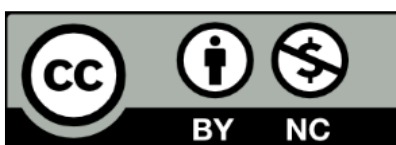


REGULACIÓN DE PUERTOS SECOS EN COLOMBIA



CAMILO ERNESTO NUÑEZ HENAO



UNIVERSIDAD SANTO TOMAS
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO TRIBUTARIO
VILLAVICENCIO
2023

REGULACIÓN DE PUERTOS SECOS EN COLOMBIA

CAMILO ERNESTO NUÑEZ HENAO

Trabajo de grado presentado como requisito para optar el título de especialista en Derecho
Tributario

Asesor

Mg. RODRIGO CORTES BORRERO

Magíster en Derecho Contractual

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS

FACULTAD DE DERECHO

ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO TRIBUTARIO

VILLAVICENCIO

2023

Autoridades académicas

P. José Gabriel MESA ANGULO, O.P:

Rector Nacional

P. Eduardo GONZALEZ GIL, O.P.

Vicerrector Académico General

P. José BALAGUERA CEPEDA, O.P.

Rector Sede Villavicencio

P. Rodrigo GARCIA JARA, O.P.

Vicerrector Académico Seccional Villavicencio

Mg. JULIETH ANDREA SIERRA TOBÓN

Secretaria general Seccional Villavicencio.

Mg. RODRIGO CORTES BORRERO

Decano Facultad de Derecho

Contenido

Resumen.....	4
Abstract.....	6
Introducción	6
Objetivos	7
1.1. Objetivo General	7
1.2. Objetivos Específicos	8
Capítulo I. Definición de puerto seco de Colombia	8
1.3. Regulación Y Características De Los Puertos Secos	8
1.4. Clasificación De Los Puertos Secos En Colombia Y Forma De Creación	12
1.5. Evidencia de Trabajo de Campo	13
1.6. Puertos Secos, Ventajas Y Desventajas	18
1.7. Tratamientos Fiscal De Los Puertos Secos	18
Conclusión.	19
Referencias bibliográficas	20
Anexos	22

Lista Figuras

Figura 1. Uso de Suelo y Destinación de Terreno - (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).	13
Figura 2. Adecuación de Terreno (JGP). Parque Industrial. Barranquilla	14
Figura 3. Ejecución de Obra Civil (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).	14
Figura 4. Obra Civil (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).	15
Figura 5. Estructura Metálica (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).	15
Figura 6. Puerto Seco (JCP)	16
Figura 7. Puerto Seco – Mesa Ferroviaria	17
Figura 8. Ubicación del puerto Seco	17

Resumen

El propósito del presente trabajo, tiene como punto acial tener certeza del concepto de puerto seco en Colombia, su naturaleza jurídica forma de aplicación y tener como conclusión la finalidad de su uso, y los efectos que conlleva en la costumbre mercantil la practica en las relaciones comerciales ventajas y desventajas de su utilización y determinar si ese uso da como resultado un beneficio para las operaciones mercantiles, de acuerdo a la plataforma logística identificada.

Los puertos secos en Colombia son puntos estratégicos mono o multimodales regulados por el Código de Comercio, cuya finalidad es reglamentar los puertos de transporte en el país. Estas zonas específicas se utilizan para controlar, verificar e inspeccionar la mercancía que ingresa al territorio colombiano y optimizar el cumplimiento de las leyes aduaneras y de la soberanía del estado. Los puertos secos son atípicos y su respaldo legal proviene de la costumbre mercantil, así como de las regulaciones que el Ministerio de Transporte emite mediante decretos. La creación de zonas francas ha fortalecido la regulación de los puertos secos y ha permitido que las entidades estatales cumplan con el verdadero propósito de estas plataformas. El artículo 150 de la Constitución Política de Colombia establece las funciones que debe ejercer el Congreso para regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, entre otras.

