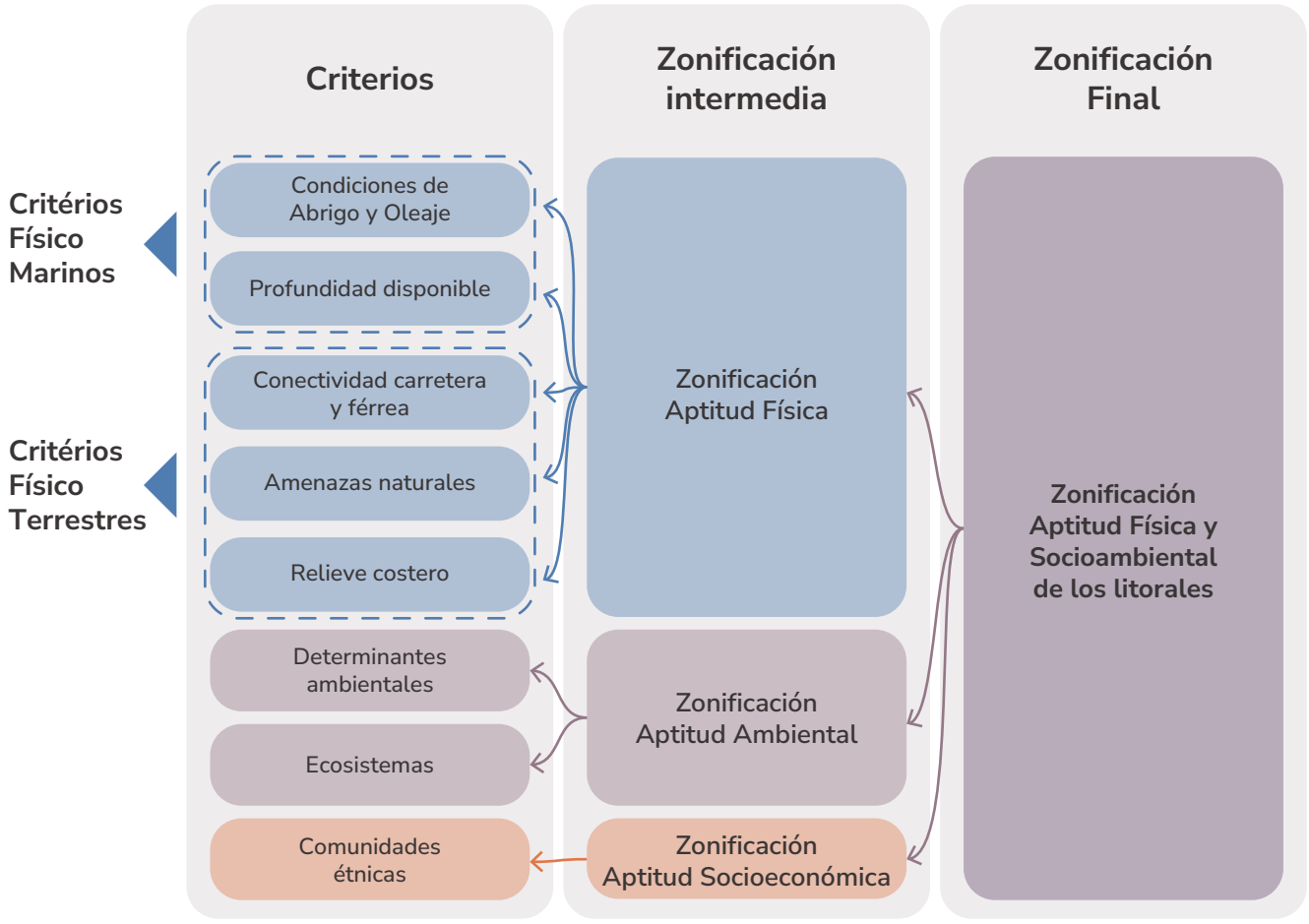


Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024.



Sociedad Portuaria Impala Terminals Barrancabermenja S.A.
Fuente: Steer, 2024.

Gráfica 20
Criterios y procedimiento de zonificación POFPA 2024

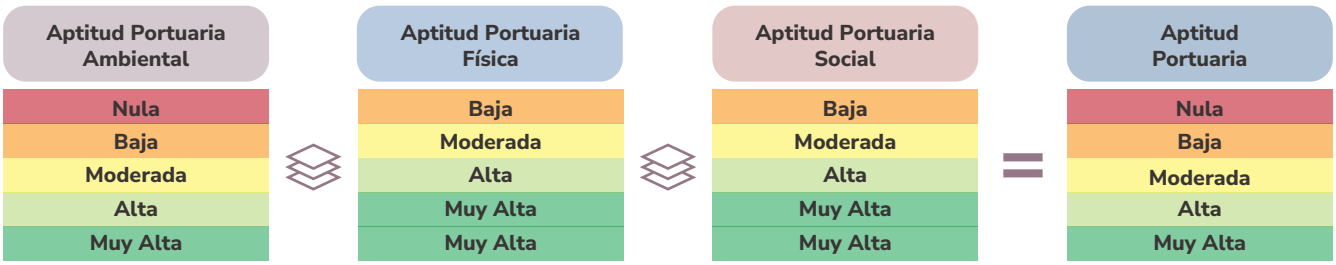


Fuente: Unión Temporal Serman Saenz- Steer – INP, 2024.

Los resultados se presentan a partir de la superposición de criterios en la cual los resultados se ven condicionados por la característica más restrictiva de cualquier par de criterios comparados, obteniendo como resultado categorías de aptitud portuaria, reflejadas en franjas, terrestres y marinas, que según su naturaleza puedan presentar aptitud alta, media o baja para futuros desarrollos portuarios, o en su defecto aptitud nula por consideraciones ambientales.

