

**ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PUERTOS  
SECOS EN TRES CONTEXTOS DIFERENTES: COLOMBIA, MÉXICO, ESPAÑA**

**JONATHAN EFRAÍN ROZO ALVARADO**

**TRABAJO DE GRADO**

**ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES  
ADMINISTRACIÓN EN LOGÍSTICA Y PRODUCCIÓN  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN  
UNIVERSIDAD DEL ROSARIO  
BOGOTÁ, OCTUBRE DE 2013**

**ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LOS PUERTOS  
SECOS EN TRES CONTEXTOS DIFERENTES: COLOMBIA, MÉXICO, ESPAÑA**

**JONATHAN EFRAÍN ROZO ALVARADO**

**TRABAJO DE GRADO**

**TUTOR**

**MICHAEL TORRES**

**ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES  
ADMINISTRACIÓN EN LOGÍSTICA Y PRODUCCIÓN  
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN  
UNIVERSIDAD DEL ROSARIO  
BOGOTÁ, OCTUBRE DE 2013**

# TABLA DE CONTENIDO

## TABLA DE IMAGENES

## TABLA DE TABLAS

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. GLOSARIO</b>   |           |
| <b>2. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE</b>   |           |
| <b>3. ABSTRACT &amp; KEY WORDS</b>   |           |
| <b>4. INTRODUCCIÓN.....</b>  | <b>13</b> |
| <b>5. MARCO HISTÓRICO .....</b>  | <b>15</b> |
| 5.1. COLOMBIA .....  | 15        |
| 5.2. MÉXICO.....   | 17        |
| 5.3. ESPAÑA.....   | 19        |
| <b>6. ESTUDIOS PREVIOS .....</b>   | <b>22</b> |
| <b>7. LEGISLACIÓN .....</b>  | <b>28</b> |
| 7.1. COLOMBIA .....  | 28        |
| 7.1.1. Constitución Política de Colombia (Asamblea Nacional<br>Constituyente, 1991).....             | 28        |
| 7.1.2. Transporte .....  | 32        |
| 7.1.3. Logística .....   | 44        |
| 7.1.4. Comercio Exterior.....  | 45        |
| 7.2. MÉXICO.....   | 46        |
| 7.2.1. Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos. (Congreso<br>Constituyente, 1917)..... | 47        |
| 7.2.2. Transporte .....  | 50        |
| 7.2.3. Comercio Exterior y Aduanas.....  | 54        |
| 7.2.4. Otros Documentos.....   | 57        |
| 7.3. ESPAÑA.....   | 58        |
| 7.3.1. Nacional .....  | 59        |
| 7.3.1.1. Constitución Española (Padres de la Constitución, 1978) .....                               | 59        |

|   |            |
|---|------------|
| 7.3.1.2. Transporte .....                                     | 63         |
| 7.3.1.3. Comercio Exterior .....                              | 66         |
| 7.3.1.4. Otros documentos.....                                | 69         |
| 7.3.2. Competencia del Estado .....                           | 70         |
| 7.3.2.1. Madrid.....  | 70         |
| 7.3.2.2. Andalucía.....                                       | 71         |
| 7.3.3. Competencia de la Comunidad Autónoma.....              | 75         |
| 7.3.3.1. Andalucía.....                                       | 75         |
| 7.3.3.2. Castilla y León .....                                | 75         |
| <b>8. DESCRIPCIÓN DE LOS PUERTOS SECOS SELECCIONADOS PARA</b> |            |
| <b>COLOMBIA, ESPAÑA Y MÉXICO .....</b>                        | <b>78</b>  |
| 8.1. COLOMBIA .....   | 78         |
| 8.1.1. Puerto seco de Buga.....                               | 78         |
| 8.1.2. Centro Logístico del Caribe Bosconia. ....             | 78         |
| 8.1.3. Centro Logístico Eje Cafetero. ....                    | 79         |
| 8.2. MÉXICO.....  | 81         |
| 8.2.1. Puerto Lázaro Cárdenas. ....                           | 81         |
| 8.2.2. Guanajuato Puerto Interior GTO.....                    | 89         |
| 8.2.3. Interpuerto Monterrey. ....                            | 93         |
| 8.3. ESPAÑA.....  | 96         |
| 8.3.1. Puerto Seco de Madrid.....                             | 96         |
| 8.3.2. Puerto Seco de Burgos. ....                            | 100        |
| 8.3.3. Puerto Seco de Antequera. ....                         | 103        |
| <b>9. CONCLUSIONES.....</b>                                   | <b>105</b> |
| <b>10. RECOMENDACIONES.....</b>                               | <b>107</b> |
| <b>11. BIBLIOGRAFÍA .....</b>                                 | <b>108</b> |

## TABLA DE IMAGENES

|  |    |
|--|----|
| IMAGEN 1 LOCALIZACIÓN PLANEADA P.S. BOSCONIA.....            | 78 |
| IMAGEN 2 HINTERLAND P.S. BOSCONIA .....                      | 79 |
| IMAGEN 3 LOCALIZACIÓN CENTRO LOGÍSTICO EJE CAFETERO.....     | 80 |
| IMAGEN 4 HINTERLAND C.L. EJE CAFETERO.....                   | 80 |
| IMAGEN 5 ORDENAMIENTO C.L. EJE CAFETERO.....                 | 81 |
| IMAGEN 6 PANORÁMICA C.L. EJE CAFETERO.....                   | 81 |
| IMAGEN 7 ENTRADA C.L. EJE CAFETERO .....                     | 81 |
| IMAGEN 8 ESTADO P.S. LÁZARO CÁRDENAS .....                   | 84 |
| IMAGEN 9 PROVINCIA P.S. LÁZARO CÁRDENAS.....                 | 85 |
| IMAGEN 10 UBICACIÓN P.S. LÁZARO CÁRDENAS.....                | 85 |
| IMAGEN 11 FORELAND P.S. LÁZARO CÁRDENAS .....                | 85 |
| IMAGEN 12 RED FÉRREA DE MÉXICO .....                         | 86 |
| IMAGEN 13 RED CARRETERA PRINCIPAL DE MÉXICO .....            | 86 |
| IMAGEN 14 PLATAFORMAS LOGÍSTICAS DE MÉXICO .....             | 87 |
| IMAGEN 15 ORGANIZACIÓN INTERNA P.S. LÁZARO CÁRDENAS .....    | 87 |
| IMAGEN 16 RED FÉRREA P.S. LÁZARO CÁRDENAS.....               | 88 |
| IMAGEN 17 TERMINAL DE CONTENEDORES .....                     | 88 |
| IMAGEN 18 GRÚAS PÓRTICO CANAL COMERCIAL .....                | 88 |
| IMAGEN 19 ESTADO P.S. GTO.....                               | 91 |
| IMAGEN 20 PROVINCIA P.S. GTO.....                            | 91 |
| IMAGEN 21 UBICACIÓN P.S. GTO.....                            | 91 |
| IMAGEN 22 FORELAND P.S. GTO .....                            | 92 |
| IMAGEN 23 RED CARRETERA Y FÉRREA CONECTADA AL P.S. GTO ..... | 92 |
| IMAGEN 24 DISTRIBUCIÓN P.S. GTO .....                        | 93 |
| IMAGEN 25 PROCESO DE CARGUE Y DESCARGUE .....                | 93 |
| IMAGEN 26 VISTA AÉREA PARCIAL P.S. GTO .....                 | 93 |
| IMAGEN 27 UBICACIÓN INTERPUERTO MONTERREY .....              | 94 |

|  |     |
|--|-----|
| IMAGEN 28 FORELAND INTERPUERTO MONTERREY .....               | 95  |
| IMAGEN 29 HINTERLAND INTERPUERTO MONTERREY.....              | 95  |
| IMAGEN 30 DISTRIBUCIÓN PROYECTADA INTERPUERTO MONTERREY..... | 96  |
| IMAGEN 31 CC.AA. P.S. DE MADRID .....                        | 98  |
| IMAGEN 32 UBICACIÓN P.S. DE MADRID.....                      | 98  |
| IMAGEN 33 FORELAND P.S. DE MADRID .....                      | 98  |
| IMAGEN 34 HINTERLAND P.S. DE MADRID .....                    | 99  |
| IMAGEN 35 RED FÉRREA CONECTADA AL P.S. DE MADRID .....       | 99  |
| IMAGEN 36 CONEXIONES LOGÍSTICAS P.S. DE MADRID .....         | 99  |
| IMAGEN 37 PATIO DE CONTENEDORES .....                        | 100 |
| IMAGEN 38 AMPLIACIÓN ÁREA DE DESCARGUE FÉRREO .....          | 100 |
| IMAGEN 39 CC.AA. P.S. BURGOS.....                            | 101 |
| IMAGEN 40 PROVINCIA P.S. BURGOS .....                        | 101 |
| IMAGEN 41 UBICACIÓN P.S. BURGOS.....                         | 101 |
| IMAGEN 42 FORELAND P.S. BURGOS .....                         | 102 |
| IMAGEN 43 ORGANIZACIÓN P.S. BURGOS .....                     | 102 |
| IMAGEN 44 VISTA AÉREA .....                                  | 102 |
| IMAGEN 45 PROCESO DE CARGUE Y DESCARGUE .....                | 102 |
| IMAGEN 46 UBICACIÓN P.S. DE ANTEQUERA .....                  | 103 |
| IMAGEN 47 HINTERLAND PROYECTADO P.S. DE ANTEQUERA .....      | 104 |
| IMAGEN 48 DISPOSICIÓN PLANEADA P.S. DE ANTEQUERA .....       | 104 |

## TABLA DE TABLAS

|   |     |
|---|-----|
| TABLA 1 EXTENSIÓN E INFRAESTRUCTURA P.S. LÁZARO CÁRDENAS .....            | 83  |
| TABLA 2 EQUIPOS P.S. LÁZARO CÁRDENAS .....                                | 84  |
| TABLA 3 MOVIMIENTO POR TIPO (MILLONES DE TONELADAS) .....                 | 88  |
| TABLA 4 EXTENSIÓN GTO .....   | 90  |
| TABLA 5 EXTENSIÓN E INFRAESTRUCTURA P.S. DE MADRID.....                   | 97  |
| TABLA 6 EQUIPOS P.S. DE MADRID.....                                       | 97  |
| TABLA 7 EVOLUCIÓN TRÁFICOS FERROVIARIOS CON PUERTOS MARÍTIMOS (TEUs)..... | 100 |

# 1. GLOSARIO

- **Agente Aduanero:** Denominación que en América Latina y el Caribe recibe la persona física o jurídica que, por cuenta de terceros, lleva a cabo ante la aduana los trámites necesarios en el despacho de las mercancías que se exportan o importan. El servicio de agente aduanero es uno de los que puede prestar una empresa transitaria. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).
- **Cabotaje:** Navegación o transporte marítimo de corta distancia que tiene lugar entre puertos de un mismo país o región. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).
- **Carga contenerizada:** Cualquier tipo de unidad de carga, producto o mercancía a granel que se encuentre depositado o consolidado en un contenedor de transporte. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).
- **Clúster:** Una agrupación de empresas e instituciones relacionadas entre sí, pertenecientes a un mismo sector o segmento de mercado, que se encuentran próximas geográficamente y que colaboran para ser más competitivos. (Porter, 1990).
- **Comunidad Autónoma:** Una comunidad autónoma es una entidad territorial que, dentro del ordenamiento constitucional de España, está dotada de autonomía legislativa y competencias ejecutivas, así como de la facultad de administrarse mediante sus propios representantes.
- **Foreland:** Expresión en inglés utilizada para definir la zona ultramarina hacia la que se dirigen de manera preferente las actividades comerciales y de tránsito marítimo de un puerto. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).
- **Hinterland:** región situada tras un puerto o río, donde se recogen las exportaciones y a través de la cual se distribuyen éstas. (Woodburn, 2009).
- **Intermodal:** Que involucra más de un medio de transporte. Por ejemplo: barco-tren, Avión-Camión, entre otros. (Garcia).

- **Panamax:** Buque portacontenedores de tercera generación, de entre 3.000 y 3.999 TEU de capacidad, cuyas dimensiones le permiten atravesar el canal de Panamá: eslora máxima, 295 m, manga máxima 32,25 m, y 13,5 m de calado. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).

- **Post Panamax:** Buque portacontenedores de cuarta generación, de entre 4.000 y 10.000 TEU de capacidad, en el que alguna de sus dimensiones (eslora, manga o calado) es mayor que la de un buque tipo Panamax. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).

- **Puerto Seco:** Conjunto de instalaciones no costeras de uso público, también denominado «terminal interior de carga», con disponibilidad de servicios intermodales ferrocarril-carretera destinados al agrupamiento de mercancías (recepción y expedición, carga y descarga de contenedores, almacenamiento, trasbordo y manipulación), generalmente contenerizadas, para su transporte por ferrocarril desde el interior de un territorio, hacia la terminal marítima de un puerto o en sentido inverso. Puede tener asociadas las áreas funcionales características de un centro logístico. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).

- **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. (Congreso de la República, 1991).

- **Terminal multimodal:** Terminal con infraestructuras que permiten el acceso de más de un modo de transporte y el trasbordo de cargas entre los mismos, dotada habitualmente de equipamientos y servicios para realizar el fraccionamiento y grupaje de mercancías, contenerizadas o a granel, el almacenamiento, los servicios auxiliares del transporte, el tránsito, los trámites aduaneros, la manutención, el etiquetaje, el embalaje, etc. (Logisnet El portal de la logistica, 2013).

- **TEU:** Twenty-feet equivalent unit (Unidad utilizada para medir la capacidad de buques en términos de contenedores de 20 pies). (Gerencia y Negocios).
- **Transporte multimodal:** Sistema de transporte combinado en el que no se produce una ruptura de la unidad de carga y en la fase de transporte principal o de largo recorrido se utiliza una sucesión de distintos medios: camión-tren, camión-barco, camión-barco-tren o cualquier otra combinación posible. Todo ello al amparo de un solo contrato de transporte con el cargador. (Logisnet El portal de la logística, 2013).
- **Trocha ferroviaria:** Espacio que media entre los dos rieles de una vía férrea. (Farlex, 2013).

## 2. RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

El presente trabajo tiene como finalidad analizar y comparar Puertos Secos en tres países diferentes: Colombia, México y España; y con ello determinar las claves o herramientas para el éxito de estos.

Para esto, la investigación se llevó a cabo a nivel documental y teórico, abarcando desde documentos de investigación académicos y de entidades supranacionales, hasta documentos de carácter legislativo de diferente orden, para los tres países de estudio, incluyendo estudios privados y herramientas estadísticas propias de los Puertos Secos o sus empresas concesionarias.