También se analizara la implementación de la Política Nacional Logística en Colombia y el apoyo del Ministerio de Transporte a proyectos que buscan atender el mercado de servicios logísticos mediante el desarrollo de Infraestructuras Logísticas Especializadas, como plataformas logísticas intermodales. Aunque es el sector privado el principal interesado en el desarrollo y operación de estas plataformas, el Ministerio de Transporte ha apoyado la realización de estudios de factibilidad y prefactibilidad en diversas zonas del país. También se mencionan algunas iniciativas privadas, como las Plataformas Logísticas de Flandes y Bosconia. Luego, se realiza un análisis comparativo sobre los Puertos Secos, donde se mencionan sus debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas.

Palabras claves. Plataformas logísticas, Puertos secos, Infraestructura logística especializada, Política nacional logística, Desarrollo económico, Comercio internacional, Transporte multimodal, Exención fiscal, Ventajas y desventajas, Operación logística,

Nacionalización de mercancías, Estructuración de proyectos, Alianzas logísticas regionales, Análisis comparativo, Factibilidad y prefactibilidad

Abstract

The purpose of this paper is to be certain of the concept of dry port in Colombia, its legal nature, form of application, and to have as a conclusion the purpose of its use, and the effects that the practice entails in commercial custom in relationships. commercial advantages and disadvantages of its use and determine if this use results in a benefit for commercial operations, according to the identified logistics platform.

This paper examines the strengths, weaknesses, opportunities, and threats of dry ports, which are specialized logistics infrastructures that offer an alternative to conventional port operations. The study highlights the high costs of dry port operation due to factors such as poor road conditions, as well as the potential benefits of using these facilities for nationalizing and decongesting goods. Additionally, the paper explores the tax treatment of dry ports under Colombian law, specifically the exemption of taxes during the period in which goods are held in these facilities

Keywords. Logistics platforms, Dry ports, Specialized logistics infrastructure, National logistics policy, Economic development, International trade, Multimodal transport, Tax exemption, Advantages and disadvantages, Logistics operation, Nationalization of goods, Project structuring, Regional logistics alliances, Comparative analysis, Feasibility and pre-feasibility

Introducción

Se debe estimar que la fuente normativa parte no solo de la costumbre mercantil, de que trata el artículo quinto (5) del Código de Comercio, sino también, que la creación de los puertos secos en Colombia, se derivan, como plataformas logísticas multimodales, regulado por políticas nacionales logísticas No. 3547 del año dos mil ocho (2008) del Conpes, estructurándose como vías de acceso de acuerdo a la modalidad de transporte ya sea marítimo, terrestre o férreo, todo lo anterior, enfocado a las distintas formas de producción interna proveniente de la actividad agrícola industrial o comercial de cualquier clase, enfocado a optimizar el beneficio del consumidor final

del producto cuyo apoyo, en los puertos secos, sea determinado como herramienta simplificante, que lleve al consumidor final en el menor tiempo posible el producto requerido.

Ahora bien, resulta claro precisar, que la fuente normativa es de carácter internacional y que debe ir ligado a los decretos reglamentarios expedidos por la dirección de impuestos y aduanas nacionales DIAN que determina claramente las áreas autorizadas para depositar las mercancías no nacionalizadas, si se trata por ejemplo de un parque industrial cuyas áreas de almacenamiento deben ser certificadas en pro de evitar sanciones administrativas fiscales y tributarias, que garanticen la legitimidad y aplicación legal de las mercancías dejadas en custodia bajo el principio de la buena fe, que trata el artículo 83 de la constitución política de Colombia que pregona la rectitud de los ciudadanos en la normalidad de sus actos, apoyado también, con el artículo 150 de la carta magna, que establece las facultades que tiene el estado para regular, determinar y establecer los parámetro de operatividad de las plataformas multimodales.

Objetivos

- Conocer el concepto de puerto seco en Colombia, según el ministerio de transporte de Colombia, de acuerdo con las normas aplicables de ley, normativa internacional, decretos, leyes vigentes y forma de operación.
- En Colombia cuántos puertos secos existen, cuantos están regulados, cuántos ahí vigentes, y en donde están ubicados.
- Requisitos necesarios para la creación de puertos secos en Colombia.

1.1. Objetivo General

Determinar la función que cumple el puerto seco en Colombia, su incidencia en las operaciones mercantiles y la regulación legal existente, para el funcionamiento de los mismos, estableciendo parámetros de aplicación cobertura en el territorio nacional y por ende establecer los beneficios y el resultado obtenido del transporte de mercancía intermediando la herramienta del puerto seco en Colombia con el fin de garantizar la nacionalización, comercialización y promover la cadena de consumo de manera efectiva, a la ciudadanía en general, como estrategia de comercialización para cumplir la finalidad de la operación mercantil.