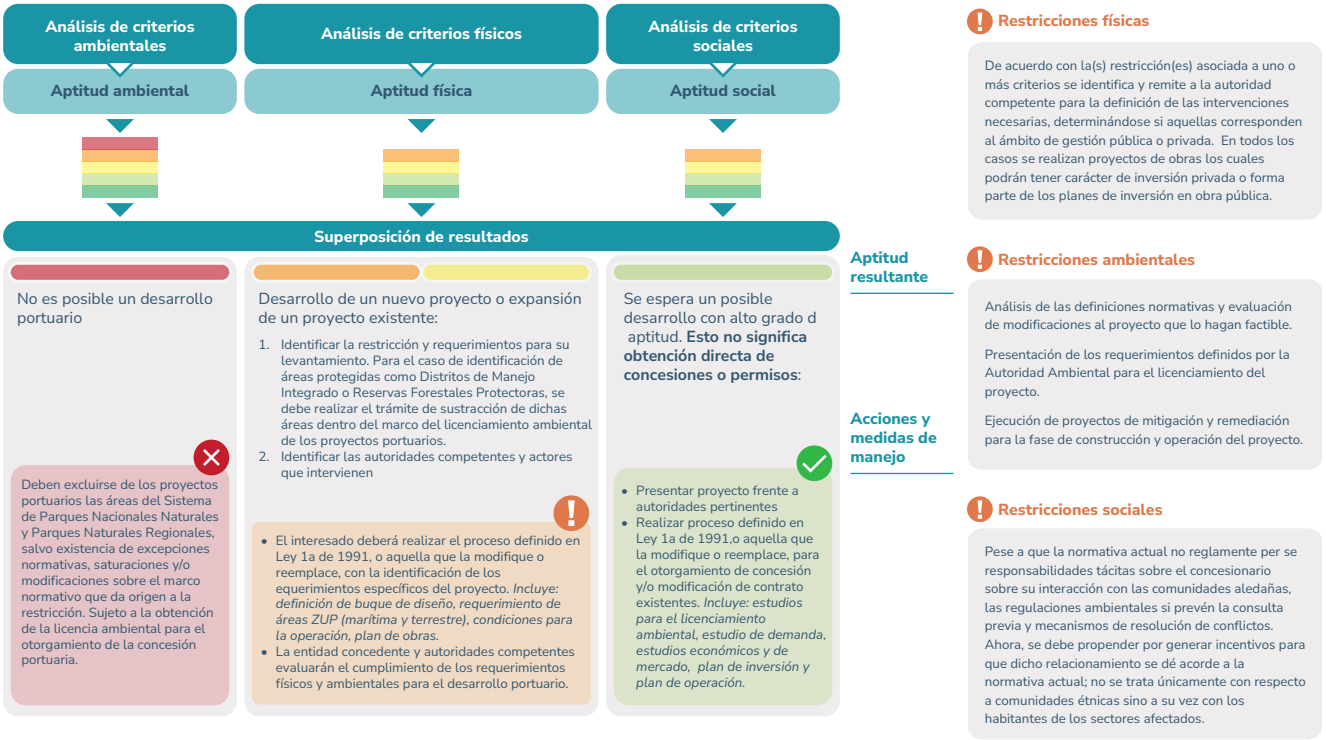
Todas aquellas zonas que no posean una aptitud nula tendrán potencial de desarrollo portuario. Este potencial podrá ser alto, moderado o bajo, y las condiciones podrán mejorarse de acuerdo con los requerimientos técnicos y/o financieros a los que haya lugar.

Gráfica 21
Escala semafórica de cruce de capas



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024..

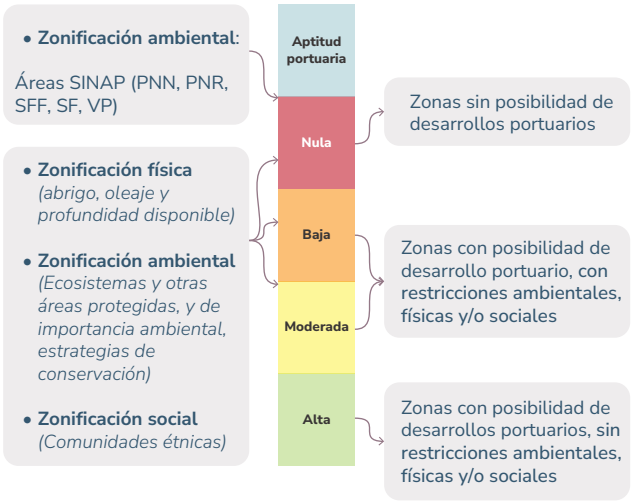
Gráfica 22
Análisis de resultados por superposición



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

La siguiente imagen resume las categorías resultantes de la metodología aplicada.

Gráfica 23
Categorías resultantes de la zonificación de los litorales



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

La superposición de los resultados de los criterios físicos, ambientales y sociales otorgan la aptitud portuaria empleando la escala semafórica presentada en la gráfica anterior, en donde la condición menos apta predomina sobre la que tiene un mayor grado de aptitud. Es decir que, la aptitud portuaria final resultante para una determinada zona, está condicionada por la más restrictiva de todas, conformando de esta manera los mapas de aptitud físico – ambiental por superposición de criterios físicos, sociales y ambientales. Las imágenes a continuación indican los resultados de la superposición de criterios ambientales, físicos (para buques de gran porte y de menor porte) y sociales.

Litoral Caribe

Gráfica 24
Resultados de Aptitud Portuaria por superposición de criterios Ambientales, Físicos y Sociales (buques de bajo porte) – Litoral Caribe



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 23
Resultados de Aptitud Portuaria por superposición de criterios Ambientales, Físicos y Sociales (buques de gran porte) – Litoral Caribe



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Litoral Pacífico

Gráfica 26
Resultados de Aptitud Portuaria por superposición de criterios Ambientales, Físicos y Sociales (buques de bajo porte) – Litoral Pacífico



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 27
Resultados de Aptitud Portuaria por superposición de criterios Ambientales, Físicos y Sociales (buques de gran porte) – Litoral Pacífico



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Zonificación por zonas portuarias

Para el ejercicio de zonificación de las zonas portuarias principales de Colombia se analizaron además de los criterios físicos, ambientales y sociales (utilizados para zonificar toda la línea costera de ambos litorales, Caribe y Pacífico), los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios costeros.

Con lo anterior, en cada municipio de las regiones de las zonas portuarias, se observan los usos de suelo reglamentados para cada área de actividad, y de ellos se distinguen aquellos que por su definición son compatibles con actividades portuarias o que no limitan su desarrollo.

Sobre estos polígonos se superpone el mapa de zonificación físico-ambiental donde se pueden visualizar a partir de la escala semafórica aquellas zonas con aptitudes, bajas moderadas o altas, para fines de desarrollos portuario. De esta manera resultan las áreas denominadas “uso portuario no prohibido”, con o sin restricciones físicas y/o ambientales, o zonas nulas o también llamadas sin uso portuario permitido, definidas meramente por su condición de nulidad que le otorga la zonificación ambiental.

Esta metodología se aplicó sobre las nueve (9) zonas portuarias marítimas del país, así como en la zona portuaria del Río Magdalena, los terminales fluviales de intercambio modal de Capulco en Gamarra e Impala en Barrancabermeja.