Gracias a todo esto, se pudo desarrollar el documento con la siguiente estructura: Historia, Referencias, Legislación y Descripción. En la primera etapa, resalta el enfoque de desarrollo portuario y de promoción del tren como medio de transporte y herramienta comercial; en la segunda etapa, se corrobora la dificultad que estos proyectos enfrentan en Colombia por parte del sector público centralista y carente de visión y una precaria participación del sector privado; en la tercera etapa se ratifica esto al ser la principal diferencia el enfoque logístico en la legislación, partiendo de la constitución misma, y su presencia o ausencia en los marcos legales de cada país; y se termina con el resultado de estos elementos previos condensado en elementos tangibles en México y España, y tan solo ilusiones y fracasos para Colombia.

Por todo lo anterior, se llega a la conclusión que un Marco Jurídico bien estructurado, una fuerte Inversión del Sector Público y Privado, y una Voluntad Política de largo impulso son las claves para el éxito de estos proyectos, y todo lo que viene ligado a ellos.

### **Palabras Clave:**

Puerto Seco, Multimodalidad, Logística, Comercio Exterior, Infraestructura, Legislación, Desarrollo.

### 3. ABSTRACT & KEY WORDS

The goal of this thesis is to analyze and compare Dry Docks in three different countries: Colombia, Mexico and Spain; and with that determine the keys or tools for its success.

For this, the investigation was done at a documental and theoretical level, ranging from academy and supranational entities' investigation documents, to legislatives documents of all orders, for the three countries studied, including private studies and statistical tools given by the Dry Docks or their owners.

Thanks to all of this, it was possible to develop the document with the following structure: History, References, Legislation and Description. In the first stage, it's highlighted the approach of port development and the promotion of the train as a conveyance and commercial tool; in the second stage, it's corroborated the difficulty that these projects faces in Colombia by the centralistic and lack-of-vision State, and a precarious participation of the private sector; in the third stage it is ratified this as it is the main difference the logistic approach in the legislation, starting from the constitution itself, and its presence or absence in the legislative frames of each country; finally, it ends with the result of all these previous elements condensed in tangibles in Mexico and Spain, while just illusions and failures in Colombia.

For all of this, it gets to the conclusion that a Legislative Frame well-structured, a Strong Investment by the Private and Public Sector, and a Strong Political Will are the keys for the success of these projects, and all that is bounded to them.

**Key Words:**

Dry Dock, Multimodality, Logistics, Foreign Trade, Infrastructure, Legislation, Development.

## 4. INTRODUCCIÓN

La globalización de los últimos doscientos años, vista como un proceso de integración intercontinental en provecho y uso de las ventajas propias de cada geografía, ha promovido una especialización paulatina de las gentes y naciones en lo referente a sus procesos productivos y sus economías, llevando con esto un desarrollo dispar entre latitudes diferentes y consecuencias disimiles entre naciones.

Sin embargo, dentro de este contexto una consecuencia positiva, vista desde el aspecto del aprendizaje, ha sido el cómo manejar de una manera racional, argumentada y controlada, una empresa. Al mismo tiempo, como un efecto derivado de las polarizaciones a nivel global, se han desatado multitud de conflictos que han obligado al replanteamiento de las estrategias y tácticas, y más aún, han permitido a la sociedad civil hacer uso de los aprendizajes militares y aplicarlos en sus esquemas productivos; siendo uno de los casos más importantes el concepto y apreciación de la *Logística* cómo un factor clave y fundamental para el éxito, y una garantía para la ventaja ante la competencia.

Desde estos dos orígenes diferentes, las naciones han entendido que el éxito de las mismas no se da por una capacidad de autosuficiencia, en cambio, que una interrelación de mutuo beneficio entre diferentes naciones es capaz de generar un beneficio que se puede transferir directamente a sus ciudadanos y con esto, lograr un progreso y un desarrollo continuo y sustentable.

Para lograr estas interrelaciones, el comercio y la diplomacia son elementos fundamentales, y pilares para el éxito de los procesos que se lleven a cabo. Como, sin lugar a dudas, son el mar y los ríos los elementos más comunes en la superficie del globo, y el medio de comunicación mundial más económico, toda nación ha comprendido que el tener los recursos para un manejo eficiente de este medio y lo que pueda llegar o ser despachado a través de éste es una necesidad primaria, si se busca lograr la mayor utilidad y ventaja posible, el

aspecto portuario se convierte así en una preocupación mayor para aquellas naciones que son favorecidas con costas a uno o más mares u océanos.

Sin embargo, la teoría económica plantea que un recurso escaso es la tierra, y en estas épocas, esa afirmación cobra más validez que nunca antes. Las ciudades que históricamente se han caracterizado por ser centros de comercio y nodos de interconexión entre el mar y la tierra, enfrentan hoy problemas de escasez de espacio a causa, entre otras, del crecimiento de sus poblaciones alrededor del puerto, y una planeación irregular o deficiente del uso de sus suelos.

Por esta, y otras razones, se han planteado alternativas al problema del espacio. Ciudades alrededor del globo lo han tratado desde diferentes enfoques. Algunas le han ganado tierra al mar, otras han creado tierra en el mar, y otras han decidido ingresar en espacio continental y construir lejos de la costa, manteniendo uno o varios cordones umbilicales entre los nuevos espacios y la urbe.

Esta última modalidad, conocida hoy día como *Puerto Seco*, en términos de infraestructura portuaria, permite a grandes rasgos construir tierra adentro, un espacio destinado al desarrollo de diversas actividades portuarias, manteniendo una conexión multimodal con el puerto de origen, ofreciendo de esta manera una liberación del espacio disponible del puerto en costa y una agilización de procesos. Alrededor del mundo, este modelo ha sido desarrollado, con resultados disimiles por causas diferentes y ha sido tanto un éxito rotundo como un fracaso increíble.

A raíz de esta situación, y en vista de las necesidades que presenta el país, se ha planteado este proyecto como un espacio en el cual llevar a cabo un análisis de diversos escenarios, actores y factores, y poder así responder a la pregunta más importante que enfrenta la nación: ¿Cuáles son los elementos y experiencias a emular, para lograr un éxito y una ventaja competitiva en los Puertos Secos Colombianos?

## **5. MARCO HISTÓRICO**

El transporte marítimo, tanto de carga como de pasajeros, ha sido un mecanismo vital para el desarrollo de las economías a lo largo de los años. Sin embargo, dadas las tendencias actuales de crecimiento en la demanda, incremento en los costos y niveles de competencia cada vez mayores, las diferentes economías se han visto abocadas a mejorar su infraestructura en materia portuaria para poder así hacer frente a los nuevos retos que se presentan hoy día y ser competitivos para aquellos que depara el futuro. A lo largo de este trabajo se estudiarán los casos de tres naciones diferentes, enmarcadas en tres contextos políticos y económicos disímiles; por lo cual, se hace necesario conocer al respecto la evolución en cada uno de estos países, de las formas con las cuales han afrontado, afrontan y plantean enfrentar estos retos que el transporte marítimo acarrea. Colombia, México y España son los países que se estudiarán, y por ello a continuación se hará una breve reseña histórica al respecto en cada uno.

### **5.1. Colombia**

Desde la época de la colonia, la Nueva Granada se constituyó como un punto pivote para el comercio entre las Américas y el viejo mundo. Con sus puertos de Santa Marta, Cartagena y Barranquilla siendo los más importantes en el Caribe, la economía del virreinato se desarrolló alrededor de la minería, cuyo producto se exportaba por estos tres importantes puertos, dejando atrás el desarrollo de las otras regiones y promoviendo un esquema insustentable de centralismo.

Una vez la separación de las colonias fue efectiva, el virreinato ahora llamado la Gran Colombia, nuevamente sufrió una segmentación que dejó como resultado la constitución de tres naciones (posteriormente una cuarta) diferentes, siendo la más favorecida Colombia al ser la única de todo el subcontinente sudamericano en tener costas en los dos océanos más grandes del planeta. Sin

embargo, consigo cargó una larga tradición de subdesarrollo y mala planeación, además de un centralismo retrogrado, que ocasionó un deterioro de la poca infraestructura con la que se contaba, además de una alta dependencia a los puertos que se tenían en el Caribe, principalmente Barranquilla.

El siglo XX llegó de la mano con grandes cambios: la pérdida de la provincia de Panamá, la última guerra civil que vivió la nación, la electricidad y cambios en el orden político y económico global. Ante esto, la respuesta del gobierno fue muy pasiva y los puertos nuevamente fueron relegados a una participación menor en los presupuestos y el interés central, ocasionando así un retraso aún mayor en su infraestructura y una incapacidad de responder a las exigencias del nuevo comercio. Como resultado de esto, a mediados de la década, aun con su posición geográfica estratégica y su amplia red fluvial, el país presentaba altos índices de pobreza, analfabetismo, una economía agraria precaria y graves problemas de orden público, entre otros males. En el transcurso del siglo, la red ferroviaria se fue deteriorando y quedando en desuso en gran parte del territorio, los otrora ricos puertos fluviales del Magdalena y el Cauca decayeron en puertos de poca importancia o de ninguna navegabilidad, los puertos en el Pacífico se perdieron hasta quedar solo dos, y las ciudades de tradición portuaria en el Caribe eran cada vez menos competitivas e ineficientes.

Como respuesta a esta situación, con la nueva constitución de 1991, se desarrolló una nueva política por parte del gobierno central al respecto del manejo de la infraestructura portuaria de la nación. En 1993 se creó la figura de las SPR (Sociedades Portuarias Regionales), bajo la cual se entregaban en concesión a particulares, los puertos y toda su infraestructura existente, para que hicieran uso y manejo de los recursos y los mejoraran. Bajo el amparo de este nuevo esquema, se entregaron en concesión los puertos más importantes del país en ambas costas a particulares, a cambio de una retribución económica anual y la obtención de todas las mejoras hechas durante la duración de la concesión, al término del contrato.

En todo caso, el atraso era de décadas y la infraestructura colapsaba una vez se intentaba transportar al centro o del centro, las cargas y los pasajeros. Por ello, de la mano con este esquema, se promovió la mejora y creación (largamente aplazados por el gobierno central) de nuevos corredores viales que comunicasen las costas con el resto del país. En materia férrea, los planes datan de la década de 1860 y solo hasta inicios del nuevo milenio se han empezado a ejecutar algunas obras, impulsadas por el sector privado minero.

Finalmente en la década del 2000, se creó por primera vez la Política Nacional Logística, donde se incorporaban todas las políticas segmentadas en materia de infraestructura de la nación, y se enfocaban mancomunadamente a un mismo objetivo. Con el documento CONPES 3547 se dio por fin inicio a una nueva etapa en la búsqueda de una infraestructura competitiva y a la par de las necesidades de la nación. Dentro de sus estudios y recomendaciones, se planteaba la figura de las Plataformas Logísticas como una herramienta para colaborar con la descongestión de los puertos y mejorar los indicadores de competitividad de la nación, entre ellas, los Puertos Secos. Idea que desde el 2006 ha desembocado en tres proyectos consolidados y en proceso de ejecución en el país: Buga, Bosconia y el Eje Cafetero, en tanto otros proyectos desde la década de 1990 han quedado en suspensión o abandono.

## **5.2. México**

Durante el periodo de colonización, México usaba corredores exclusivos para la comunicación de la civilización Azteca con sus provincias. Sin embargo, cuando los colonizadores tocaron tierra, el objetivo de estas rutas cambió ya que desde ese momento serían usadas para el transporte de metales preciosos, la transmisión del mensaje de la iglesia y la explotación y esclavitud de la población. De este modo se mantuvo hasta finales de la colonia.

Una vez la independencia fue lograda, los principales puertos en el Pacífico y el Atlántico aprovecharon las interconexiones existentes para lograr crear puentes de transmisión de cargas entre ambos océanos, a pequeña escala

dada la geografía, y unificar las provincias del nuevo reino. Años después, ante la pérdida de poco más de la mitad de su territorio ante Estados Unidos, se debió reestructurar la situación económica de la nación, bajo el periodo conocido como “El Porfiriato”, dando prelación a un desarrollo de su infraestructura e industria y dejando de lado el sector agrario. De este modo, a comienzos del siglo pasado el país afrontaba una situación polarizada: desarrollo económico y atraso social, siendo causa de la posterior revolución a finales de la década de 1910. Durante todo este trajinar político, fueron los puertos el pilar económico de la nación, al ser la puerta de entrada y salida de sus productos al mundo, y la maquinaria requerida para mejorar su industria.

Al término de la revolución, y por los siguientes 76 años, bajo el mandato del PRI (Partido Revolucionario Institucional), se optó por una política de sustitución de importaciones, lo cual aprovechando el momento que atravesaba el mundo, permitió un gran impulso para su economía y un aumento de sus importaciones considerable, siendo el principal mecanismo para la exportación los puertos, que se adaptaron a las necesidades del momento.

Para finales del siglo pasado, una vez firmado el NAFTA, el rol de los puertos cambió radicalmente, al ser Estados Unidos el principal y mayor socio comercial, obligándolos a reestructurar la infraestructura, aumentar las inversiones y buscar nuevas opciones para estar al nivel de los nuevos flujos de comercio entrante y saliente. A raíz de esto, desde los años 1990's se estudian proyectos logísticos para mejorar la competitividad de la nación, y se promueven entre las opciones, las figuras de los ZAL y los Puertos Secos como herramientas de interconexión entre puertos, con el centro industrial, y con el vecino del norte.

En el nuevo milenio, la iniciativa de puerto seco se empieza a considerar con fuerza, luego de que un fabricante de dispositivos electrónicos de LG propusiera modificar las rutas comerciales para importar algunos productos y abaratar los costos logísticos. A mediados de 2007, México se empieza a preocupar por su posición competitiva en el mercado internacional y como respuesta a ello diseña un plan de corredores comerciales implementando el

transporte multimodal con el objetivo de desarrollar las cadenas logísticas con el exterior, reduciendo los costos. Esto se logra gracias al Acuerdo de Concertación para el Desarrollo de Corredores Multimodales (2004), firmado por el gobierno y el sector privado bajo el compromiso de mejorar el desempeño del país y hacerlo más competitivo. Como complemento, el gobierno mexicano planteó el Programa de Desarrollo Sectorial 2007-2012 de la SCT bajo el cual se da impulso a los corredores, se planea la ampliación de algunos puertos, la inversión en otros proyectos e infraestructura y el cambio en la percepción del transporte multimodal, cambiando el sistema ferroviario de radial al nodal y facilitando la conexión con el autotransporte para la entrega puerta a puerta.

Finalmente en 2010 entra en funcionamiento el puerto seco de Monterrey, su puerto seco más grande entre quince (15), que representó una inversión de US\$ 7.000 millones e integra las principales empresas ferroviarias y aeronáuticas. Asimismo su ubicación es de gran importancia para la productividad y competitividad pues limita con el aeropuerto del norte, que a su vez está ubicado en el medio de dos ejes ferroviarios. Este proyecto desarrolló un “programa integral de desarrollo logístico que comprende ocho proyectos carreteros, cuatro proyectos ferroviarios, dos proyectos aeroportuarios, un programa telemático y programas académicos” de acuerdo a lo enunciado por González Parás, y está inscrito en la red de puertos internos de América del Norte (NAIPN).