1.2. Objetivos Específicos

- Conocer estadísticamente y geográficamente los puertos secos de Colombia.
- Comprender el funcionamiento y la finalidad de los puertos secos de Colombia
- Identificar la regulación normativa aplicable a los puertos secos de Colombia.

Capítulo I. Definición de puerto seco de Colombia

Según la costumbre mercantil, los puertos secos son puntos estratégicos mono modales (una sola forma de transporte) o multimodales (varias formas de transporte) regulados por el código de comercio en su artículo 997 cuya finalidad es reglamentar los puertos de transporte en Colombia,

De esta manera estratégicamente y por economía en la actividad del transporte se utilizan y se conocen como tales las zonas específicas determinadas para ciertas distancias ubicadas estratégicamente para controlar, verificar, e inspeccionar bajo las mismas reglas aplicables en pro de legalizar y optimizar en tiempo tal procediendo con el propósito de establecer mayor efectividad de la operación mercantil reseñada en el tema que nos ocupa,

De lo expuesto se puede colegir sin hesitación alguna, que son los puertos secos alternativos operacionales amparadas legalmente el artículo quinto (5) del Código de Comercio regulado por el artículo 150 de la Constitución política de Colombia en caminada en optimizar la inspección y verificación de mercancía y la forma como esta ingresa al territorio sin perder el control que la soberanía del estado debe tener en el cumplimiento de salvaguardar el orden público y el perfecto control de lo que transita en todo el territorio nacional y especialmente si se trata de mercancía a nacionalizar o de especial control aduanero.

1.3. Regulación Y Características De Los Puertos Secos

De lo *expresiss verbis* líneas arriba acotado, es preciso señalar que las regulaciones de los puertos secos se han venido fortaleciendo con la creación de zonas francas cuya fuente de creación es la costumbre y que por ende esta fuente de derecho ha obligado a las entidades estatales a crear figuras representativas que cumplan con el fin primordial como lo es el verdadero espíritu con que

la norma Conpes determina políticas nacionales logísticas No. 3547 del año dos mil ocho (2008) cuyo propósito es regular la operación las plataformas mono modales o multimodales conocidas como puertos secos (Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2008).

Se hace necesario recalcar, con base en lo anterior, que los puertos secos son casi que atípicos pero que su respaldo legal proviene de la costumbre mercantil y las regulaciones que el ministerio de transporte en los distintos decretos reglamentarios hace énfasis de la aplicación correcta y el manejo adecuado no solo de mercancías si no de cualquier elemento que transite por el territorio nacional apoyado en la normatividad Conpes No. 3547 del año dos mil ocho (2008) y por su puesto en el amparo constitucional del artículo 150 en su numeral diecinueve (19) literal B

...ARTICULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

19. Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos:

a) Organizar el crédito público;

b) Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República;

c) Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas;

d) Regular las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquiera otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público;

e) Fijar el régimen salarial y prestacional de los empleados públicos, de los miembros del Congreso Nacional y la Fuerza Pública;

f) Regular el régimen de prestaciones sociales mínimas de los trabajadores oficiales.

Estas funciones en lo pertinente a prestaciones sociales son indelegables en las corporaciones públicas territoriales y éstas no podrán arrogárselas. (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)

<Nota Aclaratoria>

La Secretaría General de la Asamblea Nacional Constituyente en aclaración del 6 de septiembre de 1991, publicada en la Gaceta Constitucional No. 125, del 25 de septiembre de 1991, informó lo sucedido con el tenor original del literal f) publicado en la Gaceta No. 114, el cual establecía: "f) Regular la educación... (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)

De tal manera que con apoyo a la fuente normativa antes descrita se buscó como fuente accesoria para el presente trabajo de investigación inquietudes sobre el tema, mediante ejercicio del derecho de petición incoado por el suscrito con destino al MINISTERIO DE TRANSPORTE

DE COLOMBIA, el día siete (07) de febrero de dos mil veintitrés (2023), mediante correo electrónico, se solicitó lo siguiente:

“(…) CAMILO ERNESTO NUÑEZ HENAO, identificado como aparece bajo mi correspondiente firma, en calidad de ciudadano, formulo ante ustedes derecho de petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia y con el lleno de los requisitos de los artículos 5, 15, 16, 21 y 35 del Código de lo Contencioso Administrativo ley 1437 de 2011 modificado por el artículo 1 de la ley 1755 de 2015, respetuosamente me dirijo a su despacho con el fin de solicitarle:

- 1. Cuál es el concepto de comercio exterior según el ministerio de transporté de Colombia.*
- 2. Defina el concepto de puerto seco en Colombia, según el ministerio de transporte de Colombia, de acuerdo con las normas aplicables de ley, normativa internacional, decretos, leyes vigentes.*
- 3. En Colombia cuántos puertos secos existen, cuantos están regulados, cuántos ahí vigentes, y en donde están ubicados.*
- 4. Que normativa y/o requisitos se necesitan para la creación de puertos secos en Colombia.*
(…)”

Conforme a lo expuesto, se adjunta como anexo dicha petición. Posteriormente, y en virtud a la mentada petición el MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA, en cabeza del Coordinador del Grupo de Infraestructura Intermodal – Dirección de Infraestructura; dio atenta respuesta en los siguientes términos:

“(…) Una de las líneas estratégicas de la Política Nacional Logística es la de promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal, con lo que se busca aportar a la reducción de tiempos y costos logísticos y con esto generar condiciones que faciliten el desarrollo de las actividades productivas y se mejoren los indicadores de competitividad nacionales.

Para alcanzar estos objetivos, en el marco del Programa de Implementación de la Política Nacional Logística, el Ministerio de Transporte ha venido realizando acompañamiento a los proyectos que buscan atender el mercado de servicios logísticos a través del desarrollo de Infraestructuras Logísticas Especializadas, como plataformas logísticas intermodales.

Aun cuando es el sector privado el principal interesado en el desarrollo y la operación de plataformas logísticas, el Ministerio de Transporte ha venido apoyando la realización de estudios de prefactibilidad y factibilidad en diversas zonas del país, entre los que resaltan el estudio de macro - localización de la plataforma logística del Chocó, y los estudios de estructuración de la plataforma logísticas del Eje Cafetero en La Virginia - Risaralda y la plataforma logística multimodal del La Dorada en Caldas. Adicionalmente, a través del Grupo de Logística del Ministerio de Transporte y las Alianzas Logísticas Regionales, se acompaña la estructuración de la Plataforma Logística multimodal de Barrancabermeja y de otras iniciativas privadas como las Plataformas Logísticas de Flandes y Bosconia. Adicionalmente, según lo establecido en el CONPES 3982 de 2020 Política Nacional Logística, se trabaja para la definición de un “procedimiento de autorización y registro de proyectos que se clasifiquen como ILE” a partir de lo cual se han identificado una serie de necesidades normativas para la conformación de un marco jurídico que brinde confianza inversionista y que incentive al sector privado a desarrollar proyectos de infraestructura especializada en logística que aporten al cumplimiento de las metas de reducción de costos y tiempos logísticos. (...)”

De acuerdo a lo anterior, es ese punto esencial que enrostra el principio de finalidad que enmarca por ejemplo los movimientos operacionales de mercado y bolsa que se encuentran protegidos como operaciones públicas y de interés general en la cual, se pacta una venta anticipada por comisión como por ejemplo los efectos jurídicos de un contrato Forward, entiéndase como tal, la operación mercantil que realiza el comisionista de bolsa quien pretende una comisión de la operación que se realizará a futuro regulado por el artículo 401 del estatuto tributario (Presidencia de la República de Colombia, 1989).