Estas zonas fueron actualizadas en su delimitación desde el lado terrestre incluyendo los siguientes criterios:

- Usos del suelo reglamentarios de los instrumentos de ordenamiento territorial (EOT, PBOT O POT) permiten actividades portuarias.
- Bienes de uso público terrestre concesionados y aquellas que se encuentran en trámite de evaluación para otorgamiento de concesión
- Zonas adyacentes a los bienes de uso públicos concesionados

- Se excluyen las áreas que en la zonificación de los litorales resultaron con aptitud portuaria Nula
- Vías de acceso

Por su parte, la delimitación hacia el océano se realizó incluyendo lo siguiente:

- Canales de acceso marítimos
- Zonas de fondeo
- Bienes de uso público marítimos y acuáticos concesionados y aquellas que se encuentran en trámite de evaluación para otorgamiento de concesión
- Isóbata de los 20m como límite general paralelo a la línea de costa

La envolvente de los criterios establecidos para la zona terrestre y marina es el polígono adoptado como Zona Portuaria. Los polígonos resultantes de la aplicación de los criterios en la zona terrestre y marina se presentan en las siguientes figuras para los litorales marítimos caribe y pacífico.

Gráfica 28
Zonas portuarias Litoral Caribe e Insular



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 29
Zonas portuarias Litoral Pacífico



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Resultados de superposición de criterios por zona portuaria

Luego de la superposición de los usos actuales terrestres, compatibles con actividades portuarias y logísticas, con el resultado de la aptitud física ambiental terrestre, obtenida del ejercicio de zonificación de los litorales, se obtiene como resultado las siguientes imágenes, en donde se identifican:

- "Zonas con uso portuario actual": delimitadas con los bienes de uso público concesionados y las áreas adyacentes.
- "Zonas con uso portuario no prohibido": delimitadas con las áreas en las cuales los usos reglamentarios de los instrumentos de planificación que permiten desarrollos portuarios, restando las áreas con uso portuario actual.
- "Zonas con uso transporte": asociado a canales de acceso.
- "Zonas con uso de fondeo": zonas de fondeo.
- "Zonas con uso portuario prohibido": zonas con aptitud Nula en la zonificación de litorales, asociada a las áreas protegidas que no permiten usos portuarios.
- "Zona de uso diferente al portuario": zonas con usos como residencial comercial, institucional, etc. que no fueron identificados compatibles con usos portuarios de acuerdo con la normativa vigente de cada municipio. En algunos casos hay excepciones con la existencia de instalaciones portuarias con conceptos favorables.

Gráfica 30
Zona Portuaria Turbo



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 31
Zona Portuaria San Andrés



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 32
Zona Portuaria Cartagena



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 33
Zona Portuaria Buenaventura



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 34
Zona Portuaria Tumaco



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 35
Zona Portuaria Barranquilla



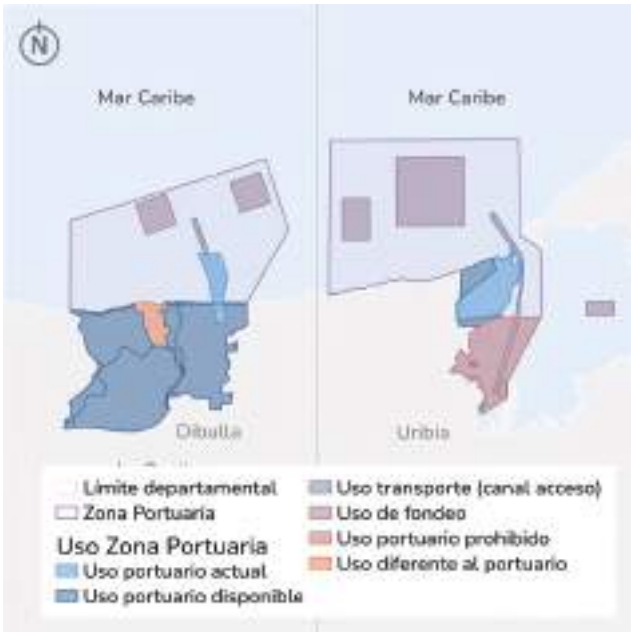
Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 36
Zona Portuaria de Morrosquillo



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 37
Zona Portuaria de La Guajira



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 38
Zona Portuaria Santa Marta



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Gráfica 39
Región Fluvial Río Magdalena, zona Barrancabermeja
Región Fluvial Río Magdalena, zona Gamarra



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Zonificación resultante y medidas de manejo para el desarrollo portuario

Zonificación (Usos)	Uso Portuario (Si/No)	Descripción	Componente POFPA
Uso portuario actual	Si	Concesiones portuarias vigentes delimitadas por los bienes de uso público y áreas adyacentes. No se evaluó la aptitud portuaria en estas zonas donde existen hechos cumplidos.	Este uso hace referencia a las instalaciones portuarias existentes, otorgados según la normatividad vigente en el momento de su otorgamiento. Cualquier modificación respecto al área otorgada, servicio prestado u otros establecidos en los contratos de concesión, deberán surtir el proceso definido en la Ley 1ª y sus modificaciones, para la modificación de las condiciones contractuales. Los POT de los municipios costeros deberán incluir planes de expansión portuaria de las zonas reservadas y las de actual uso portuario, que permitan visualizar el ejercicio de la actividad portuaria, y que no podrán tener otro destino sin la aprobación de la autoridad portuaria. Cualquier modificación o expansión dentro de las áreas concesionadas o con habilitaciones deberá ser analizadas y aprobadas por la autoridad competente. De la misma manera, cualquier prórroga de concesión deberá ser analizada por la autoridad competente.