### **5.3. España**

Durante la edad media, España construía sus rutas con base a sus conquistas (obtener territorios bajo el poderío musulmán) y mediante ello se logró una conexión al mar por el mar mediterráneo y la península ibérica, situación que fue aprovechada por los comerciantes para atraer productos de otros lugares.

Como pilar de su economía y poder, los puertos han sido siempre uno de los principales activos del reino y posterior país. Ciudades como Barcelona, Valencia o Bilbao fueron por siglos, centros de poder al interior del reino que rivalizaban con la capital y los aristócratas locales constantemente mantenían

disputa con la monarquía, dado su poder económico y las facilidades que tenían de controlar el flujo de bienes al resto del reino.

Como contraparte, fueron del mismo modo, los lugares desde los cuales se controlaban los territorios de ultramar conquistados, por donde entraban las riquezas adquiridas, se enviaban las tropas y se controlaban los convoyes que cruzaban el Atlántico.

Para la época del siglo XIX, después de la invasión napoleónica y la pérdida de las colonias en América, se constituyeron en el soporte para la reconstrucción del reino al comerciar con las demás potencias europeas y la emergente potencia al otro lado del océano. Para finales de ese siglo, fue con esta última que las últimas colonias en ultramar (Cuba y las Filipinas) fueron finalmente perdidas y el reino se redujo a la península ibérica, donde era su posición como puerta de entrada a Europa, la clave para su crecimiento y sostenimiento como nación.

Con el nuevo siglo, llegó la caída de la monarquía por la revolución y el periodo de la dictadura, época en la cual fueron los puertos el punto más importante de la economía del país, al importar gran parte de los recursos que requería y ser una escala obligada para el comercio entre las Américas y Europa. Sin embargo, durante estos años y a raíz de la revolución, gran parte de la infraestructura se perdió o deterioró, por lo cual, en la década de 1970 al terminar la dictadura, fue plan gubernamental y de las provincias el reconstruir la infraestructura y mejorar las condiciones logísticas del país para afrontar los nuevos retos de la época y ser capaces de seguirle el paso al crecimiento del continente y la economía global. Como resultado, ciudades otrora faros de la nación, recuperaron su protagonismo con proyectos e innovaciones. Zaragoza y Barcelona fueron las primeras. Sumado a esto, se encontró el apoyo de la Comunidad Europea, posterior Unión Europea, que gracias a sus políticas y financiamiento, permitieron crear una infraestructura y gestión de calidad y con los más altos estándares internacionales.

Con el advenimiento del nuevo milenio, se comenzaron a gestionar nuevos proyectos para conectar de manera más eficiente todos los puntos del país. En 2005 se da luz verde al funcionamiento del puerto seco de Madrid, que conecta Madrid y el centro peninsular con los cuatro principales puertos españoles: Algeciras, Bilbao, Barcelona y Valencia, a través de cuatro ferrocarriles (uno por cada puerto), cuidando a su vez el medio ambiente y los costos logísticos para formalizar un corredor comercial de Madrid al resto del país y hacia la Unión Europea. Adicionalmente, se empiezan a gestionar otras propuestas como el puerto seco de Andalucía, que nacería de una iniciativa privada en un espacio de 2 Km cuadrados con la facilidad de recibir mercancías desde todas las regiones aledañas, dada su ubicación y el cruce de las líneas férreas más importantes.

Para este año, el Puerto Seco de Antequera (PSA) se desarrolla con una superficie de 365 hectáreas y la financiación del 60% por la junta accionista y el 40% por capital público. Tiene aprobado el corredor ferroviario con Marruecos y vías rápidas de hasta 450 km y secundarias de hasta 220 km; y junto con los puertos secos de Madrid y Burgos crean una red que interconecta al país entre sí, con la UE y con el norte de África.

## 6. ESTUDIOS PREVIOS

**Nombre del trabajo:** Propuesta para el desarrollo de un clúster logístico para un corredor logístico nacional e internacional competitivo en Colombia.

**Tipo de trabajo:** Tesis de Maestría en Dirección y Gerencia de Empresas.

**Autor:** Erick Mauricio Garaviz Noriega

**Año:** 2009

**Sinopsis:** Este trabajo es una propuesta para el desarrollo de un clúster logístico para un Corredor Logístico Nacional e Internacional competitivo en Colombia; en esa medida, comienza por ser un recuento de información, cifras y datos, que desnuda el presente de Colombia, y reconoce las deficiencias existentes en materia de competitividad logística nacional frente al mundo, así como los riesgos que existen para la economía nacional al no tener la suficiente preparación para aprovechar las oportunidades comerciales del presente siglo, ni para enfrentar las amenazas que esto mismo trae consigo. Es por ello que adoptar un modelo de Clúster a la Logística Nacional adaptable a cualquier corredor logístico del país, será un frente de desarrollo potencial en la búsqueda de la competitividad logística colombiana, generando así mismo un beneficio colateral en materia de comercio exterior e internacional.

Dentro de su análisis y estudio de la situación, plantea la necesidad de implementar alternativas en términos de infraestructura y logística que permitan una mayor eficiencia y colaboren con la descongestión de la infraestructura actual, dentro de éstas, la figura del Puerto Seco para las áreas portuarias marítimas como un proyecto integrador y desarrollador.

**Nombre del trabajo:** Sistema alternativo de movilidad fluvial sobre el eje del río Medellín

**Tipo de trabajo:** Tesis de Pregrado en Arquitectura

**Autor:** Jenniffer Ayala Serrano

**Año:** 2009

**Sinopsis:** Se plantea un modelo regional de movilidad fluvial sobre el eje del río Medellín que vincularía los municipios aledaños de la ciudad, este modelo funciona con el planteamiento que más vías carreteables lleva a puntos específicos de gran convocatoria en un punto del río llamado Puerto Seco en donde se localizará una de las estaciones, es allí donde se accede al sistema fluvial hasta el área metropolitana, que desde allí continúa por el eje del río o permite cambiar de sistema. Dentro del área metropolitana se plantean tres tipos de estaciones dada por la afluencia de población en las estaciones definidas del metro, además por encontrarse cercana a unas centralidades de gran importancia y la última como generadora de desarrollo de las nuevas estaciones sobre el eje del río sobre el centro de la ciudad, así apoyando al sistema actual metro en el centro de la ciudad y permitiendo a su vez llegar a los municipios cercanos. El tipo de estaciones que se plantea es de tres tipos, un portal que se encuentra al final y comienzo del sistema metropolitano, una segunda que es la estación media que es la que tiene gran circulación de población y cercana a una gran centralidad y una tercera que es solo de transición de dirección o de sistema. Es un sistema que busca conservar el sistema hídrico de las quebradas y de los ríos para la movilización de los hidrobuses.

En este trabajo, la autora plantea la idea del empleo de Puertos Secos como herramienta que mejore el tráfico de pasajeros y cargas para el área metropolitana de Medellín. Sin embargo, desde aquí se presenta un problema de contextualización del término y su uso aplicativo en la realidad, al mal interpretarse la plataforma logística que se busca promover.

**Nombre del trabajo:** Iniciativas para el desarrollo de Antioquia

**Tipo de trabajo:** Informe regional, primera muestra

**Autor:** BIRD Antioquia

**Año:** 2006

**Sinopsis:** durante varios años se ha mencionado la conveniencia de tener una base de datos que contenga la formulación y la descripción de las numerosas iniciativas que contribuyan al desarrollo de Antioquia. Por esa razón, diferentes entidades han propiciado la preparación y publicación de documentos que contienen información útil sobre iniciativas, tanto públicas como privadas, encaminadas a construir la infraestructura requerida, a organizar las intervenciones socio-económicas, a promover el uso racional de los recursos naturales y a generar formas de producción de bienes y servicios.

En este caso, la iniciativa del BIRD hace un recuento sobre los proyectos de Puerto Seco que se han desarrollado, planteado o que están en proceso de desarrollo, en el departamento de Antioquia, vistos desde las perspectivas económica, social y logística, y como un pivote para un desarrollo posterior de la región. Del mismo modo, define de manera clara y sucinta el concepto, de manera apropiada, antes de comenzar a desarrollar la temática.

**Nombre del trabajo:** Las plataformas logísticas como herramienta de facilitación del desarrollo logístico en Colombia

**Tipo de trabajo:** Informe gubernamental

**Autor:** Dr. José Enrique Pérez Fiaño

**Año:** 2007

**Sinopsis:** Es un estudio situacional de las potencialidades logísticas que presenta la nación y qué infraestructura logística podría desarrollar para aprovecharlas correctamente.

A lo largo del estudio, presentan los diferentes esquemas de infraestructura de plataformas logísticas, indicando claramente que son, los servicios que prestan y los actores que intervienen una vez puestas en marcha; posteriormente, pondera las ventajas y beneficios que estas ofrecen en comparación a un esquema logístico único como el carretero. Al respecto de los Puertos Secos, los considera como un estadio previo a las PLM (Plataformas

Logísticas Multimodales) definiéndolos y caracterizándolos, así como indicando sus posibles usos para Colombia.

**Nombre del trabajo:** Promoción de las Zonas Francas para el desarrollo regional

**Tipo de trabajo:** Informe

**Autor:** Zona Franca del Eje Cafetero

**Año:** 2011

**Sinopsis:** Es un estudio situacional de las oportunidades y ventajas que presenta la Zona Franca del Eje Cafetero (en desarrollo) frente al panorama nacional e internacional, y las alternativas de implementación en ámbito logístico que esta representa.

Al respecto del tema, la zona franca una vez esté terminada completamente será un Puerto Seco en el Eje Cafetero, siendo uno de los primeros del país. Por ello, evalúan los aspectos relacionados a la infraestructura requerida, las conexiones, la inversión y los actores que intervienen para lograr el proyecto, dadas sus condiciones propias del entorno.

**Nombre del trabajo:** Investigación "infraestructura del almacenamiento de carga en Colombia"

**Tipo de trabajo:** Tesis de Especialización en Gerencia con énfasis en Logística y Comercio Internacional.

**Autor:** Angélica Hodeg

**Año:** 2007

**Sinopsis:** El propósito fundamental de este trabajo es plantear en un documento toda la capacidad de infraestructura que posee nuestro país para el acopio y almacenamiento de mercancías, planteando alternativas posibles de desarrollo encaminadas a la búsqueda de soluciones que atenúen la evidente crisis de congestión que poseen nuestros centros logísticos de arribo, recepción y almacenamiento de unidades carga (contenedores) dada la descompensación que

no permite la salida y movilización para contenedores desde el interior del país; buscando de esta manera nuevos mecanismos que nos permitan ser más eficientes en el ámbito logístico y afrontar sin recurrir a mayores costos el auge de carga que se aproxima ante la firma del TLC. De esta manera creemos que podemos contribuir con alternativas para el desarrollo del almacenamiento, transporte, distribución y buen uso de las unidades de carga desde nuestras áreas de trabajo.

Dentro de su estudio, plantea el uso de los Puertos Secos como solución y alternativa para descongestionar la sobresaturada infraestructura logística del país.

**Nombre del trabajo:** Modelado y análisis de un puerto seco mediante simulación

**Tipo de trabajo:** Informe técnico

**Autor:** Álvaro García Sánchez, Isabel García Gutiérrez, Laura Pérez Juan

**Año:** 2006

**Sinopsis:** El transporte intermodal es una de las oportunidades más prometedoras para el desarrollo sostenible del sector. Dentro de una red de transporte ferroviario intermodal existen terminales marítimas y terminales interiores. Un puerto seco es un tipo de terminal a medio camino entre ambas, pues tiene la estructura de una terminal interior, pero se integra en la subred de terminales marítimas, actuando como una extensión hacia el interior de las terminales costeras, de forma que se agiliza el movimiento de las mercancías. En este trabajo se presenta el diseño e implementación de un modelo de simulación de un puerto seco, y se ilustra su utilización para la toma de decisiones relativas a las infraestructuras, mediante el análisis de diversos escenarios de funcionamiento.

El trabajo enriquece la investigación al aportar no solo elementos tecnológicos posibles para su uso en el modelamiento a la hora de desarrollar un Puerto Seco, sino también mostrar los resultados que estas herramientas y sus

modelamientos resultantes entregan, y como su aplicación o consideración es de vital importancia para un escenario real, como lo es el caso en el cual los autores lo implementaron.

**Nombre del trabajo:** Corredores Multimodales y Puertos Secos.

**Tipo de trabajo:** Informe

**Autor:** Puerto Lázaro Cárdenas

**Año:** 2010

**Sinopsis:** Informe sobre la situación presente (en su momento) de los flujos de carga al interior y exterior de México, detallando los principales puertos de origen y destino, segmentando por tipo de carga, y la infraestructura alrededor del comercio. Junto a esto, una descripción breve y detallada al respecto de los puertos secos, su situación en México, su influencia e importancia, y algunos actores público-privados que participan en el comercio del país.

Para el trabajo de investigación, es una herramienta de vital importancia por lo valiosa de su información, lo actualizado de sus datos y los resultados que la implementación de estas plataformas han arrojado en sus años de uso.

## **7. LEGISLACIÓN**

### **7.1. Colombia**

Colombia, como primer país de estudio y objeto al cual se le comparará respecto a los otros dos países, presenta una legislación y jurisprudencia rica en todos los ámbitos, siendo punto de referencia incluso para otras naciones. Para objeto del presente trabajo, el estudio de la legislación pertinente al tema se desarrollará siguiendo un orden temático en el cual el orden jerárquico predominará, por encima de este orden se establece la Constitución Política como carta magna y base constitutiva de cualquier esfuerzo legislativo y jurisprudencial. A diferencia de otros Estados, la participación de los documentos CONPES, elemento único del país respecto a los otros dos Estados, se categorizan como elementos marco, aun cuando no tiene carácter legislativo, de allí que se enumeren varios documentos. Por último, dada la carencia de infraestructura y atraso en diferentes aspectos, la normatividad se encuentra igualmente atrasada o es inexistente.

#### **7.1.1. Constitución Política de Colombia (Asamblea Nacional Constituyente, 1991)**

**ARTÍCULO 2°:** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

**ARTÍCULO 24:** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

**ARTÍCULO 38:** Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.

**ARTÍCULO 78:** La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

**ARTÍCULO 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;

**ARTÍCULO 189:** Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:

[...]

25. Organizar el Crédito Público; reconocer la deuda nacional y arreglar su servicio; modificar los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas; regular el comercio exterior; y ejercer la intervención en las actividades financiera, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de recursos provenientes del ahorro de terceros de acuerdo con la ley.

**ARTÍCULO 226:** El Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

**ARTÍCULO 227:** El Estado promoverá la integración económica, social y política con las demás naciones y especialmente, con los países de América Latina y del Caribe mediante la celebración de tratados que sobre bases de equidad, igualdad y reciprocidad, creen organismos supranacionales, inclusive para conformar una comunidad latinoamericana de naciones. La ley podrá establecer elecciones directas para la constitución del Parlamento Andino y del Parlamento Latinoamericano.