Lo anterior debe ir de la mano con la operación bursátil y la ejecución de la misma al momento de la entrega de la mercancía, lugar de nacionalización y factores privados en que las partes hayan pactado la venta anticipada y la obtención de la comisión determinando en cada caso en particular la forma de entrega y en que puerto seco se ejecuta la misma, a cargo de quien se realizara el transporte de la mercancía, la vigilancia del estado que esa operación de bolsa pueda tener y cumpliendo desde todo punto de vista con la protección del mismo desde el interés en que la operación se cumpla y se lleve a cabalidad mucho tiempo después de la celebración y cumplimiento total de la operación, es decir, que si celebró meses atrás, siendo vinculantes para

poderse ejecutar ese puerto seco como multi operacional o mono operacional el estado debe salvaguardar el objetivo de cada contrato en particular ya sea Forward, transporte, compraventa que implique la injerencia del puerto seco en su operación.

Todo lo anterior, se hace bajo la intervención de la aduana por disposición de la soberanía del estado conocida esta como la posición de presencia del mismo en todos los actos y operaciones naciones verificando la licitud y correcto funcionamiento de las mismas de acuerdo al artículo 150 de la constitución política de Colombia.

1.4. Clasificación De Los Puertos Secos En Colombia Y Forma De Creación

Retomando el paradigma del artículo 997 del código de comercio el propósito va encaminada a controlar de manera total y regulada todas las operaciones mercantiles y en especial la de transporte de personas y mercancías compaginando perfectamente con lo dispuesto en los artículos 981 y 983 de la misma norma sustancial, apoyado en la ley 336 de 1996 junto con el decreto 01 de 1990 que regula tajantemente el contrato de transporte siendo participante conforme al 983 ajeno a las partes una empresa de transporte bajo la figura legal del encargo a terceros conforme al artículo 984 del mismo código de comercio.

Es ahí bajo esa concepción que interviene la Carta Magna en la soberanía del estado artículo 9 entendiéndose esta como el respeto por la decisión de los pueblos en la ejecución de sus relaciones internacionales utilizando espacios en el mundo como puntos de operación designados, para ejercer una correcta actividad mercantil y operacional en la entrega de mercancías y sus afines derivados de cualquier contrato de transporte.

Teniendo en cuenta el concepto definido de puerto seco en Colombia, la regulación normativa también se hace extensiva al artículo 476 numeral noveno del estatuto tributario (Presidencia de la República de Colombia, 1989) en consonancia con el decreto 4584 de 2009, que concluye la exención de pagos de impuestos, mientras duren sin nacionalizar en la áreas autorizadas por la Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales (DIAN) (Presidencia de la República de Colombia, 2009), como valor agregado al incentivo de la operación mercantil ya definida, dejando claro requisitos específicos para establecer los puertos secos y la mínima inversión requerida para ejecutar dichos proyectos.

Entrando en materia y realizando un trabajo de campo, se logró obtener fotográficamente los requisitos físicos necesarios para concebir materialmente la construcción por vía de ejemplo de un puerto seco en particular, el cual se demuestra a continuación como una obra civil desarrollada en un parque industrial desde el uso del suelo y la construcción de la misma, con fines de bodegaje consistente en un muro de cerramiento, estructura metálica y relleno con material específico que permita la dinámica de almacenamiento de mercancía autorizada, cumpliendo con los parámetros de resistencia y finalidad de la obra civil que estructura el puerto seco como tal, como ilustración se adjuntan 4 fotografías como experiencia personal del trabajo de investigación que nos ocupa.

1.5. Evidencia de Trabajo de Campo

Figura 1. *Uso de Suelo y Destinación de Terreno - (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).*



Nota. Fotografía tomada por el autor el día (16/01/2023 – 5:01PM)

Figura 2. *Adecuación de Terreno (JGP). Parque Industrial. Barranquilla*



Nota. Fotografía tomada por el autor el día. (16/01/2023 – 5:05PM). (Atlántico).

Figura 3. *Ejecución de Obra Civil (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).*



Nota. Fotografía tomada por el autor el día. (16/01/2023 – 5:05PM).

Figura 4. *Obra Civil (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).*



Nota. Fotografía tomada por el autor el día. (16/01/2023 – 5:05PM).

Figura 5. *Estructura Metálica (JGP). Parque Industrial. Barranquilla (Atlántico).*



Nota. Fotografía tomada por el autor el día (16/01/2023 – 3:30PM).

De lo resaltado, también se hace necesario poner de presente otras fuentes fotográficas obtenidas del Conpes, como puertos secos o plataformas mono modales y multi modales, geográficamente existentes en Colombia.