Zonificación (Usos)	Uso Portuario (Si/No)	Descripción	Componente POFPA
Uso portuario no prohibido	Si	Áreas permitidas según el POT para futuros usos portuarios y/o logísticos, y con aptitud portuaria (alta, moderada o baja) para desarrollo portuario.	Los nuevos proyectos portuarios de carácter público deberán validarse según los usos permitidos en los POT. Las solicitudes de concesión deben acompañarse de pliegos técnicos que demuestren la salvedad de las limitantes físicas y/o ambientales propias de la zona de implantación del proyecto. Seguir el proceso definido por la Ley 1ª de 1991 o los que la modifique, la cual incluye la obligatoriedad de licenciamiento ambiental reglamentada por el Decreto Ley 1076 de 2015.
Uso transporte (canales de acceso)	Si	Espejos de aguas marítimas donde se realizan maniobras seguras de ingreso/ egreso de buques.	El Ministerio de Transporte, en su facultad de Estado, deberá continuar con el mantenimiento de los canales de acceso públicos. También podrán ser mantenidas con la participación del sector privado a partir de instrumentos de concesión. Los actores que intervienen aquí según su competencia marítima o fluvial pueden ser DIMAR, INVIAS o Cormagdalena. Las Corporaciones Autónomas Regionales podrán otorgar o denegar licencias para proyectos de construcción, ampliación u operación de canales.
Uso de fondeo	Si	Áreas con aptitud portuaria (alta, moderada o baja) para futuros desarrollos portuarios, que se identifican en los POT con usos diferentes a los usos portuarios y/o logísticos.	El Ministerio de Transporte, en su facultad de Estado, deberá continuar con el mantenimiento de las obras oceánicas públicas. También podrán ser mantenidas con la participación del sector privado a partir de instrumentos de concesión. Los actores que intervienen aquí según su competencia marítima o fluvial pueden ser DIMAR, INVIAS o Cormagdalena Las Corporaciones Autónomas Regionales podrán otorgar o denegar licencias para proyectos de construcción, ampliación u operación de radas de espera, zonas de fondeo.
Uso portuario prohibido	No	Áreas que resultan de aptitud portuaria nula según la Zonificación Física, Ambiental y Social.	Previa declaración de proyecto de interés nacional o regional se deberá realizar la solicitud de trámite para la sustracción de áreas de reserva forestal o de zonas en la categoría de Distrito de Manejo Integrado.
Uso diferente al portuario	No	Áreas con aptitud portuaria (alta, moderada o baja) para futuros desarrollos portuarios, pero se identifican en los POT con usos diferentes a los usos portuarios y/o logísticos.	Promover las actualizaciones de los POT de los Municipios Costeros.

Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

El detalle de los resultados de la zonificación podrá ser consultado en el GeoPOFPA, herramienta de información portuaria.

La herramienta de información portuaria, GeoPOFPA, es una herramienta diseñada para permitir la visualización y gestión de información geográfica en el ámbito de la infraestructura de transporte en Colombia y fue construida a partir de información disponible del sector. Permite visualizar la zonificación de las zonas portuarias y sus terminales fluviales de importancia estratégica para los tomadores de decisiones, además cuenta con salida de datos por zona e instalación portuaria y permite hacer consultas alfanuméricas sobre elementos espaciales.

Los objetivos de esta herramienta son:

- Facilitar la visualización de información geoespacial relacionada con el ordenamiento físico, portuario y ambiental.
- Optimizar la toma de decisiones en la planificación y gestión de infraestructuras de transporte.
- Promover la transparencia y el acceso a la información para los interesados en el desarrollo de proyectos.

Las funciones principales del GeoPOFPA son:

1. Creación de mapas interactivos: Los usuarios pueden crear mapas interactivos utilizando datos geoespaciales propios o a partir de conjuntos de datos públicos.
2. Análisis espacial: Ofrece herramientas de análisis geográfico que permiten a los usuarios realizar estudios de proximidad, superposición de capas, cálculos de áreas y más.
3. Compartir mapas y datos: Los mapas y aplicaciones pueden compartirse fácilmente con otros usuarios de la plataforma o hacerse públicos.
4. Acceso a contenido y datos: ArcGIS Online incluye una vasta colección de mapas base, imágenes satelitales, datos demográficos, medioambientales y más, a través de ArcGIS Living Atlas of the World.
5. Aplicaciones configurables: Permite la creación de aplicaciones personalizadas para visualizar datos geográficos, sin necesidad de programación.
6. Colaboración en tiempo real: Los equipos pueden trabajar simultáneamente en proyectos, editando y actualizando mapas en tiempo real.
7. Almacenamiento y gestión de datos en la nube: Facilita el almacenamiento de datos geoespaciales en la nube, sin depender de infraestructuras locales.

Gráfica 40
GeoPOFPA



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.



Sociedad Portuaria Puerto Nuevo, Ciénaga.
Fuente: Steer, 2024.



Puerto de Agua Dulce, Buenaventura.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2017.

4

Retos del Sistema Portuario colombiano

Este capítulo presenta los retos actuales identificados en el sistema portuario colombiano y su alineación con el POFPA 2024, resultado de mesas de participación con entidades públicas y sociedades portuarias.

Retos del sistema portuario Colombiano 4

Actualmente el sistema portuario colombiano se encuentra en adaptación al entorno global y territorial bajo principios de sostenibilidad ambiental.

El principal objetivo de la política está enfocado en la articulación de la infraestructura portuaria con el ordenamiento de los territorios para contribuir con el desarrollo de ventajas competitivas de las regiones y lograr una mayor especialización productiva, habilitando el acceso a los insumos en la cadena logística y facilitando la producción.

Teniendo como base lo anterior, la política nacional portuaria, nace como una necesidad de afrontar los retos y problemáticas identificadas, así como adoptar una visión moderna para el sistema portuario colombiano. En el siguiente esquema se muestran las problemáticas y enfoques a partir de los cuáles deben abordarse, de acuerdo con las definiciones de política recomendadas por el CONPES 4118 de 2023.

Gráfica 41
Problemáticas identificadas en el CONPES 4118 de 2023



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en DNP, 2023.

Gráfica 42
Pilares y planes de acción definidos en el CONPES 4118 de 2023



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024, con base en DNP, 2023.

Ahora bien, frente a la planificación portuaria y como resultado de la caracterización del sistema portuario y mesas de trabajo con sociedades portuarias y entidades públicas, se identificaron varias problemáticas, las cuales se espera abordar a partir de la formulación de líneas estratégicas del POFPA.

Estas se agruparon en 13 problemáticas principales que se presentan a continuación, que fueron además agrupadas por temática y componente del POFPA.

En el siguiente capitulo se presentará como estas son abordadas por línea estratégica del POFPA, siendo consecuentes con los insumos para la construcción del POFPA y recogiendo las apuestas y objetivos estratégicos definidos en documentos de política pública del sector, principalmente el CONPES 4118 – Política Nacional Portuaria y el CONPES 3982 – Política Nacional Logística.