**ARTÍCULO 300:** Corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas:

1. Reglamentar el ejercicio de las funciones y la prestación de los servicios a cargo del Departamento.

2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera.

3. Adoptar de acuerdo con la Ley los planes y programas de desarrollo económico y social y los de obras públicas, con la determinación de las inversiones y medidas que se consideren necesarias para impulsar su ejecución y asegurar su cumplimiento.

**ARTÍCULO 334:** La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

**ARTÍCULO 339:** Habrá un Plan Nacional de Desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

**ARTÍCULO 341:**

**PÁRRAFO 3:** El Plan Nacional de Inversiones se expedirá mediante una ley que tendrá prelación sobre las demás leyes; en consecuencia, sus mandatos constituirán mecanismos idóneos para su ejecución y suplirán los existentes sin necesidad de la expedición de leyes posteriores, con todo, en las leyes anuales de presupuesto se podrán aumentar o disminuir las partidas y recursos aprobados en la ley del plan. Si el Congreso no aprueba el Plan Nacional de Inversiones Públicas en un término de tres meses después de presentado, el gobierno podrá ponerlo en vigencia mediante decreto con fuerza de ley.

El Congreso podrá modificar el Plan de Inversiones Públicas siempre y cuando se mantenga el equilibrio financiero. Cualquier incremento en las autorizaciones de endeudamiento solicitadas en el proyecto gubernamental o inclusión de proyectos de inversión no contemplados en él, requerirá el visto bueno del Gobierno Nacional.

**ARTÍCULO 356:**

**PÁRRAFO 12:** Las ciudades de Buenaventura y Tumaco se organizan como Distritos Especiales, Industriales, Portuarios, Biodiversos y Ecoturísticos Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.

**ARTÍCULO 360:**

PÁRRAFO 3: Los departamentos y municipios en cuyo territorio se adelanten explotaciones de recursos naturales no renovables, así como los puertos marítimos y fluviales por donde se transporten dichos recursos o productos derivados de los mismos, tendrán derecho a participar en las regalías y compensaciones.

### **7.1.2. Transporte**

- **Ley 769 Código Nacional de Tránsito Terrestre del 6 de agosto de 2002.** (Congreso de Colombia, 2002)

**Artículo 1°:** Ámbito de aplicación y principios. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

- **Ley 336 del 1° de Febrero de 1996 Por la cual se unifican los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional.** (Congreso de Colombia, 1996)

**Artículo 62:** Para la construcción y operación de nuevos terminales de transporte terrestre de pasajeros y/o carga se tendrán en cuenta los planes y programas diseñados por las oficinas de planeación municipal, así como el cumplimiento de los índices mínimos de movilización acordes con la oferta y la demanda de pasajeros, las redes y su flujo vehicular. Igualmente, sus instalaciones tendrán los mecanismos apropiados para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos, y serán de uso obligatorio por parte de las empresas de transporte habilitadas para ello.

- **Ley 105 Del 30 de Diciembre de 1993 Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales,**

**se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.** (Congreso de Colombia, 1993)

**Artículo 3. Principios del transporte público:** El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. Del acceso al transporte: [...]

2. Del carácter de servicio público del transporte:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

6. De la libertad de empresa:

[...]

**PÁRRAFO 5:** El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

8. Del transporte intermodal:

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

**Artículo 12. Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la nación:** Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de

integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de éste con los demás Países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios: [...]

2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés Nacional.

3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.

4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación, que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.

5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.

6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.

7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.

8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios.

**Artículo 43. Planes de inversión y planes modales:** El Plan de Inversiones de Transporte e Infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

El Plan de Transporte e Infraestructura, desagregado por temas, contendrá Planes Modales de Transporte [...] El Plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal.

**Artículo 63. Ferrocarriles nacionales:** Los bienes inmuebles que eran propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia en liquidación, podrán ser transferidos a las Empresa Colombiana de Vías Férreas, si los mismos estaban destinados a la explotación férrea. Los demás bienes serán traspasados al Fondo

Pasivo Social de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, para que éste disponga de ellos, con el fin de atender las funciones previstas en la norma legal de su creación. La disposición incluirá la posibilidad de comercializarlos.

- **Ley 1 del 10 de Enero de 1991 Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.** (Congreso de la República, 1991)

Es la ley que regula el sistema portuario de la nación, la creación, el mantenimiento, y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, y los parámetros para las concesiones de estos a terceros, su vigilancia y supervisión, y la compensación por estas.

- **Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 (2010).** (DNP, 2010)

El Plan Nacional de Desarrollo es el documento de lineamientos generales de política de cada Gobierno en su cuatrienio, el cual cubre todos los sectores de la economía y define los lineamientos básicos en política de infraestructuras de transporte y logística. Las propuestas específicas en materia de servicios de transporte y logística se agrupan en los siguientes ejes:

- Reforma del marco institucional: mediante la creación de dos organismos dependientes del Comité Nacional de Logística de Transporte (CNL): Coordinación Programática de Logística (CPL) y Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).
- Potenciación del transporte intermodal
- Aportación de valor agregado a los servicios logísticos.
- Mayor control y facilitación del comercio exterior.
- Gestión y control del tránsito y transporte.
- Sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación del cambio climático.
- Mejoras en materia de seguridad vial.

En lo referente a la infraestructura de transporte, se centra en los siguientes elementos:

- Dar una visión sectorial y un fortalecimiento jurídico en el ámbito.

- Fortalecimiento institucional del sector transporte.
- Regulación de los servicios de transporte.
- Infraestructura para la competitividad y la integración regional.
- Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad mediante el aumento en la calidad y capacidad de:
  - Corredores viales.
  - Mecanismos para la articulación regional y sectorial.
  - Corredores férreos.
  - Corredores fluviales.
- Consolidación de nodos de transferencia y mejoramiento de la gestión portuaria mediante:
  - Mejoramiento de la infraestructura portuaria y promoción de las actividades marítimas.
  - Mayor permeabilidad de los pasos de frontera.
- Promoción de mecanismos alternativos de financiación de infraestructura.
- **Plan de Acción 2012, Agencia Nacional de Infraestructura (2012).<sup>1</sup>**

El Plan de Acción 2012 de la ANI presenta las obras a concesionar en el modo carretero, férreo, portuario, aeroportuario y marítimo en el corto plazo. Este plan se basa en los lineamientos del PND 2010-2014 antes mencionado. Las principales acciones se describen a continuación:

- Carretero: se prevé concesionar un total de 25 proyectos para un total de 6,000 Km. bajo este régimen de gestión en 2 años.
- Ferroviario: se pretende estructurar la concesión de 753 Km. adicionales, para un total de 1,378 Km. Se conectará el centro del país con los puertos del Caribe colombiano.

---

<sup>1</sup> Ver BID, *Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica*, p. 11.

- Marítimo: se planea ampliar la cartera de concesiones portuarias más allá de las 55 vigentes, además de agrupar bajo una sola Entidad algunos puertos con zonas geográficas de influencia próximas.

Las inversiones a realizar en los diferentes modos quedan divididas en “inflexibles” y “flexibles”, resultando estas últimas en un 5.47% del total previsto. El modo de transporte que más inversión recibirá es el vial, acaparando más del 94% del total de las inversiones. Por el contrario, el modo portuario recibe un monto muy pequeño y de carácter flexible, destinado principalmente a fortalecer el seguimiento a la ejecución de contratos.

- **Plan Maestro de Transporte (2010-2032). Ministerio de Transportes (2010).<sup>2</sup>**

El Plan Maestro de Transporte (PMT) tiene el objetivo de determinar los parámetros para el manejo eficiente y competitivo del sector transporte. Estos se estructuran alrededor de 5 ejes temáticos bajo los cuales se enmarcan las acciones y políticas a desarrollar:

- Estructuración institucional.
- Regulación y servicios de transporte.
- Oferta de infraestructura.
- Financiamiento del sector del transporte dentro del Plan Maestro de Transporte (PMT).
- Desarrollo Logístico: a cargo del Departamento Nacional de Planeación (DNP).

De acuerdo al documento analizado, las conclusiones principales en cada uno de los 5 ejes temáticos antes mencionados se pueden agrupar en los siguientes aspectos:

- Es necesaria una revisión exhaustiva de la reglamentación del sector.
- Es prioritario un mayor control y supervisión de la evolución de todas las concesiones ya contratadas con sus respectivas renegociaciones.

---

<sup>2</sup> Ibíd., p. 13.

- Existen recursos suficientes para financiar la nueva oferta en infraestructuras.
- Promoción de la vinculación de capital privado como herramienta de gestión para impulsar iniciativas de desarrollo logístico.
- **Plan de infraestructura de transporte y portuario para minería, UPME (2004).**<sup>3</sup>

El Plan especializado de transporte para la minería surgió como consecuencia de la alta producción de carbón que se dio en 2003 con el alto ratio de exportaciones del mismo (90,9%), que propició la necesidad de mejora de las infraestructuras portuarias para facilitar dichas exportaciones, y lograr una mayor competitividad a nivel global.

El Plan hace un completo diagnóstico de la situación al 2004 en lo referente a infraestructura, e identifica las principales restricciones que la misma impone al flujo de exportaciones, siendo los siguientes aspectos los más importantes, entre otros:

- La línea férrea que comunica el departamento del Cesar con el puerto de Santa Marta estaba al borde de la saturación. El transporte carretero era poco competitivo en costos y de poca capacidad transportadora.
- Las minas de carbón localizadas en Cundinamarca y Boyacá, se transportan hasta la zona portuaria de Barranquilla por vía fluvial ocasionalmente. En épocas de bajas lluvias, el poco calado del río resulta un impedimento importante. Necesaria una delimitación y marcaje del canal navegable en el río Magdalena, y su mantenimiento.
- La zona de El Zulia (Norte de Santander) exporta principalmente a través de puertos venezolanos. Se hace prioritaria una nueva conexión vial mediante la construcción de un puente internacional en Guarumito.

Con base a las necesidades y carencias identificadas, el plan de transporte para el sector minero propone proyectos de infraestructura concretos, siendo los principales:

---

<sup>3</sup> *Ibíd.*, p. 14.

- Expansión de la capacidad portuaria, especialmente en Buenaventura.
  - La construcción del puerto de Aguadulce, terminal multipropósito.
  - Expansión de la infraestructura ferroviaria, con prioridad en la línea La Loma – Santa Marta.
  - Expansión de infraestructuras de carreteras y la impulsión de la conexión vial entre Colombia y Venezuela en la zona de El Zulia, dependiente de la Comisión Mixta Binacional.
- **Plan de inversiones en infraestructura de Transporte, Ministerio de Transporte (2010).**<sup>4</sup>

El plan prioriza los proyectos a desarrollar con un horizonte de proyección hasta el 2018, que resultan en la reducción del costo generalizado del transporte de pasajeros y de carga. Como eje principal, el plan realiza un diagnóstico detallado del estado de la infraestructura de los distintos modos de transporte que hay en Colombia. De este diagnóstico identifica que las deficiencias más importantes en cada modo son:

- La red de carreteras a cargo de INVIAS, la cual tiene una extensión aproximada de 13,531 Km., se encuentra en un estado deficiente.
- La red férrea se encuentra subdesarrollada.
- Los puertos más importantes de Colombia se encuentran al borde de la saturación, con una utilización de capacidad del 80% en Buenaventura, 91% en Cartagena, 90% en Santa Marta y 84% en Barranquilla.
- De 18,000 Km. de vías fluviales navegables que tiene el país, más de 11,000 Km. son aptos para el transporte de grandes cargas, pero hay uso ineficiente del modo fluvial.
- El transporte aéreo se concentra en gran medida en Bogotá, aeropuerto que concentra el 50% de los más de 24 millones de pasajeros movilizadas en 2009.

---

<sup>4</sup> *Ibíd.*, p. 15.

Del diagnóstico realizado, se derivan las prioridades a desarrollar entre 2014 y 2018 para los diferentes modos. Entre las prioridades cabe destacar las siguientes:

- Carretero: se deben mejorar las especificaciones de 1,402 Km. que son vías prioritarias, se aconseja pavimentar 975 Km. que actualmente no están pavimentados, y construir 1,374 Km. de dobles calzadas en todo el país, para cumplir con los Niveles de Servicio (NDS) requeridos para el año 2018
  - Férreo: priorización del desarrollo del ferrocarril del Carare (eje centro – norte del país), complementado con una conexión a Bogotá y la construcción de un puerto seco en inmediaciones de Bogotá.
  - La cancelación del manejo de carbón por parte del Puerto de Santa Marta en 2013.
  - Aéreo: se da preferencia a la administración de las instalaciones aeroportuarias mediante régimen de concesión. Además, énfasis en los proyectos en marcha, como Palestina (Caldas), Cartago, Puerto López y la nueva pista en Ipiales.
- **CONPES 3489: Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga (2007).**<sup>5</sup>

En el documento, se aprueba la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, para fomentar la competitividad de los productos colombianos en los mercados nacionales e internacionales. Asimismo, pretende insertar eficientemente dicha actividad en las cadenas de suministro y distribución, como soporte al sector productivo y vehículo de reducción de costos logísticos.

Durante la revisión de dicho documento se ha prestado especial atención a los puntos siguientes que son de importancia para el proyecto:

- Índice de precios del transporte.
- Actualización y/o modificación de la normatividad sobre regulación del transporte público de carga.

---

<sup>5</sup> *Ibíd.*, p. 17.

- **CONPES 3611: Plan de expansión portuaria 2009-2011 (2009).**<sup>6</sup>

Este documento se orienta hacia la facilitación de la logística del transporte de mercancías y la distribución física del intercambio comercial de bienes por el modo marítimo, el cual se determinó se encuentra en una situación crítica. Los objetivos o medidas básicas que estructuran el documento son:

- Identificar las regiones en las que conviene establecer puertos.
- Promover inversiones en nuevas instalaciones portuarias y el uso eficiente de cada puerto.
- Propiciar inversiones públicas eficientes en actividades portuarias.

Del diagnóstico realizado, se identificaron 4 ejes problemáticos que afectan las actividades portuarias y sus alrededores, directa e indirectamente, las cuales se resumen en los siguientes aspectos:

- Efectos de la actividad portuaria en el medio ambiente y el turismo.
- Insuficiencia en la capacidad de la infraestructura portuaria.
- Inadecuada metodología de cálculo de contraprestación portuaria.
- Necesidad de inversiones públicas en actividad portuaria.

Se establecen 10 recomendaciones, entre las cuales cabe destacar:

- Adoptar la metodología del Plan Integral de Ordenamiento Portuario - PIOP como herramienta de planificación del sector portuario, proyectos portuarios y contratos de concesión portuaria.
- Proponer una nueva metodología de contraprestación portuaria.
- Establecer mecanismos y adelantar gestiones para la financiación de las obras priorizadas.
- Solicitar a CORMAGDALENA<sup>7</sup> realizar, en un término no mayor a seis meses, la estructuración técnica, legal y financiera de la concesión para el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla.

---

<sup>6</sup> *Ibíd.*, p. 16.

<sup>7</sup> Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena.