Figura 6. *Puerto Seco (JCP)*



Nota. Adaptado de (Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2008, Conpes 3547)

Figura 7. Puerto Seco – Mesa Ferroviaria

Nota. Adaptado de (Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2008, Conpes 3547)

Figura 8. Ubicación del puerto Seco

Nota. Adaptado de (Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2008, Conpes 3547)

Todo lo anterior, coincide con la información suministrada en la respuesta al derecho de petición que determino lo siguiente (<

...) Para alcanzar estos objetivos, en el marco del Programa de Implementación de la Política Nacional Logística, el Ministerio de Transporte ha venido realizando acompañamiento a los proyectos que buscan atender el mercado de servicios logísticos a través del desarrollo de Infraestructuras Logísticas

Especializadas, como plataformas logísticas intermodales. Aun cuando es el sector privado el principal interesado en el desarrollo y la operación de plataformas logísticas, el Ministerio de Transporte ha venido apoyando la realización de estudios de prefactibilidad y factibilidad en diversas zonas del país, entre los que resaltan el estudio de macro - localización de la plataforma logística del Chocó, y los estudios de estructuración de la plataforma logísticas del Eje Cafetero en La Virginia - Risaralda y la plataforma logística multimodal del La Dorada en Caldas. Adicionalmente, a través del Grupo de Logística del Ministerio de Transporte y las Alianzas Logísticas Regionales, se acompaña la estructuración de la Plataforma Logística multimodal de Barrancabermeja y de otras iniciativas privadas como las Plataformas Logísticas de Flandes y Bosconia (...)

De todo lo expuesto, se hace imperativo realizar un comparativo del tema en estudio así:

1.6. Puertos Secos, Ventajas Y Desventajas

- **DEBILIDADES:** Alto costo en la operación (combustibles, vías de acceso en mal estado de conservación y de operatividad).
- **OPORTUNIDADES:** Alternativas propias para descongestionar y nacionalizar la mercancía utilizando espacios diferentes a los convencionales autorizados por el estado, intermediación del estado en la ejecución de la operación.
- **FORTALEZAS:** Confianza legítima en la celebración de operación de transporte de cualquier naturaleza, celeridad en los procesos de nacionalización y dinamización representada en las operaciones mercantiles y bursátiles.
- **AMENAZAS:** Inseguridad e incertidumbre para cumplir la operación por factores externos como paros armados y obstrucción de vías por cualquier causa en Colombia como tal.

1.7. Tratamientos Fiscal De Los Puertos Secos

La fuente normativa entroniza lo dispuesto en el artículo 476 numeral noveno (9) del estatuto tributario, que establece la exención de pago de impuesto mientras dure la mercancía en esta figura (Presidencia de la República de Colombia, 1989).

Conclusión.

De este recuento nace el paradigma sobre la necesidad de implementar en nuestro país el mayor posicionamiento estacionario referente a que logísticamente se cumpla con la función social del transporte como contrato necesario para cumplir con la finalidad de lo solicitado que no es otra que aprovechar fuente hídricas o férreas que armonicen a menor costo la necesidad requerida por el usuario al menor costo posible y a la mayor brevedad posible.

De acuerdo a lo enarbolado no se pueden desconocer figuras contractuales adicionales que van de la mano como el contrato de seguro que hace en algunos actos jurídicos parte integral de las operaciones terrestres o multimodal que garantice el destino de la mercancía a entregar y transportar en el destino definido por las partes, siendo una ventaja que da confianza a los intervinientes para dar confianza legítima en la operación encaminada a la utilización efectiva del puerto seco en Colombia.

Sin embargo y como regla a la excepción en Colombia existen factores de desventaja que afectan en algunos momentos las operaciones de estudio es decir que el puerto seco cumpla la función social por el cual fue creado y ellos se refleja en las alteraciones de orden público actuales y en las precarias condiciones de las vías terrestres de nuestro país siendo este factor una debilidad que entorpece de algún modo el fin de la norma establecida, con el impacto que ejerce al inflación a nivel mundial y los efectos jurídicos comerciales y especulativos que lo monopolios determinan a fijar precios.

Es así que siendo una operación confiable rodeada en el ámbito del transporte se debe armonizar aún más con la concepción del estado para que la soberanía sea integral y no sea leonino para quienes los utilizan.