Principales retos del sistema portuario colombiano y su relación con la formulación del POFPA

No.	Principales retos del sistema portuario	Línea estratégica	Componente POFPA
1	Gestión asociada al ingreso por contraprestación sin seguimiento y evaluación	**01. Sistema portuario eficiente y competitivo**	Infraestructura, Operativo
2	Deficiencias en la información disponible asociada tanto a las actividades portuarias como del entorno espacial y socioeconómico de estas		
3	Mantenimiento de canales de acceso, responsabilidad de mantenimiento de profundidades y baja resiliencia de la infraestructura ante el cambio climático		
4	Desarticulación de las tres variables (Productividad económica, racionalidad en el uso de los recursos naturales y mejoramiento de la calidad de vida en el área de influencia) en el desarrollo de la actividad portuaria	**02. Fortalecimiento de la planeación territorial y portuaria articulando variables económicas, sociales y ambientales**	Socioeconómico, Normativo
5	Rezagos en la eficiencia de la operación portuaria como parte de la cadena logística y su efecto en la economía del país		
6	Bajo índice de saturación del sistema portuario y dificultades de adaptación de infraestructura frente a cambios en el mercado		
7	Afectación de los recursos costeros y marinos	**03. Actividad portuaria social y ambientalmente responsable**	Socioeconómico, Ambiental
8	Emisiones contaminantes generadas por la actividad portuaria		
9	Insuficiencia de una planeación estratégica, integral y participativa de la actividad portuaria en el corto, mediano y largo plazo	**04. Fortalecimiento de la gobernanza del sistema portuario**	Normativo, Institucional
10	Baja relación entre los instrumentos de planificación territorial y las condiciones físicas y ambientales de la línea de costa para propiciar el crecimiento del sistema portuario		
11	Sistema de gobernanza portuaria requiere acciones de coordinación y alineación de competencias		
12	Vacíos en la normativa actual relativa al modelo concesional	**05. Armonización de los instrumentos normativos del sistema portuario**	Normativo, Institucional
13	Desactualización de la normatividad que regula la actividad portuaria		

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz – Steer - INP



Puerto de Barranquilla.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2016.

5

Estrategias de fortalecimiento del sistema portuario

Este capítulo presenta las estrategias planteadas para alcanzar lo planteado en la meta del POFPA 2024 por medio de la formulación de líneas estratégicas, objetivos y acciones puntuales, y así dar respuesta a los retos del sistema portuario colombiano identificados previamente.

Estrategias de fortalecimiento del sistema portuario 5

Para el cumplimiento de la Meta POFPA 2024 se trazan las siguientes líneas estratégicas con sus objetivos y acciones.

	Objetivo general	Objetivos específicos	Acciones
1 Sistema portuario eficiente y competitivo	Propender por la planificación coordinada de las actividades logístico portuarias	1.1 Lograr condiciones óptimas que faciliten la conectividad a las terminales portuarias en todos los modos.	1.1.1 Realizar la planeación del mejoramiento de los accesos multimodales a terminales portuarias.
			1.1.2 Implementar el plan integral de monitoreo y gestión de sedimentación en canales de acceso mediante dragado adaptativo en los puertos para mantener la profundidad operativa requerida.
			1.1.3 Promover condiciones de seguridad y comodidad óptimas en muelles y embarcaderos
		1.2 Desarrollar infraestructura nodal de intercambio modal en terminales portuarios que permita optimizar el movimiento de carga como parte de la cadena logística	1.2.1 Realizar la estructuración para el establecimiento de infraestructura logística especializada (centros de consolidación y desconsolidación) así como nodos de intercambio modal.
		1.3 Definir y medir indicadores de desempeño portuario que se alineen con los indicadores internacionales y estén actualizados permanentemente.	1.3.1 Realizar una reformulación de los indicadores de medición de desempeño portuario utilizados actualmente y que además evalúen el desempeño de autoridades de revisión e inspección involucradas en la actividad portuaria
		1.4 Visibilizar y estandarizar la información del contexto espacial y socioeconómico de las zonas portuarias.	1.4.1 Integrar herramientas de visualización y consulta de datos al geovisor producto de la consultoría POFPA 2024 y garantizar mediante autoridades estadísticas locales y nacionales la actualización permanente y en caso de ser posible, en tiempo real, de la información
		1.5.Propiciar el seguimiento y la priorización de la inversión de la contraprestación portuaria con destinación a la infraestructura de acceso a terminales portuarias	1.5.1 Establecer un esquema de seguimiento y priorización de la inversión de la contraprestación portuaria

2 **Fortalecimiento de la planeación territorial y portuaria articulando variables económicas, sociales y ambientales**	Mejorar la relación de interdependencia entre las ciudades y sus terminales portuarias, articulando las variables económicas, sociales y ambientales con las actividades logístico-portuarias.	2.1 Alinear los requerimientos, procedimientos y normas con las realidades de los contextos locales, teniendo en cuenta las variables de mercado, sociales y ambientales y las distintas etapas del proyecto portuario.	2.1.1. Revisión y actualización de los procedimientos, requerimientos y normas del sector portuario de manera articulada con los intereses comerciales, sociales y ambientales, buscando una visión sistémica de país.
		2.2 Propender por la articulación del desarrollo portuario y el desarrollo territorial durante toda las fases del proyecto portuario.	2.2.1. Establecer mecanismos de articulación entre los instrumentos de planificación territorial y el desarrollo portuario para el fortalecimiento de la relación ciudad - puerto.
			2.2.2 Establecer mecanismos de coordinación y colaboración entre actores del sector público y privado en la atención de asuntos sociales y ambientales.
			2.2.3 Articular las actividades portuarias con las demás actividades económicas y el uso de recursos naturales.
		2.3 Fomentar la eficiencia y competitividad del país en los procesos y trámites de importación y exportación en términos de calidad, tiempo y costo.	2.3.1 Fomentar la eficiencia del despacho de aduanas y gestión de fronteras.
			2.3.2 Regulación e implementación de medidas para la reducción de costos logístico.
			2.3.3 Fomentar la sana competencia en los servicios logísticos.
			2.3.4 Propiciar una planificación e implementación eficiente de los procesos de la cadena logística.
		2.4 Propender por la adaptación de la infraestructura portuaria a los cambios tecnológicos y necesidades del mercado.	2.4.1 Implementar una estrategia nacional acorde con los cambios tecnológicos y necesidades del mercado.
3 **Actividad portuaria social y ambientalmente responsable**	Desarrollar e implementar prácticas sostenibles en las actividades portuarias de Colombia que promuevan la eficiencia en el uso de los recursos naturales, reduzcan el impacto ambiental y fomenten el desarrollo social en las comunidades locales	3.1 Implementar medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en las infraestructuras portuarias en Colombia.	3.1.1 Implementar un programa nacional de actualización de infraestructuras portuarias que incorpore criterios de gestión del riesgo de desastre y de adaptación al cambio climático. Esta modernización debe estar alineada con proyecciones climáticas a largo plazo.
			3.1.2 Desarrollar proyectos de restauración y conservación de ecosistemas costeros, como manglares y humedales, que sirvan como barreras naturales frente al aumento del nivel del mar y la erosión
			3.1.3 Instalar sistemas de monitoreo en tiempo real y herramientas de gestión digital para prever fenómenos climáticos extremos, mejorando la capacidad de respuesta ante emergencias.
			3.1.4 Formular e implementar una metodología de medición y seguimiento de emisiones para el sector portuario que promueva la mitigación de las emisiones de contaminantes y gases efecto invernadero.