- **Decreto 1587 de 1989 (18 de Julio de 1989) Por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional.**<sup>8</sup> (Presidente de la República, 1989)

**Artículo 1°:** Las políticas de transporte público ferroviario nacional deberán orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente, que permita la integración regional y el desarrollo económico y social del país, con base en los siguientes principios:

1. Proveer la movilización eficiente de bienes a los menores costos posibles para optimizar su producción, consumo y mercadeo.

2. Facilitar y apoyar el comercio exterior.

4. Facilitar la complementación y la competencia entre los diferentes modos de transporte, mediante la conformación de un sistema integral de transporte nacional.

5. Prestar un servicio especializado que permita la movilización de los bienes que por sus volúmenes y distancias de acarreo lo requieran.

6. Propiciar el desarrollo tecnológico del sistema de transporte ferroviario tanto en la infraestructura como en los medios de transporte en armonía con el desarrollo económico del país.

**Artículo 2°:** La definición, formulación y orientación de la política de transporte público ferroviario deberá ser fijada exclusivamente por el Gobierno Nacional.

**Artículo 4°:** El Estado es el responsable de las inversiones en la infraestructura férrea y de la regulación de la operación de los servicios de transporte público ferroviario.

**Artículo 8°:** La prestación del servicio público de transporte ferroviario se llevará a cabo por entidades públicas, particulares o mixtas, de cualquier orden, las cuales propenderán por una adecuada rentabilidad. Para tal efecto, en virtud

---

<sup>8</sup>La empresa a la cual el Decreto hace alusión en el artículo 5° (aquí omitido) fue posteriormente liquidada bajo el Decreto 0786.

de las facultades de la Ley 21 de 1988, se creará una sociedad de economía mixta, con participación de la Nación, que adelantará sus actividades en concordancia con las necesidades del transporte público ferroviario nacional.

**Artículo 9°:** El Estado propiciará la creación de otras empresas de transporte público ferroviario, en las cuales no podrá participar la Nación.

La empresa que se cree para la administración, regulación y control del sistema ferroviario no podrá ser socia de aquellas cuyo objeto sea la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

- **Decreto 3110 de 1997 (30 de Diciembre de 1997) por el cual se reglamenta la habilitación y la prestación del servicio público de transporte ferroviario.** (Presidente de la República, 1997)

Como lo indica su título, ha sido el último documento formal emitido por la Nación en Pro de la regulación del sistema férreo nacional como un todo. Contiene las disposiciones en términos de permisos, sanciones, límites y control para todos aquellos actores involucrados con el sistema férreo.

- **Decreto 804 de 2001 (8 de Mayo de 2001) por el cual se reglamenta el servicio público de transporte marítimo.** (Presidente de la República, 2001)

**Artículo 1°:** Ámbito de aplicación. El presente decreto regula la actividad del transporte marítimo en Colombia, sin perjuicio de lo establecido en las disposiciones nacionales y los tratados, convenios, acuerdos y prácticas internacionales celebrados o acogidos por Colombia.

- **Resolución 425 Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional.** (Junta del Acuerdo de Cartagena, 1996)

Documento establecido para entrar en vigencia solo en los países miembros del Acuerdo de Cartagena, para regular el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional, con el fin de llevar un control sobre la prestación de este servicio en el territorio de los Estados firmantes.

### 7.1.3. Logística

- **CONPES 3547: Política Nacional Logística (2008).** (DNP, 2008)

Contiene las estrategias para el desarrollo del sistema logístico nacional y su apoyo efectivo al incremento de competitividad y productividad definidas en el documento CONPES 3527 *Política Nacional de Competitividad y Productividad*.

Los objetivos de la Política Nacional Logística que se estructuran en el documento son:

- Definición de los conceptos básicos en logística.
- Definición de la misión y visión de la logística como apoyo importante a la productividad y a la competitividad del país.
- Definición de estrategias de optimización del funcionamiento del sistema logístico nacional y una deseable reducción de los costos logísticos.

El Gobierno Nacional se reserva un rol regulatorio, en todos aquellos aspectos que coadyuvan la mejora del sistema logístico, mencionados en el punto anterior. El CONPES contempla 20 nodos candidatos para el desarrollo de plataformas logísticas, con base a los estudios realizados en el “Diseño conceptual de un Esquema de Sistemas de Plataformas Logísticas en Colombia y Análisis Financiero y Legal (Primera Fase)”, de la firma consultora ALG.

- **CONPES 3568. Seguimiento al CONPES 3547: Política nacional logística (2009).** (DNP, 2009)

El documento complementa unos de los apartados del CONPES 3547 sobre Política Nacional Logística, más específicamente en lo relacionado con la Promoción para el desarrollo de infraestructura Logística Especializada. El contenido básico del documento se centra en la descripción de tres plataformas logísticas que pueden ser consideradas de carácter estratégico para el desarrollo logístico del país, y cuya inclusión no se determinó en el año de publicación del CONPES 3547. Estas tres plataformas complementan las 20 plataformas logísticas propuestas por ALG, consignadas en el CONPES 3547.

Las plataformas que se han incluido en el CONPES 3568, y que ahora forman parte del sistema nacional de plataformas logísticas son: Parque Logístico

Industrial de Tolima; Zona Internacional Logística del Caribe – ZILCA; Centro Logístico de Bosconia.

#### **7.1.4. Comercio Exterior**

- **Ley 7 de 1991 del 16 de Enero 1991.** (Congreso de la República, 1991)

Por la cual se dictan normas generales a las cuales debe sujetarse el Gobierno Nacional para regular el comercio exterior del país, se crea el Ministerio de Comercio Exterior, se determina la composición y funciones del Consejo Superior de Comercio Exterior, se crean el Banco de Comercio Exterior y el Fondo de Modernización Económica, se confieren unas autorizaciones y se dictan otras disposiciones.

- **Ley 1609 del 2 de Enero de 2013: Ley Marco de Aduanas** (Congreso de Colombia, 2013)

Deroga la obsoleta Ley 6ª de 1971 y se establece claramente un conjunto de principios a los que debe sujetar el gobierno en la creación de la nueva normatividad aduanera y también la autoridad aduanera y los usuarios al aplicar las normas que regulan el tema aduanero.

- **CONPES 3469: Lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de comercio exterior (2007).** (DNP, 2007)

Contiene una serie de lineamientos para implementar condiciones que faciliten y promuevan el comercio exterior de Colombia mediante la mejora de los esquemas de control. Busca la coordinación interinstitucional para la inspección de la carga con el objetivo de reducir tiempos en procedimientos de comercio exterior, así como las normas en inspección simultánea.

- **Decreto 2788 DE 2004 (31 de Agosto de 2004) por el cual se reglamenta el Registro Único Tributario de que trata el artículo 555-2 del Estatuto Tributario.** (Presidente de la República, 2004)

Por medio de este decreto se desarrollan parcialmente las leyes 7 y 9 de 1991 con el fin de determinar que la actividad de promoción de las exportaciones comprende el fomento y la facilitación de la inversión extranjera en Colombia.

## **7.2. México**

En lo relativo al marco legal, los Estados Unidos Mexicanos ofrecen en la página Web oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte<sup>9</sup>, un listado completo de la normatividad legal relacionada a los corredores multimodales, segmentándolos en cuatro grupos: Transporte, Comercio Exterior y Aduanas, Seguridad e Inspección Fitosanitaria.

Para lo concerniente al presente trabajo, los elementos correspondientes al transporte carretero, en términos de su normatividad, así como lo relacionado con la aviación y aeropuertos, no son de directa importancia ni aplicación dada la definición propia de los Puertos Secos.

Del mismo modo, la sección Seguridad acorde a las categorías de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, se refiere enteramente a la Procuraduría General de la República, su reglamentación y su normatividad, resaltando el hecho de su función como ente investigativo, sin dentro de ésta y sus funciones derivadas, enunciar de manera clara, explícita, o concisa su relación con el comercio, el transporte o la logística; hecho aparte es la participación directa en investigación y procesamiento de delitos con narcóticos, trata de personas o que afecten el medio ambiente, los cuales pueden afectar a los tres temas previamente enunciados. Por tanto, como su aportación en materia legislativa no es directa para la creación, mantenimiento, consolidación ni difusión de la logística, el

---

<sup>9</sup> Ver SCT, *Corredores Multimodales*, <http://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/transporte-ferroviario-y-multimodal/corredores-multimodales/>

comercio, el transporte o los puertos, se opta por omitirla para efectos del presente trabajo.

Dicho lo anterior, a continuación se presenta la normatividad aplicable siguiendo el mismo esquema que presenta el Estado Mexicano: Transporte, Comercio Exterior y Aduanas, Inspección Fitosanitaria, todo esto posterior a la carta magna de la República.

### **7.2.1. Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos. (Congreso Constituyente, 1917)**

**ARTÍCULO 5°:** A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. [...] Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial.

La Ley determinará en cada Estado, cuáles son las profesiones que necesitan título para su ejercicio, las condiciones que deban llenarse para obtenerlo y las autoridades que han de expedirlo.

**ARTÍCULO 11:** Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

**ARTÍCULO 25:** Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para

generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo.

El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.

[...]

Bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

[...]

La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, promoviendo la competitividad e implementando una política nacional para el desarrollo industrial que incluya vertientes sectoriales y regionales, en los términos que establece esta Constitución.

**ARTÍCULO 28:** En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.

[...]

El Estado contará con una Comisión Federal de Competencia Económica, que será un órgano autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que tendrá por objeto garantizar la libre competencia y concurrencia, así como prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas, las concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, en los términos que establecen esta Constitución y las leyes.

[...]

La Comisión Federal de Competencia Económica y el Instituto Federal de Telecomunicaciones, serán independientes en sus decisiones y funcionamiento, profesionales en su desempeño e imparciales en sus actuaciones, y se regirán conforme a lo siguiente:

I. Dictarán sus resoluciones con plena independencia;

II. Ejercerán su presupuesto de forma autónoma [...].

III. Emitirán su propio estatuto orgánico, mediante un sistema de votación por mayoría calificada;

IV. Podrán emitir disposiciones administrativas de carácter general exclusivamente para el cumplimiento de su función regulatoria en el sector de su competencia;

V. Las leyes garantizarán, dentro de cada organismo, la separación entre la autoridad que conoce de la etapa de investigación y la que resuelve en los procedimientos que se sustancien en forma de juicio;

VI. Los órganos de gobierno deberán cumplir con los principios de transparencia y acceso a la información. Deliberarán en forma colegiada y decidirán los asuntos por mayoría de votos; sus sesiones, acuerdos y resoluciones serán de carácter público con las excepciones que determine la ley;

VIII. Los titulares de los órganos presentarán anualmente un programa de trabajo y trimestralmente un informe de actividades a los Poderes Ejecutivo y Legislativo de la Unión; comparecerán ante la Cámara de Senadores anualmente y ante las Cámaras del Congreso en términos del artículo 93 de esta Constitución. El Ejecutivo Federal podrá solicitar a cualquiera de las Cámaras la comparecencia de los titulares ante éstas;

IX. Las leyes promoverán para estos órganos la transparencia gubernamental bajo principios de gobierno digital y datos abiertos;

Los órganos de gobierno, tanto de la Comisión Federal de Competencia Económica como del Instituto Federal de Telecomunicaciones se integrarán por siete Comisionados, incluyendo el Comisionado Presidente, designados en forma escalonada a propuesta del Ejecutivo Federal con la ratificación del Senado.

El Presidente de cada uno de los órganos será nombrado por la Cámara de Senadores de entre los comisionados, por el voto de las dos terceras partes de los miembros presentes, por un periodo de cuatro años, renovable por una sola ocasión. Cuando la designación recaiga en un comisionado que concluya su encargo antes de dicho periodo, desempeñará la presidencia sólo por el tiempo que falte para concluir su encargo como comisionado.

**ARTÍCULO 132:** Los fuertes, los cuarteles, almacenes de depósito y demás bienes inmuebles destinados por el Gobierno de la Unión al servicio público o al uso común, estarán sujetos a la jurisdicción de los Poderes Federales en los términos que establezca la ley que expedirá el Congreso de la Unión; mas para que lo estén igualmente los que en lo sucesivo adquiriera dentro del territorio de algún Estado, será necesario el consentimiento de la legislatura respectiva.

**ARTÍCULO 134:** Los recursos económicos de que dispongan la Federación, los estados, los municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados.

### **7.2.2. Transporte**

- **Ley de vías generales de comunicación del 19 de febrero de 1940.**  
(Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, 1940)

Establece el marco normativo y jurídico relativo a las vías en el territorio nacional, define cuales son estas vías, que servicios pueden prestarse en ellas, su creación, uso y explotación por parte de sujetos y entes Estatales o Particulares, y todo lo relativo a las concesiones que de estas se efectúen a terceros miembros.

- **Ley de caminos, puentes y autotransporte federal del 22 de diciembre de 1993.** (Congreso de la Unión, 1993)

Como lo dicta en el artículo 1°, “tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del Artículo siguiente, los cuales constituyen

vías generales de comunicación; así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan, sus servicios auxiliares y el tránsito en dichas vías”.

- **Ley reglamentaria del servicio ferroviario del 12 de mayo de 1995.**

(Congreso de la Unión, 1995)

Esta Ley, como queda expresamente determinado por su artículo 1º párrafo 1º, “es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares”.

- **Ley de navegación y comercio marítimos del 1º de junio de 2006.**

(Congreso de la Unión, 2006)

En su artículo 1º se establece de manera precisa el ámbito de aplicación de la ley como sigue: “Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo”.

- **Ley de puertos del 19 de julio de 1993.** (Congreso de la Unión, 1993)

Como las anteriores normas marco de regulación de medios o recursos particulares de transporte, en su primer artículo establece el ámbito de aplicación de la norma, el cual se determina así: “La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios”.

Adicionalmente a esto, determina expresamente que se entiende por Puerto y la clasificación que de estos se hace:

**Artículo 2º:** Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

II. Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el

recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

III. Recinto portuario: La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

IV. Terminal: La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.

**Artículo 9°:** Los puertos y terminales se clasifican:

II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;

b) Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;

c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y

d) Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

- **Reglamento del servicio ferroviario (25 de enero de 2000).** (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 2000)

En su artículo primero establece: “El presente ordenamiento tiene por objeto regular la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas que sean vías generales de comunicación, así como la prestación de los servicios ferroviarios que comprenden, la operación y explotación de las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera, los servicios de interconexión y terminal los derechos de paso y derechos

de arrastre obligatorios, así como los servicios auxiliares, conforme a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.”

Adicionalmente, aclara los servicios que podrán ser prestados en las terminales y por los concesionados:

**Artículo 122:** En las terminales de carga se podrán prestar, además, servicios tales como:

I. Consolidación y desconsolidación de carga;

II. Operación multimodal;

III. Manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, previa autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en términos de la Ley Aduanera, y

IV. Reparación y mantenimiento de contenedores.

- **Reglamento para el transporte multimodal internacional (7 de julio de 1989).** (Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 1989)

**ARTÍCULO 1°:** Este Reglamento se aplicará en todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional. Las disposiciones del presente Reglamento no afectarán el derecho del usuario a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

- **Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos (7 de abril de 1993).** (Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 1993)

Establece toda la normatividad pertinente y relativa al transporte de sustancias y residuos peligrosos, incluidos los medios de transporte y las condiciones para ello.