Es importante recalcar que para Colombia es de suma importancia el aumento de puntos denominados como puertos secos pues conllevan una mejor postura frente a la actividad mercantil y en especial lo relacionado con importación de bienes y la utilización más óptima, de zonas francas, que conllevan de manera efectiva, la prestación de más servicios vinculados a esta actividad, como una oportunidad de mejora en el progreso económico de una sociedad de consumo afectada por la inflación mundial de acuerdo. A la oferta y demanda que se presente en cada caso en particular.

De acuerdo a la respuesta del ministerio de transporte remitida al suscrito en documento adjunto señalado por el Conpes “Consejo Nacional de Política Económica y Social” que acredita que los puertos secos se estructuran por plataformas logísticas mono modales, pero especialmente marítimo y ferroviarios y se comunican con las diferentes carreteras desde cada puerto correspondiente apoyado en logísticas también multi modales en diferentes sectores del país.

La fuente normativa Conpes proviene de la Ley 19 de 1958 la cual, promueve el desarrollo económico y social del estado, acompañado de las autorizaciones requeridas, como licencias y permisos ambientales para cada puerto seco en particular.

Referencias bibliográficas

- American Psychological Association. (2019). *Style and Grammar Guidelines*. Obtenido de Apastyle: <https://apastyle.apa.org/style-grammar-guidelines>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Concordancia jurisprudencia para la Constitución política de Colombia. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr004.html#150
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia [Const]. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>
- Congreso de la República de Colombia. (25 de noviembre de 1958). Ley 19 de 1958. *Sobre reforma administrativa*. Diario Oficial No.29.835. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1575113#:~:text=Autorizase%20al%20Gobierno%20para%20que,cooperaci%C3%B3n%20para%20su%20propio%20desarrollo>
- Congreso de la República de Colombia. (20 de diciembre de 1996). Ley 336 de 1996. *"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"*. Diario Oficial No. 42.948. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=346>
- Congreso de la república de Colombia. (18 de enero de 2011). Ley 1437 de 2011. *Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo [CPACC]*. Diario Oficial No. 47.956. Obtenido de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1437_2011.html

- Congreso de la república de Colombia. (30 de junio de 2015). Ley 1755 de 2015. *Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo*. Diario Oficial No. 49.559. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1755_2015.html
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2008). Conpes No.3547. *Política Nacional Logística*. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/temas-de-interes/modulo-vuce-%E2%80%93inspeccion-simultanea/documento-conpes-3547-de-2008.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2020). Conpes 3982. *Política Nacional Logística*. Consejo Nacional de Política Económica y Social. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3982.pdf>
- Gobierno de Colombia. (2023). Estatuto Tributario Nacional. Obtenido de <https://estatuto.co>
- Presidencia de la república de Colombia. (27 de marzo de 1971). Decreto 410 de 1971. *Código de comercio*. Diario Oficial No. 33.339. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html
- Presidencia de la República de Colombia. (30 de marzo de 1989). Decreto 624 de 1989. *"Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los Impuestos Administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales"*. Diario Oficial No. 38.756. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/estatuto_tributario.html
- Presidencia de la República de Colombia. (2 de enero de 1990). Decreto 001 de 1990. *por el cual se introducen algunas modificaciones al Código de Comercio (Decreto 410 de 1971), en lo referente al contrato de transporte y al seguro de transporte*. Diario Oficial No.39.127. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1000437#:~:text=Las%20empresas%20de%20servicio%20p%C3%ABlico%20someter%C3%A1n%20sus%20reglamentos%20a%20la,las%20normas%20reglamentarias%20del%20transporte.>
- Presidencia de la República de Colombia. (24 de noviembre de 2009). Decreto 4584 de 2009. *por el cual se adiciona y modifica parcialmente el Decreto 2685 de 1999*. Diario Oficial No.47.545. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1547469>

Anexos

1. Derecho de Petición incoado por el suscrito con destino al MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA.
2. Respuesta MINISTERIO DE TRANSPORTE DE COLOMBIA, en cabeza del Coordinador del Grupo de Infraestructura Intermodal – Dirección de Infraestructura, frente al Derecho de Petición, radicado por el suscrito.