3 **Actividad portuaria sostenible y responsable**	Desarrollar e implementar prácticas sostenibles en las actividades portuarias de Colombia que promuevan la eficiencia en el uso de los recursos naturales, reduzcan el impacto ambiental y fomenten el desarrollo social en las comunidades locales	3.1 Implementar medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en las infraestructuras portuarias en Colombia.	3.1.5 Reducir la dependencia de fuentes de energía no renovable provenientes de combustibles fósiles, mediante la promoción e implementación de energías renovables, con el fin de mitigar los impactos ambientales y mejorar la suficiencia energética.
			3.1.6 Formular e implementar un programa de ascenso tecnológico enfocado a todos los componentes de la actividad portuaria.
			3.1.7 Implementar los criterios Ambientales, Sociales y de Gobernanza (ESG por sus siglas en inglés) en las operaciones y la gestión de los puertos de Colombia, promoviendo la sostenibilidad de estos.
			3.1.8 Implementar programas de capacitación para el personal portuario en temas de ascenso tecnológico, gestión energética y cambio climático.
		3.2 Prevenir, mitigar, corregir y/o compensar el impacto de las actividades producidas o derivadas de la actividad portuaria.	3.2.1 Implementar un programa integral para la gestión sostenible del material de dragado, que incluya la promoción de su relocalización en beneficio de los ecosistemas, la creación de metodologías para evaluar su impacto social, la implementación de mecanismos para conectar la oferta y demanda, la realización de proyectos piloto, y la difusión de resultados a través de diversas plataformas para involucrar a actores clave y mejorar la comprensión de sus beneficios y riesgos tanto en ingeniería como en el ámbito ambiental.
			3.2.2 Asegurar la gestión del licenciamiento ambiental conforme a la normatividad vigente y adaptada a las características específicas de cada puerto.
			3.2.3 Implementar un programa de gestión ambiental en los puertos que prevenga, mitigue, corrija y/o compense los impactos de las actividades de construcción, operación y dragado sobre las unidades ecológicas, mediante la adopción de prácticas sostenibles, la restauración de ecosistemas afectados y el monitoreo continuo de las unidades ecológicas.
		3.3 Implementar medidas de conservación, restauración ecológica y prácticas sostenibles que promuevan un desarrollo equilibrado y respetuoso con el entorno natural con el propósito de mitigar el impacto de la degradación ambiental sobre las actividades productivas locales, como el turismo, la pesca y la agricultura.	3.3.1 Implementar programas de desarrollo en sectores productivos locales que incluyan prácticas que mitiguen los impactos socioambientales y promuevan incentivos.
			3.3.2 Fomentar una colaboración articulada entre la Sociedad Portuaria, el sector gubernamental y las comunidades, con el fin de establecer una distribución clara y coherente de responsabilidades en relación con el entorno social.

4 **Fortalecimiento de la gobernanza del sistema portuario**	Fortalecer la gobernanza y el sistema institucional portuario mediante coordinación y alineación de competencias interinstitucionales permitiendo la planificación integral, estratégica y participativa de la actividad portuaria	4.1 Establecer un marco claro y eficiente para la coordinación y cumplimiento de los requerimientos ambientales y responsabilidades sociales en las etapas de concesión y operación portuaria.	4.1.1 Aumentar la capacidad institucional en áreas de vigilancia y control ambiental en todas las fases de la actividad portuaria (concesión, construcción, operación y desarrollo).
			4.1.2 Crear un protocolo interinstitucional que defina los momentos clave en los que la ANI, Cormagdalena y la Gobernación de San Andrés (entidades encargadas de otorgar concesiones según los respectivos casos) deben consultar y coordinar con la ANLA y las CAR para asegurar que los requisitos ambientales se cumplan desde el inicio del proceso de concesión.
		4.2 Integrar las autoridades portuarias bajo un esquema unificado de gobernanza.	4.2.1 Diseñar e implementar un mecanismo que permita a las entidades portuarias y relacionadas coordinarse de manera efectiva en la solicitud de información a las sociedades portuarias. Este mecanismo deberá: i) Facilitar la comunicación entre las entidades involucradas mediante herramientas tecnológicas y procesos estandarizados; ii) Disminuir la duplicidad en los requerimientos de información a las sociedades portuarias y iii) Establecer un canal centralizado para la recepción, procesamiento y distribución de información requerida por las diferentes entidades.
5 **Armonización de los instrumentos normativos del sistema portuario**	Armonizar el marco normativo del sistema portuario, alineando instrumentos regulatorios, de ordenamiento territorial y condiciones físico ambientales de litorales que permitan subsanar vacíos en el modelo legal existente	5.1 Integrar la normativa del sector portuario en todos sus sectores transversales para hacer más ágil y resiliente el proceso de otorgamiento de concesión y de operación portuaria.	5.1.1 Desarrollar un marco normativo actualizado que incorpore mejores prácticas internacionales y responda a las exigencias de los mercados globales.
			5.1.2 Realizar una revisión exhaustiva de las normativas que han sido analizadas en sede judicial debido a su desarticulación con temas técnico, financieros, jurídicos y/o societarios, entre otros.
		5. 2 Actualizar y optimizar la planificación territorial y ambiental incluyendo planes de zonas de manejo ambiental específicos.	5.2.1 Articular instrumentos de ordenamiento con planes especiales de manejo como POMCA y POMIUAC mediante herramientas jurídicas.
			5.2.2 Zonificación de las UAC, los DRMI, y otras zonas de manejo ambiental.
			5.2.3 Orientar los planes de desarrollo integrados para que incluyan tanto la infraestructura portuaria como la conectividad vial y comunitaria.
			5.2.4 Actualizar los instrumentos de ordenamiento territorial para garantizar la planificación integrada de los usos del suelo en zonas portuarias y costeras, evitando conflictos entre actividades económicas, como el turismo, la pesca y la recreación, y los usos portuarios.