- **Reglamento de la ley de navegación (16 de noviembre de 1998).**

(Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 1998)

**Artículo 1º:** El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar la actividad de las autoridades marítimas y de los particulares en los asuntos marítimos y portuarios que regula la Ley de Navegación.

- **Reglamento de la ley de puertos (21 de noviembre de 1994).**

**Artículo 1º:** El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración y prestación de servicios en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstas en la Ley de Puertos, correspondiendo su interpretación para efectos administrativos a la Secretaría.

### **7.2.3. Comercio Exterior y Aduanas**

- **Ley de comercio exterior del 27 de julio de 1993.** (Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 1993)

Siendo la norma rectora y marco para la estructuración del comercio exterior en el país, establece los parámetros mínimos, cuotas, reglas, procedimientos y sanciones en materia comercial, al tiempo que establece los parámetros de referencia para la posterior Ley Aduanera, particularmente el Título IV Capítulo I **Aranceles**, como otras disposiciones en términos de origen, cuotas, subvenciones, promoción a las exportaciones, entre otros.

- **Ley de inversión extranjera del 27 de diciembre de 1993.** (Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 1993)

Desarrollada para controlar y regular la inversión en el país hecha por foráneos, motivada entre otras razones por el TLC que junto con EE.UU. y Canadá estaban negociando y ratificando, establece los límites y controles a la inversión en el territorio de la República. Como se ve en los casos existentes de Puertos Secos en los tres países de consulta, la participación de empresas, tanto nacionales como foráneas, es de suma importancia para promover el desarrollo y expansión de la plataforma, y atraer mayores flujos de inversión y participación,

por ello, es de suma importancia el ponderar la inversión extranjera y los límites y alcances que esta pueda tener. A continuación se listan los artículos más importantes para el tema de este trabajo.

**Artículo 5°:** Están reservadas de manera exclusiva al Estado las funciones que determinen las leyes en las siguientes áreas estratégicas:

[...]

XIII.- Control, supervisión y vigilancia de puertos, aeropuertos y helipuertos; y

XIV.- Las demás que expresamente señalen las disposiciones legales aplicables.

**Artículo 6°:** Las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación, están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros:

I.- Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería;

**Artículo 7°:** En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

III.- Hasta el 49% en:

t) Administración portuaria integral;

u) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;

v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;

**Artículo 8°:** Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

I.- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II.- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura;

XII.- Construcción, operación y explotación de vías férreas que sean vía general de comunicación, y prestación del servicio público de transporte ferroviario.

- **Ley aduanera del 15 de diciembre de 1995.** (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 1995)

Como lo expresa en su primer artículo, a continuación transcrito, obliga a todo transportista y actor que se involucre en el proceso de ingreso o egreso de cualesquiera productos del territorio republicano, de allí su importancia.

- **Reglamento de la ley de comercio exterior (30 de diciembre de 1993).** (Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 1993)

Como dicta en las consideraciones preliminares, se creó a fin de reglamentar la Ley a la cual hace alusión y delimitar todos aquellos parámetros y aspectos que esta menciona sin mayor profundidad.

- **Reglamento de la ley de inversión extranjera y del registro nacional de inversiones extranjeras (8 de septiembre de 1998).** (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 1998)

Al igual que el reglamento previo, este se encarga de especificar los diferentes parámetros, cuotas, restricciones y permisos a los cuales están sujetos todos aquellos extranjeros que quieran invertir en la República, a su vez que reglamenta la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras creada por la Ley.

- **Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria (22 de Septiembre de 2007).** (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 2007)

Establece las competencias y deberes del Servicio de Administración Tributaria, las unidades que lo compondrán, sus funciones y su participación junto con otros entes descentralizados y gubernamentales. Dentro de estos se destacan en el Título II: Capítulo II **De la Administración General de Aduanas**, y Capítulo

XI Bis **De la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior**, ambos directamente relacionados con los corredores multimodales y las plataformas logísticas, incluidos los Puertos Secos.

- **Reglamento de la ley aduanera (6 de junio de 1996).** (Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, 1996)

Por último, este reglamento desarrolla con detalle las especificaciones a las cuales hace alusión la Ley Aduanera y estipula tiempos, espacios, cantidades y actores que puedan, y en qué medida, relacionarse con el proceso y todo lo relacionado a las aduanas.

- **Reglas de Carácter General en materia de Comercio Exterior, sus Modificaciones y Anexos.** (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2013)

Este compendio de reglas, que se desarrolla de manera anual, compila todas aquellas reglas que rigen para cada una de las etapas del proceso de comercio exterior, y es emitido en el Diario Oficial para su divulgación.

#### **7.2.4. Otros Documentos**

Los siguientes son dos listados emitidos y publicados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público directamente relacionados con el transporte, que se actualizan en la medida que se presenten novedades o cambios en ellos (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2013):

- Recintos Fiscalizados con Servicio de Manejo, Almacenaje y Custodia de mercancías de Comercio Exterior.
  - Empresas Transportistas autorizadas para realizar Tránsitos Internos e Internacionales.
- **Inspección Fitosanitaria.**

Respecto a este tema, la normatividad vigente está estipulada y regulada por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación SAGARPA (SAGARPA, 2013), que ostenta el registro de todo lo referente a:

1. Regulación Fitozoosanitaria.
2. Inspección Fitozoosanitaria.
3. Inocuidad.
4. Normas Fitozoosanitarias.
5. Normas Zoosanitarias.
6. Normas de Inocuidad.
7. Trámites y Servicios.

Es en todo caso, una normatividad extensa y amplia, que se deslinda en su ámbito de aplicación directo de los objetivos y temas centrales de este trabajo, sin por ello dejar de ser de gran importancia dado que, a través del comercio tanto doméstico como internacional, se genera la circulación de productos que deben cumplir con estas normas para su libre circulación de forma legal, y deben acreditar este cumplimiento por medio de permisos y registros ante los agentes portuarios, de aduana y transportistas, como se encuentra estipulado en las Leyes y Reglamentos antes descritos en materia de transporte. Por ello, se hace aquí una breve descripción de los principales temas considerados dentro de esta categoría, sin entrar en mayor detalle de cada uno, tomando en cuenta que su objeto principal difiere, aunque está relacionado, del objeto mismo de este trabajo.

### **7.3. España**

Cuando se trata de España, se debe tener especial cuidado al hablar de temas legales y normativos, dado que gracias a su régimen constitutivo y su organización político-administrativa, España puede ser considerada como una Nación de Naciones. Esto se da gracias a la existencia de las Comunidades Autónomas y Provincias, las cuales presentan, en algunos casos, grandes diferencias entre ellas, incluido el idioma, ejemplo de esto son el País Vasco y Cataluña. Asimismo, gracias a esta configuración administrativa, cada región goza de un régimen legal propio y una normatividad particular, todo lo cual se circunscribe bajo lineamientos generales para todo el país, como lo son todos aquellos con el título de Real.

Siendo así, un estudio de la legislación, reglamentación, normatividad y jurisprudencia de todo lo relativo al tema objeto de estudio en este trabajo, presenta una particular complejidad si se plantea que aborde el país en su totalidad, por cuanto el volumen que generarían estos elementos sería excesivo y mayormente inútil. Dado lo anterior, la opción más viable y benéfica es el segmentar según la organización político-administrativa y escoger solo aquellas regiones en las cuales se hallan los Puertos Secos objeto de análisis, junto con la documentación de carácter nacional, es decir, los documentos de obligatorio cumplimiento sin importar la Comunidad Autónoma o Provincia de que se hable.

De esta forma, y con base en lo anteriormente expuesto, el orden a continuación manejado difiere a los dos previos, y se organiza según la Comunidad a la que pertenezca, a su vez que en cada Comunidad se organiza de forma jerárquica y temática.

### **7.3.1. Nacional**

#### **7.3.1.1. Constitución Española (*Padres de la Constitución, 1978*)**

**ARTÍCULO 1º: La soberanía reside en el pueblo:** 3. La forma política del Estado español es la Monarquía parlamentaria.

**ARTÍCULO 2º: Unidad de la Nación y derecho a la autonomía:** La Constitución se fundamenta en la indisoluble unidad de la Nación española, patria común e indivisible de todos los españoles, y reconoce y garantiza el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones que la integran y la solidaridad entre todas ellas.

**ARTÍCULO 19: Libertad de residencia y circulación:** Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional.

Asimismo, tienen derecho a entrar y salir libremente de España en los términos que la ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos.

**ARTÍCULO 62: Funciones del Rey:** Corresponde al Rey:

- a) Sancionar y promulgar las leyes.
- b) Convocar y disolver las Cortes Generales y convocar elecciones en los términos previstos en la Constitución.
- c) Convocar a referéndum en los casos previstos en la Constitución.
- f) Expedir los decretos acordados en el Consejo de Ministros, conferir los empleos civiles y militares y conceder honores y distinciones con arreglo a las leyes.
- g) Ser informado de los asuntos de Estado y presidir, a estos efectos, las sesiones del Consejo de Ministros, cuando lo estime oportuno, a petición del Presidente del Gobierno.

**ARTÍCULO 82: La delegación legislativa y Refundición de textos legales**

1. Las Cortes Generales podrán delegar en el Gobierno la potestad de dictar normas con rango de ley sobre materias determinadas no incluidas en el artículo anterior.

2. La delegación legislativa deberá otorgarse mediante una ley de bases cuando su objeto sea la formación de textos articulados o por una ley ordinaria cuando se trate de refundir varios textos legales en uno solo.

5. La autorización para refundir textos legales determinará el ámbito normativo a que se refiere el contenido de la delegación, especificando si se circunscribe a la mera formulación de un texto único o si se incluye la de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

**ARTÍCULO 128: Función pública de la riqueza**

1. Toda la riqueza del país en sus distintas formas y sea cual fuere su titularidad está subordinada al interés general.

2. Se reconoce la iniciativa pública en la actividad económica. Mediante ley se podrá reservar al sector público recursos o servicios esenciales, especialmente en caso de monopolio, y asimismo acordar la intervención de empresas cuando así lo exigiere el interés general.

**ARTÍCULO 130: Desarrollo del sector económico**

1. Los poderes públicos atenderán a la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos y, en particular, de la agricultura, de la ganadería, de la pesca y de la artesanía, a fin de equiparar el nivel de vida de todos los españoles.

2. Con el mismo fin se dispensará un tratamiento especial a las zonas de montaña.

#### **ARTÍCULO 131: Planificación de la actividad económica**

1. El Estado, mediante ley, podrá planificar la actividad económica general para atender a las necesidades colectivas, equilibrar y armonizar el desarrollo regional y sectorial y estimular el crecimiento de la renta y de la riqueza y su más justa distribución.

2. El Gobierno elaborará los proyectos de planificación, de acuerdo con las previsiones que le sean suministradas por las Comunidades Autónomas y el asesoramiento y colaboración de los sindicatos y otras organizaciones profesionales, empresariales y económicas. A tal fin, se constituirá un consejo, cuya composición y funciones se desarrollarán por ley.

#### **ARTÍCULO 137: Municipios, provincias y Comunidades Autónomas:**

El Estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las Comunidades Autónomas que se constituyan. Todas estas entidades gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses.

#### **ARTÍCULO 138: Solidaridad e igualdad territorial**

1. El Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad, consagrado en el artículo 2 de la Constitución, velando por el establecimiento de un equilibrio económico, adecuado y justo, entre las diversas partes del territorio español, y atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular.

2. Las diferencias entre los Estatutos de las distintas Comunidades Autónomas no podrán implicar, en ningún caso, privilegios económicos o sociales.

#### **ARTÍCULO 143: Autogobierno de las Comunidades Autónomas**

1. En el ejercicio del derecho a la autonomía reconocido en el artículo 2 de la Constitución, las provincias limítrofes con características históricas, culturales y

económicas comunes, los territorios insulares y las provincias con entidad regional histórica podrán acceder a su autogobierno y constituirse en Comunidades Autónomas con arreglo a lo previsto en este Título y en los respectivos Estatutos.

#### **ARTÍCULO 148: Competencias de las Comunidades Autónomas**

1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:

1ª Organización de sus instituciones de autogobierno.

2ª Las alteraciones de los términos municipales comprendidos en su territorio y, en general, las funciones que correspondan a la Administración del Estado sobre las Corporaciones locales y cuya transferencia autorice la legislación sobre Régimen Local.

3ª Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

4ª Las obras públicas de interés de la Comunidad Autónoma en su propio territorio.

5ª Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

6ª Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

9ª La gestión en materia de protección del medio ambiente.

13ª El fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional.

#### **ARTÍCULO 149: Competencias exclusivas del Estado**

1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

3ª Relaciones internacionales.

6ª Legislación mercantil, penal y penitenciaria; legislación procesal, sin perjuicio de las necesarias especialidades que en este orden se deriven de las particularidades del derecho sustantivo de las Comunidades Autónomas.

10ª Régimen aduanero y arancelario; comercio exterior.

13ª Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

20ª Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves.

21ª Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.

24ª Obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

25ª Bases del régimen minero y energético.

26ª Régimen de producción, comercio, tenencia y uso de armas y explosivos.

### **7.3.1.2. Transporte**

- **Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.** (*Derecho.com*)

#### **Artículo 1º:**

1. Se regirán por lo dispuesto en esta ley:

1º Los transportes por carretera, [...].

2º Los transportes por ferrocarril, [...].

3º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales. Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor.

**Artículo 2º:** La presente ley será de aplicación a los transportes y actividades auxiliares y complementarias de los mismos cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado.

- **Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la Marina Mercante.** (*Derecho.com*)

**Artículo 1º: Objeto de la ley:** Es objeto de la presente Ley:

➤ Determinar y clasificar los puertos que sean de competencia de la Administración General del Estado.

➤ Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

➤ Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

➤ Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta Ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

➤ Establecer el marco normativo de la marina mercante.

➤ Regular la Administración propia de la marina mercante.

➤ Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la marina mercante y en el portuario de competencia estatal.

- **Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.** (*Derecho.com*)

**Exposición de Motivos:**

PÁRRAFO 12: Con esta modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se trata en definitiva de mejorar el régimen jurídico bajo el que se desarrolla la actividad portuaria, de integrar los intereses de las Comunidades Autónomas en la gestión de los puertos de interés general, de establecer un escenario de libre y leal competencia, perfilando los papeles que han de jugar

tanto el sector público como el privado, y de dotar, en última instancia, al sistema portuario español de las facilidades necesarias para mejorar su posición competitiva, en un mercado abierto.