5 **Actividad portuaria sostenible y responsable**	Armonizar el marco normativo del sistema portuario, alineando instrumentos regulatorios, de ordenamiento territorial y condiciones físico ambientales de litorales que permitan subsanar vacíos en el modelo legal existente	5.3 Propender por la protección de los derechos territoriales y sociales de las comunidades locales en áreas portuarias.	5.3.1 Actualizar registros catastrales en zonas portuarias.
		5.4 Fomentar el reconocimiento efectivo de las responsabilidades dentro del sistema de gestión ambiental y social durante las etapas de concesión y operación portuaria. Mejorar la definición de roles y responsabilidades.	5.4.1 Desarrollar manuales específicos que expliquen de forma práctica y detallada las responsabilidades de cada actor.
		5.5 Construir un marco normativo que reconozca y regule la infraestructura adyacente y la no formal en zonas portuarias y aledañas.	5.5.1 Establecer un sistema de licencias simplificado que permita a los operadores de embarcaderos informales regularizar su situación.
		5.6 Flexibilizar los contratos de concesión que permitan ajustarse a las condiciones reales de operación.	5.6.1 Desarrollar un esquema de incentivos fiscales o beneficios regulatorios para los concesionarios que inviertan en la modernización de los siguientes ejes principales: I. Tecnologías limpias y sostenibilidad ambiental: Implementación de sistemas energéticamente eficientes; uso de energías renovables en las instalaciones portuarias; y reducción de emisiones contaminantes en las operaciones logísticas. II. Optimización y eficiencia operativa: Automatización de procesos logísticos y administrativos; modernización de equipos y maquinaria para aumentar la velocidad y precisión en la carga y descarga; y mejoras en infraestructura para soportar mayores volúmenes de tráfico con menos recursos.
			5.6.2 Incorporar en los contratos clausulas de revisión periódicas así como instrumentos de ajuste por desempeño.

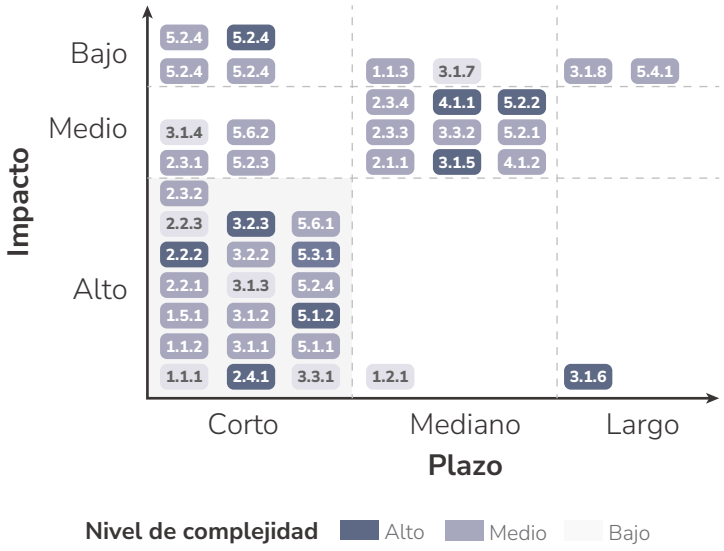
Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Próximos pasos para la implementación del POFPA

Para facilitar la visualización y comprensión de las acciones por implementar en el marco del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental, se presenta a continuación la clasificación de dichas acciones bajo un esquema metodológico que considera criterios fundamentales: temporalidad, impacto y nivel de complejidad. Este enfoque permite analizar de manera integral las características y prioridades de cada acción, así como su potencial contribución al desarrollo portuario nacional.

- El criterio de temporalidad corresponde al momento ideal para la ejecución de las acciones de acuerdo con el plazo definido en la formulación, distinguiendo entre corto (2025-2030), mediano (2030-2040) y largo plazo (2040-2045). Lo anterior, considerando tanto la urgencia de las acciones como su viabilidad en función de los recursos disponibles y las capacidades de implementación.
- El impacto evalúa el efecto esperado en el fortalecimiento de la planificación y el desarrollo portuario, teniendo en cuenta el alcance e influencia de los actores gubernamentales y privados involucrados. Para ello, las acciones se clasificaron según su impacto bajo, medio o alto.
- El criterio de nivel de complejidad se fundamenta en la cantidad de actividades necesarias para llevar a cabo cada acción, lo cual también está estrechamente relacionado con los costos de ejecución y los recursos técnicos y humanos requeridos. Acciones con mayor cantidad de actividades presentan un nivel de complejidad más elevado.

Gráfica 43
Clasificación de acciones para alcanzar la meta del POFPA



Fuente: Unión temporal Serman Saenz – Steer – INP, 2024.

Las acciones de alto impacto y corto plazo deben recibir prioridad tanto por parte de los actores gubernamentales como privados, debido a su carácter urgente y a que representan "victorias tempranas" dentro del sistema. Al ejecutarse en un periodo breve, estas acciones generan un impacto significativo en el desempeño general, fortaleciendo la percepción de avance y estimulando el compromiso de los actores involucrados. En su grado de complejidad prima el nivel "medio", lo que las hace factibles dentro de plazos razonables sin requerir recursos desproporcionados.

Por otro lado, las acciones de bajo impacto, pero corto plazo, aunque no generan un cambio sustancial en el sistema, son indispensables por su urgencia. Estas actividades son necesarias para garantizar el cumplimiento de objetivos inmediatos o el mantenimiento operativo del sistema. Su nivel de complejidad, que generalmente es "medio", exige la asignación de recursos y esfuerzos adicionales para asegurar su ejecución oportuna.

Las acciones de largo plazo y bajo impacto, aunque menos relevantes desde una perspectiva estratégica, no deben ser ignoradas, ya que cumplen un rol complementario en la estabilidad y sostenibilidad del sistema. Su implementación puede ser planificada de manera progresiva, lo que permite integrarlas sin afectar las prioridades más inmediatas.

Finalmente, las acciones de alto impacto, pero largo plazo requiere un enfoque estratégico sostenido. Aunque su implementación completa está prevista para el futuro, su preparación debe comenzar en el corto plazo. Esto se debe a que requieren un desarrollo gradual y un entorno favorable que garantice su éxito a largo plazo.



Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.
Fuente: Ministerio de Transporte, 2014.