- **Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.** (*Derecho.com*)

**Preámbulo:**

I. PÁRRAFO 7: La aportación de esta Ley al marco normativo citado es la flexibilización del modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento y el refuerzo y profundización en la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial que se desarrolla en los puertos, consiguiendo así que el conjunto de la legislación portuaria sea el cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general en conjunto y de cada uno de los puertos que lo integran, asegurando el cumplimiento de su misión, que no es otra que coadyuvar al desarrollo económico y social del país.

- **Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024).** (*Ministerio de Fomento, 2012*)

El documento presenta la situación actual (2012) del sistema de transporte del país, su infraestructura en transporte y vivienda, y sus políticas actuales en ambos temas. Partiendo de esto, plantea unos objetivos estratégicos de planificación para su cumplimiento a 2024, que se estructuran sobre unas alternativas y principios programáticos, que junto con los programas de actuación, serán capaces de cumplir con las metas planteadas en el tiempo pactado; adicionalmente, hace una evaluación del entorno económico y las fuentes de financiación, así como el manejo de las inversiones y su valoración. Por último, ofrece un listado de los diferentes modos de transporte y sus rutas, volúmenes y estadísticas hasta el momento.

- **Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (Derecho.com)**

**Artículo 1º: Objeto de la ley:** Es objeto de la presente ley:

a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.

b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos.

c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

d) Determinar la organización portuaria estatal, [...].

e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.

f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.

g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

### **7.3.1.3. Comercio Exterior**

- **Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (Derecho.com)**

**Artículo 1º: La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.**

1. Se crea la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, como organismo público de los previstos en la Disposición adicional décima de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia tiene por objeto garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios.

3. A los efectos de lo establecido en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ejercerá sus funciones en todo el territorio español y en relación con todos los mercados o sectores económicos.

- **Real Decreto Legislativo 1/1999, de 23 de diciembre, por el que se adecua la normativa del recurso previsto en el párrafo tercero de la base 9ª del Real Decreto-ley de 11 de junio de 1929, de bases de puertos, zonas y depósitos francos al sistema tributario vigente (BOE núm. 310, de 28 de diciembre de 1999).** (*Derecho.com*)

**Artículo 1º: Alcance de la presente disposición:** La presente disposición regula la atribución a los consorcios de las zonas francas de los recursos suficientes para la financiación de sus actividades, adaptando y actualizando su regulación a la normativa vigente.

- **Real Decreto 664/7999, de 23 de abril, sobre inversiones exteriores.** (*Derecho.com*)

**Artículo 1º: Objeto:** En el presente real Decreto se establece el régimen jurídico de las inversiones extranjeras en España y de las españolas en el exterior, quedando liberalizadas las citadas inversiones, así como su liquidación, independientemente del acto de disposición por el que se realicen, siempre que se ajusten a lo dispuesto en el presente real decreto y sus normas de desarrollo.

Las disposiciones contenidas en el presente Real decreto se entenderán sin perjuicio de los regímenes especiales que afecten a las inversiones extranjeras en España establecidos en legislaciones sectoriales específicas, y, en particular, en materia de transporte aéreo, radio, minerales y materias primas minerales de interés estratégicos y derechos mineros, televisión, juego, telecomunicaciones, seguridad privada, fabricaciones, comercio o distribución de armas y explosivos de uso civil y actividades relacionadas con la Defensa nacional.

En los supuestos anteriores, las inversiones se ajustarán a los requisitos exigidos por los órganos administrativos competentes fijados en dichas normas. Una vez cumplidos los requisitos dispuestos en la mencionada legislación sectorial, deberá estarse a lo previsto en el presente Real Decreto.

Con independencia de la clase de aportación en que se materialicen las inversiones exteriores, los cobros y pagos derivados de las reguladas por el presente Real decreto se efectuarán conforme a los procedimientos establecidos en el real Decreto 1816/1991 de 20 de diciembre, sobre transacciones económicas con el exterior y sus disposiciones de desarrollo.

A los efectos del presente real Decreto, las condiciones de residente o no residente se acreditarán como se precisa en los apartados 3 y 4, respectivamente, del artículo 2 del citado Real Decreto 1816/1991.

- **Reglamento (CE) Nº 450/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2008, por el que se establece el código aduanero comunitario (código aduanero modernizado).** *(El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, 2008)*

**Artículo 1º: Objeto y ámbito de aplicación:** El presente Reglamento establece el código aduanero comunitario, denominado en lo sucesivo el "código", que contiene las disposiciones y procedimientos generales aplicables a las mercancías introducidas en el territorio aduanero de la Comunidad o que salen del mismo.

Se podrán aplicar determinadas disposiciones de la legislación aduanera fuera del territorio aduanero de la Comunidad cuando así se prevea en normas reguladoras de ámbitos específicos o en convenios internacionales.

Determinadas disposiciones de la legislación aduanera, incluidos los procedimientos simplificados contemplados, serán aplicables al comercio de mercancías entre partes del territorio aduanero de la Comunidad a las que sean aplicables las disposiciones de la Directiva 2006/112/CE y partes de ese territorio a las que no sean aplicables, así como al comercio entre partes de ese territorio a las que no sean aplicables dichas disposiciones.

- **Resolución de 28 de julio de 1998, de estructuración de los servicios de aduanas e impuestos especiales dependientes de las delegaciones especiales y delegaciones de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (BOE núm. 181, de 30 de julio de 1998).** (*Derecho.com*)

**Preámbulo:**

PÁRRAFO 11: La presente Resolución establece un nuevo marco de organización y distribución de funciones en el área de Aduanas e Impuestos Especiales que, manteniendo en los niveles de calidad exigibles las funciones tradicionales de control en el momento de introducción de las mercancías, refuerza notablemente los mecanismos de inspección posteriores a dicho momento, de las empresas dedicadas al comercio exterior.

**7.3.1.4. Otros documentos**

Como se puede consultar a través del Ministerio de Economía y Competitividad<sup>10</sup>, la legislación en esta materia no está amparada o cobijada bajo una norma referencial marco, como se presenta en los casos de Colombia y México, sino por el contrario se halla segmentada en cinco grupos:

- Comercio Exterior de productos agroalimentarios
- Comercio Exterior de productos industriales
- Comercio de servicios
- Comercio Exterior de material de defensa y de doble uso
- Comercio de especies amenazadas de fauna y flora silvestres

Dentro de los cuales se presentan documentos de tipo Orden y Reglamento, tanto propios y únicos del país como normativa comunitaria de la Unión Europea, cada uno específico para un determinado subsector, sumando un acumulado mayor a los doscientos documentos. El caso particular del comercio de servicios no presenta ningún documento de tipo normativo propio del país, y se remite directamente a los compromisos suscritos en la OMC.

---

<sup>10</sup> Ver Secretaría de Estado de Comercio, *Legislación*, <http://www.comercio.gob.es/es-ES/Paginas/legislacion-comercio-es.aspx>

### **7.3.2. Competencia del Estado**

- **Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.** (Derecho.com)

**Artículo 1º: Objeto de la Ley:** La presente Ley establece y regula las bases del régimen jurídico, el procedimiento administrativo común y el sistema de responsabilidad de las Administraciones Públicas, siendo aplicable a todas ellas.

#### **Artículo 2º: Ámbito de aplicación**

1. Se entiende a los efectos de esta Ley por Administraciones Públicas:

- a) La Administración General del Estado.
- b) Las Administraciones de las Comunidades Autónomas.
- c) Las Entidades que integran la Administración Local.

2. Las Entidades de Derecho Público con personalidad jurídica propia vinculadas o dependientes de cualquiera de las Administraciones Públicas tendrán asimismo la consideración de Administración Pública. Estas Entidades sujetarán su actividad a la presente Ley cuando ejerzan potestades administrativas, sometiéndose en el resto de su actividad a lo que dispongan sus normas de creación.

#### **7.3.2.1. Madrid**

- **Resolución de 8 de abril de 2003, de la Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se habilita el recinto aduanero marítimo Puerto Seco de Madrid, de interés general del sistema portuario estatal.** (Derecho.com)

**Primera. Habilitación:** Se modifica la Resolución de 28 de julio de 1998, de esta Presidencia de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, por la que se estructuran los servicios de Aduanas e Impuestos Especiales, dependientes de las Delegaciones Especiales y Delegaciones de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en su Anexo III, añadiendo como recinto aduanero

marítimo adscrito a la Dependencia Provincial de Aduanas e Impuestos Especiales de Madrid, el recinto habilitado de Puerto Seco de Madrid, dependiente de la Administración de Aduanas de Madrid-Carretera.

**Segunda. Procedimiento:** El procedimiento aduanero que se desarrolla en la presente instrucción se aplicará exclusivamente a las mercancías que lleguen al Puerto Seco de Madrid por vía ferroviaria procedentes de los recintos aduaneros de los Puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, y a las que salgan del Puerto Seco de Madrid por dicha vía hacia cualquiera de los mencionados Puertos.

**Tercera.** La entidad concesionaria de la explotación del Puerto Seco de Madrid tendrá en todo momento a disposición de las autoridades aduaneras los registros de su centro contable a fin de que éstas puedan ejercer el correspondiente control.

### **7.3.2.2. Andalucía**

#### **7.3.2.2.1. Transporte**

- **Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para Andalucía.** (*Derecho.com*)

#### **Artículo 13.**

11. La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 11. Puertos, aeropuertos y helipuertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado. Puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

#### **Artículo 17.**

7. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía la ejecución de la legislación del Estado en las siguientes materias: 7. Puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.

- **Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.** *(Derecho.com)*

**Exposición de motivos:** La presente Ley tiene por objeto la regulación de las áreas destinadas a prestar servicios al transporte de mercancías por carretera en el territorio andaluz, y se dicta en ejercicio de las competencias exclusivas que le reconoce a la Comunidad Autónoma de Andalucía su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 6/1981, de 30 diciembre, tanto en materia de transporte como en materia de ordenación del territorio y urbanismo, conforme a lo dispuesto en los apartados 10 y 8 del artículo 13 de dicho Estatuto.

- **Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.** *(Derecho.com)*

**Artículo 1º Objeto:** La presente Ley tiene por objeto la regulación de la Presidencia y del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, conforme a lo establecido en el Estatuto de Autonomía para Andalucía.

- **Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.** *(Derecho.com)*

**Artículo 1º: Objeto y ámbito de aplicación:** Constituye el objeto de la presente ley el régimen jurídico de los puertos que son competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que comprende la planificación, utilización y gestión del dominio público portuario, la prestación de servicios en dichos puertos, las tasas exigibles, así como el régimen sancionador y las medidas de policía portuaria.

- **Ley de 6/1986, de determinación y revisión de tarifas y cánones en puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma andaluza.** *(Derecho.com)*

### **Exposición de Motivos**

II. La presente Ley pretende recoger el régimen tarifario de los puertos e instalaciones portuarias sobre los que la Comunidad Autónoma de Andalucía ejerce sus competencias adaptándose a las peculiaridades y necesidades propias

y corrigiendo deficiencia de la normativa anterior, contribuyendo a cumplir uno de sus objetivos básicos, previsto en el artículo 12-3-3 del Estatuto de Autonomía y remitiéndose expresamente, en algunos aspectos, a la Ley General de Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- **Decreto 368/2011, de 20 de Diciembre, Por el que se establece el régimen jurídico de los servicios públicos portuarios, de las actividades comerciales e industriales, y de las tasas de los puertos de Andalucía.** (*Derecho.com*)

**Artículo 1º: Objeto y ámbito de aplicación:** Es objeto del presente título regular la prestación de los servicios públicos portuarios y de las actividades comerciales o industriales en instalaciones gestionadas por la administración del Sistema Portuario de Andalucía en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- **Decreto 371/2004, de 1 junio, por el que se regulan los cánones de las concesiones en los puertos e instalaciones portuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.** (*Derecho.com*)

**PÁRRAFO 6:** Se aborda, pues, mediante el presente Decreto el necesario desarrollo reglamentario previsto en el apartado 2 de la Disposición Final Primera de la mencionada Ley 15/2001, de 26 de diciembre, de medidas fiscales, presupuestarias, de control y administrativas de la Junta de Andalucía, y en el propio artículo 46 de la Ley 10/2002, de 21 de diciembre, por la que se aprueban normas en materia de tributos cedidos y otras medidas tributarias, administrativas y financieras.

- **Decreto 151/2007, de 22 de mayo, por el que se acuerda la formulación del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013.** (*Derecho.com*)

**Artículo 2º Objetivos:** Los objetivos orientadores generales que deben inspirar el Plan serán los siguientes:

a) Favorecer en el transporte el uso racional y sostenible de los recursos naturales y disminuir la emisión de gases de efecto invernadero, contribuyendo a la mejora de las condiciones ambientales y a la lucha contra el cambio climático.

b) Mejorar la eficiencia económica y energética del transporte como elemento clave para la organización y funcionamiento de las actividades productivas, del territorio y de las ciudades.

[...]

d) Impulsar el papel de las infraestructuras del transporte como instrumento para mejorar la competitividad de Andalucía, así como la sostenibilidad del transporte favoreciendo el uso del transporte público.

e) Mejorar la articulación de Andalucía internamente y con el conjunto de España y Europa, contribuyendo a la cohesión territorial.

- **Orden de 6 de marzo de 2009, por la que se da inicio al procedimiento para la promoción y establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de Interés Autonómico de Antequera (Málaga) y se encomienda a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación de su Plan Funcional.** *(El Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, 2009)*

**Disposiciones:**

**Primero.** Dar inicio al procedimiento de promoción y establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de interés autonómico de Antequera (Málaga) en el ámbito territorial definido en los planos que figuran en el expediente.

**Segundo.** Encomendar a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la elaboración y tramitación del Plan Funcional de dicha instalación, a efectos de su posterior elevación a esta Consejería, que resolverá sobre la aprobación de dicho Plan Funcional y del establecimiento del Centro de Transportes de Mercancías de interés autonómico.

### **7.3.3. Competencia de la Comunidad Autónoma.**

#### **7.3.3.1. Andalucía**

- **Real Decreto 3137/1983, de 25 de agosto, de traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de puertos (BOE núm. 307, de 24 de diciembre de 1983).**  
(Derecho.com)

**Artículo 1º:** Se aprueba el Acuerdo de la Comisión Mixta prevista en la disposición transitoria segunda del Estatuto de Autonomía para Andalucía de fecha 5 de mayo de 1983, por el que se transfieren funciones del Estado en materia de puertos a la Comunidad Autónoma de Andalucía y se le traspasan los correspondientes servicios y medios personales, materiales y presupuestos precisos para el ejercicio de aquéllas.

#### **7.3.3.2. Castilla y León**

##### **7.3.3.2.1. Transporte**

- **Decreto 16, de 22 de febrero de 2007, por el que se regula el establecimiento, organización y funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y de la logística, «Enclaves CyLoG» (Derecho.com)**

Regular el establecimiento, organización y funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y de la logística, "Enclaves Logísticos CyLoG", según el Modelo CyLoG aprobado por Acuerdo de la Junta de Castilla y León, de 24 de noviembre de 2005. Así, el Modelo CyLoG define un modo de diseño, construcción y funcionamiento de una Red de Enclaves Logísticos tutelado por la Junta de Castilla y León a través de su Dirección General de Transportes. CyLoG, en definitiva, es una Red integrada de infraestructuras públicas de altas prestaciones que ofrece servicios logísticos de calidad a las empresas de Castilla y León a un precio competitivo.