Glosario 6

Término	Definición
Actividad ptuaria	Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de inorgeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.
Agente Marítimo	Persona natural o jurídica que representa en Colombia al armador para todos los efectos relacionados con la nave.
Astilleros	Son lugares donde se construyen y reparan buques. Puede tratarse de yates, buques militares, barcos comerciales y todo tipo de barcos utilizados para el transporte de mercancías o de pasajeros.
Autoridades Portuarias	Son el Ministerio de Transporte a través de la dirección General de Transporte Marítimo y Puertos en materia de reglamentación, planificación y políticas; la Comisión de Regulación del Transporte (CRTR) en materia de regulación y la Superintendencia de Transporte en materia de inspección, vigilancia y control.
Cabotaje	Carga transportada, embarcada y desembarcada entre puertos nacionales.
Canal de acceso	son vías de agua cuyas profundidades mantenidas natural o artificialmente permite que buques de determinado calado puedan navegar solamente dentro de ellas.
Concesión portuaria	Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, que permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.
Cormagdalena	La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, fue creada por el artículo 331 de la Constitución Política, como un ente corporativo especial del orden nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, dotado de personería jurídica propia, el cual funcionará como una Empresa Industrial y Comercial del Estado sometida a las reglas de las Sociedades Anónimas, en lo no previsto por el ARTICULO 1°. de la Ley 161 de 1994.
Dársena de maniobras	Áreas dentro del puerto destinadas a las maniobras de preparación del buque para el acercamiento o despegue del muelle, normalmente con ayuda de remolcadores.
Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias	Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto.
Embarcadero	Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar, o sobre las adyacentes a aquélla o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.
Infraestructura Portuaria	Es toda aquella infraestructura construida dentro de un puerto o fuera de él, destinado a la operación y servicios del puerto.
Litoral	El litoral constituye el área de transición entre los sistemas terrestres y los marinos. Colombia cuenta con dos litorales o líneas de costa: Caribe y Pacifico. Dentro del Litoral Caribe se incluye San Andrés.
Ley aplicable	Es el ordenamiento jurídico vigente en la República de Colombia.
Marinas	Embarcadero destinado al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.
Monopolio natural	Un puerto tiene un monopolio natural cuando su capacidad es tan grande, en relación con la de otros puertos que sirven a la misma región, que puede ofrecer sus servicios con costos promedios inferiores a los de los demás.
Muelle	Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves.
Movilizaciones a bordo	Servicios de movimiento sobre la motonave que prestan las terminales portuarias.
Naves	Es toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática.
Operador Portuario	Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Término	Definición
Ordenamiento portuario	Conjunto de acciones que tienen como fin la planificación marítimo-portuaria en términos de ocupación de manera ordenada y en concordancia con las condiciones físicas, ambientales y sociales del territorio.
Plataforma flotante	Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, destinada a prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.
Practicaje	Actividad realizada por un piloto práctico que asesora al capitán del buque en las maniobras de navegación interna.
Proyecto portuario	De acuerdo con la definición de la Agencia Nacional de Infraestructura, un proyecto portuario es aquel en el cual una persona natural o jurídica interesada en hacer uso y goce exclusivo de las zonas de uso Público y más específicamente las playas, zonas de bajamar y zonas accesorias pretende la construcción, operación y/o explotación de una terminal marítima para el desarrollo de actividades portuarias. En Colombia los proyectos portuarios son de iniciativa privada a través de una figura jurídica denominada “Sociedad Portuaria” quién asume la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del Proyecto de la Concesión en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de reversión.
Puerto	Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.
Puerto de Cabotaje	Es aquel que sólo puede utilizarse para operaciones entre puertos colombianos.
Puerto inteligente	Es un puerto que hace uso de herramientas digitales de automatización y los últimos avances en tecnología e innovación para hacer que las operaciones sean más productivas, seguras, eficientes y rentables.
Puerto fluvial	Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales.
Puerto de servicio privado	Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.
Puerto de servicio público	Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.
Puerto del Ministerio de Defensa Nacional	Es el que construye u opera en forma permanente la Nación, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional.
Puerto habilitado para el comercio exterior	Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.
Puerto oficial	Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posee más del 50% del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.
Puerto particular	Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde los particulares poseen más del 50% del capital. Los puertos particulares pueden ser de servicio público o de servicio privado.
Remolcador	Nave especializada utilizada para prestar asistencia a los buques durante maniobras en áreas de practicaje, así como en operaciones de remolque.
Relación puerto - ciudad	La ciudad puerto contemporánea es el resultado exitoso de la fusión entre una de las formas de vida más antigua de la humanidad, la ciudad, y una de las actividades más remotas de las sociedades, el comercio. Así lo explicó Rinio Brutomesso, director del Comité Científico de la Asociación para la Colaboración entre puerto y ciudades. Para fortalecer las relaciones entre el puerto y la ciudad, apuntando a la colaboración y a la convivencia: • Entablar un diálogo entre las autoridades portuarias y municipales en el que se puedan identificar distintas zonas y/o articulaciones en el puerto donde realizar intervenciones armonizadoras. • Identificar oportunidades de reconciliación y acercamiento, las cuales existen en las zonas de conexión puerto-ciudad, o en las que normalmente se encuentran los cruceros. • Lograr un conocimiento mutuo de los retos: Si se toman en cuenta las necesidades de ambas partes, aumenta la probabilidad de formular planes unificados para el desarrollo el puerto y la ciudad que logren minimizar externalidades negativas.

Término	Definición
Sociedad portuaria	Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.
Sociedad portuaria oficial	Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a entidades públicas.
Sociedad portuaria particular	Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a personas privadas.
Terminal portuaria	Unidad operativa de un puerto habilitada para proporcionar intercambio modal y de servicios portuarios.
Transitoria	Cargamentos que son descargados provisionalmente de naves, buques o embarcaciones, mientras dura su permanencia en el puerto.
Tránsito internacional	Carga procedente de países extranjeros con destino al exterior del país.
Trasiego	Es la acción de trasvasar de un tanque a otro, en este caso las aguas aceitosas o de sentinas.
Trimado	Operación siguiente a la estiba de cereales, minerales, etc., que consiste en aplanar la superficie de las mismas, la adición retirada o traslado de pesos en un buque para conseguir los calados requeridos, con lo que se consigue aprovechar mejor el espacio disponible y dar mayor seguridad a la navegación.
Usuarios del puerto	Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.
Zona portuaria	Una Zona Portuaria es una de jurisdicción, en la que se desarrollan instalaciones industriales y actividades económicas conexas o vinculadas con las actividades que se efectúan en un puerto, las cuales fueron definidas por el Plan Integral de Ordenamiento Portuario – PIOP y los planes de expansión portuaria (CONPES 3611 de 2009 y 3744 de 2013).
Zonas de atraque	se encuentra conformada por las áreas de servicios que requiere el buque para detenerse en el muelle, las cuales son las obras de abrigo o protección del canal de acceso y las dársenas de maniobras que necesita el buque para realizar giros.
Zona de fondeo	Zonas previamente delimitadas por la AMP y destinadas exclusivamente para el estacionamiento en forma segura de un buque.

POFPA 2024

Estudio para la actualización
del Plan de Ordenamiento Físico
Portuario y Ambiental