- **Resolución de 7 de marzo de 2012, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el I Convenio colectivo de Puerto Seco Santander-Ebro, S.A. (Derecho.com)**

**Artículo 1º Partes contratantes:** El presente Convenio Colectivo se concierta entre la empresa «Puerto Seco Santander-Ebro, S.A.» y su personal, mediante sus respectivas representaciones empresarial y social.

#### 7.3.3.2.2. Comercio

- **Ley 16/2002, de 19 de diciembre, de Comercio de Castilla y León. (Derecho.com)**

**Artículo 1º Objeto de la Ley:** La presente Ley tiene por objeto la regulación administrativa de la actividad comercial en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con la finalidad de ordenar y modernizar el sector de la distribución comercial de acuerdo con los principios establecidos en el artículo 5.

#### 7.3.3.2.3. Competencia de la Comunidad Autónoma

- **Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. (Derecho.com)**

**Artículo 1º Objeto de la Ley:** Esta Ley tiene por objeto establecer los principios y los objetivos de la Ordenación del Territorio en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y regular los instrumentos necesarios para el ejercicio por la Junta de Castilla y León de su competencia en la materia.

- **Ley 14/2006, de 4 de diciembre, de modificación de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de ordenación del territorio de la Comunidad de Castilla y León. (Derecho.com)**

**Exposición de motivos:** La Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, ha sido desarrollada mediante cierto número de instrumentos de ordenación del territorio, promovidos por la Junta de Castilla y León, por otras Administraciones públicas y por la iniciativa privada. Con objeto de profundizar en este proceso de puesta en marcha

de la ordenación del territorio en la Comunidad, es preciso introducir, algunos ajustes derivados de la experiencia acumulada durante estos años: en primer lugar, durante la tramitación de los instrumentos de ordenación del territorio podrá suspenderse no sólo el otorgamiento de licencias sino también la aprobación de instrumentos de planeamiento y gestión urbanística en su ámbito, a fin de garantizar la efectividad futura del nuevo instrumento de ordenación del territorio y evitar procesos especulativos; en segundo lugar, se habilita la aprobación por Ley de los Planes y Proyectos Regionales que se consideren de excepcional relevancia para el desarrollo social o económico de Castilla y León.

En consecuencia, conforme la atribución competencial efectuada en los artículos 148.1.3 de la Constitución Española y 32.1.2. del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, se dicta esta Ley.

## 8. DESCRIPCIÓN DE LOS PUERTOS SECOS SELECCIONADOS PARA COLOMBIA, ESPAÑA Y MÉXICO

A continuación se describirán de forma breve y clara, los nueve puertos secos preseleccionados en el anteproyecto, su ubicación y en los casos posibles, los resultados de su operación.

### 8.1. Colombia

#### 8.1.1. Puerto seco de Buga.

**Descripción:** Cancelado.

#### 8.1.2. Centro Logístico del Caribe Bosconia.

**Descripción:** Cancelado.

**Extensión:** se planteó una extensión de 60 Has.

**Locación:**

Imagen 1 Localización Planeada P.S. Bosconia



Fuente: Gobernación del Cesar.

## Hinterland:

Imagen 2 Hinterland P.S. Bosconia



Fuente: Gobernación del Cesar.

### 8.1.3. Centro Logístico Eje Cafetero.

**Descripción:** El Centro Logístico Eje Cafetero ofrece la infraestructura idónea para el funcionamiento de una plataforma de consolidación y distribución de carga en el centro del país, desarrollando una comunidad de negocios que encuentre servicios logísticos especializados a través de los operadores logísticos ubicados en el centro. (NOMA, 2013)

**Empresas participantes:** *Nissi, Transpresa, Roser&Ruiz S.A., DM, Almagrario, Suppla, Santafé, Petrobras, LDSP, Red Servi, Pepsico, Licorrumba, Colanta, Bimbo, Sika, Alquilería, TruVel S.A., Nutriabonos, Koba, BluLogistics, Harinera del Valle S.A., ALDIA Logística.*

**Dueños:** NOMA.

**Datos técnicos:**

- **Extensión:** 13 Has.

## Locación:

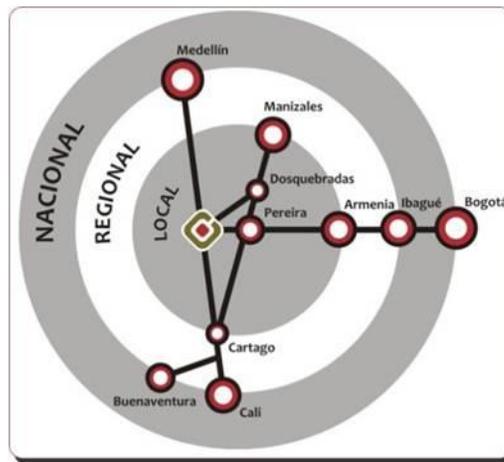
Imagen 3 Localización Centro Logístico Eje Cafetero



Fuente: Google Maps; Creación Propia.

## Hinterland:

Imagen 4 Hinterland C.L. Eje Cafetero



Fuente: Centro Logístico Eje Cafetero.

## Disposición:

Imagen 5 Ordenamiento C.L. Eje Cafetero



Fuente: Centro Logístico Eje Cafetero.

## Fotos:

Imagen 6 Panorámica C.L. Eje Cafetero



Fuente: Centro Logístico Eje Cafetero.



Imagen 7 Entrada C.L. Eje Cafetero

## 8.2. México

### 8.2.1. Puerto Lázaro Cárdenas.

**Descripción:** El Puerto Lázaro Cárdenas es el puerto mexicano en el litoral pacífico con mayor volumen de movimientos en carga y de mayor tamaño, acaparando en el sistema nacional de puertos el primer lugar frente a otros como Manzanillo o Veracruz. Un puerto joven en comparación a otros en el continente, su objetivo original era ser un puerto industrial, de allí su enfoque a los vehículos y los productos químicos; sin embargo dado el cambio a un comercio contenerizado,

desde el 2003 el puerto ha destinado importantes espacios y recursos para este fin, adquiriendo relevancia e importancia en el ámbito nacional e internacional. (SCT, 2013)

Dado lo anterior, a lo largo y ancho del puerto se encuentra una red férrea y su respectiva infraestructura, que se interconecta con la red ferroviaria de México y Estados Unidos, dando lugar a su expansión y generación de un puerto seco, y su evolución a un puerto de cuarta generación.

**Empresas participantes:**

➤ **Muelles y Almacenamiento:**

- Fertinal (Terminal de Fertilizantes).
- ArcelarMittal (Terminal de usos múltiples TUM I, Patio de Carga general TUM I, Bodega No. 1).
- PIBSA (Terminal de usos múltiples TUM II, Patio de carga general TUM II, Bodega No. 2).
- COBALSA (Terminal de metales y minerales, Patio de Metales y Minerales).
- IPG, S.A. de C.V. (Terminal de granos No. 1 y 2, Bodega de terminal de granos, Silos de terminal de granos).
- PEMEX (Terminal de PEMEX No. 1 y 2).
- Comisión Federal de Electricidad (Terminal de Carbón. Patio de carbón y cenizas).
- ECOMAR (Terminal de desguace de embarcaciones).
- LC Terminal de Contenedores S.A. de C.V. (Terminal Especializada de Contenedores Isla Cayacal e Isla de En medio, Patio de contenedores, Patio de consolidación de contenedores, Bodega de consolidación de contenedores, Patio terminal especializada de contenedores Cayacal).
- Amports de México (Patio para almacenamiento de vehículos Cayacal e Isla de Enmedio).

- Aarhus Karishamn de México S.A. de C.V. (Instalaciones para almacenamiento de aceites y grasas).
- **Ferrovias:** Kansas City Southern de México (KSCM).
- **Navieras:**
  - American President Lines (APL).
  - Maersk Line.
  - CCNI.
  - Hamburg SUD.
  - CSAV.
  - Evergreen.
  - K Line.
  - NYK Line.
  - Eukor (W&W).

**Concesionario:** Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V.

**Datos técnicos** (Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V., 2011):

**Tabla 1 Extensión e Infraestructura P.S. Lázaro Cárdenas**

| <b>ALMACENAMIENTO (m<sup>2</sup>)</b>   |        | <b>EDIFICACIONES (m<sup>2</sup>)</b>                     |            |
|---|--------|--|------------|
| Patio de contenedores                   | 76.856 | Aduana en Isla Cayacal.                                  | 481.452    |
| Patio de consolidación de contenedores  | 57.429 | Centro de control de emergencias.                        | 13.000     |
| Bodega de consolidación de contenedores | 5.156  | Oficinas APILAC y centro de negocios Isla Cayacal.       | 20.352     |
| Patio de carga general TUM I            | 20.344 | Torre de control de tráfico marítimo.                    | 3.390      |
| Bodega No. 1                            | 3.420  | Casetas de Control de accesos.                           | 1.153      |
| Patio de carga general TUM II           | 6.186  | Incinerador.   | 800        |
| Bodega No. 2                            | 4.500  | Frigorífico.   | 10.728,65  |
| Patio de metales y minerales            | 36.878 | Etapa II de la Terminal de Contenedores Isla de Cayacal. | 283.333,33 |

|   |           |                             |                      |
|---|-----------|-----------------------------|----------------------|
| Bodega de terminal de granos                                    | 1.140     |                             |                      |
| Silos de terminal de granos                                     | 3.708     | <b>TOTAL ALMACENAMIENTO</b> | <b>1'964.314</b>     |
| Patio de carbón y cenizas                                       | 1'107.844 | <b>TOTAL EDIFICACIONES</b>  | <b>814.208,98</b>    |
| Patio para almacenamiento de vehículos Cayacal                  | 198.000   | <b>FONDEADERO</b>           | <b>13'303.243,74</b> |
| Patio para almacenamiento de vehículos Isla de Enmedio          | 132.000   | <b>POLÍGONO DE TIERRA</b>   | <b>15'780.207,74</b> |
| Patio terminal especializada de contenedores Cayacal            | 259.000   | <b>POLÍGONO DE AGUA</b>     | <b>19'768.442,92</b> |
| Instalaciones para almacenamiento de aceites y grasas vegetales | 51.853    | <b>RECINTO PORTUARIO</b>    | <b>41'556.447.49</b> |

**Tabla 2 Equipos P.S. Lázaro Cárdenas**

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| Grúas de pórtico              | 2 Panamax de 45 ton  |
| Grúas patio                   | 4 Paceco de 40.6 ton |
| Montacargas                   | 4 de 6,000 lbs.      |
| Montacargas                   | 3 de 5,000 lbs.      |
| Montacargas                   | 2 de 30,000 lbs.     |
| Tractocamiones                | 24                   |
| Grúamóvil (Gottwald)          | 2                    |
| Grúas (Gottwald)              | 2                    |
| Plataformas                   | 24                   |
| Grúa Reachstacker para Llenos | 5                    |
| Grúa Top Loader para Vacíos   | 2                    |
| Trackmóvil                    | 2                    |

**Locación:**

Imagen 8 Estado P.S. Lázaro Cárdenas



Se encuentra en el Estado de Michoacán, en la Costa Pacífica Mexicana.

Fuente: Wikipedia.

**Imagen 9 Provincia P.S. Lázaro Cárdenas**

En la provincia Lázaro Cárdenas.



Fuente: Wikipedia.

**Imagen 10 Ubicación P.S. Lázaro Cárdenas**



Al costado oriental de la ciudad homónima, Lázaro Cárdenas.

Fuente: Google Maps.

**Conexiones<sup>11</sup>:**

- Foreland: Toda la cuenca del Pacífico y el Océano Indico.



Fuente: Puerto Lázaro Cárdenas.

**Imagen 11 Foreland P.S. Lázaro Cárdenas**

<sup>11</sup> El puerto presenta una serie de Forelands y Hinterlands relativos a cada una de las líneas de negocio que maneja: automóviles, granel, carga suelta, contenerizada, minerales. Sin embargo, por efectos prácticos para este estudio, se presentan los diagramas generalizados, que incluyen todas las líneas de negocio.

- **Hinterland:** Centro y norte de México, a través de conexiones férreas y logísticas.

Imagen 12 Red Férrea de México



Fuente: AMTI.

Imagen 13 Red Carretera Principal de México



Fuente: SCT.

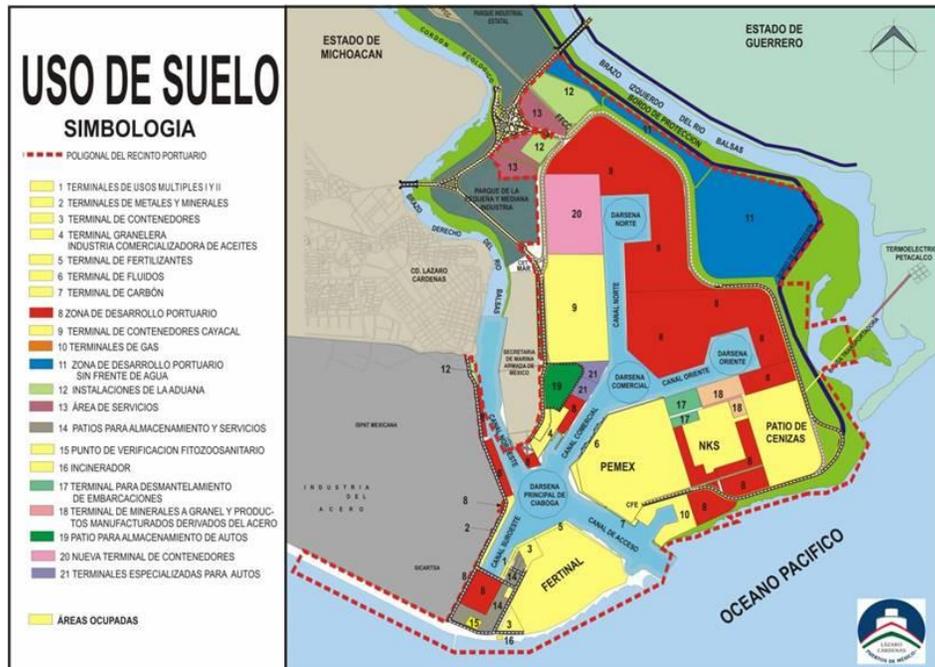
Imagen 14 Plataformas Logísticas de México



Fuente: AMTI.

Disposición:

Imagen 15 Organización Interna P.S. Lázaro Cárdenas



Fuente: Puerto Lázaro Cárdenas.

**Imagen 16 Red Férrea P.S. Lázaro Cárdenas**



Fuente: Puerto Lázaro Cárdenas.

**Fotos:**

**Imagen 17 Terminal de Contenedores**



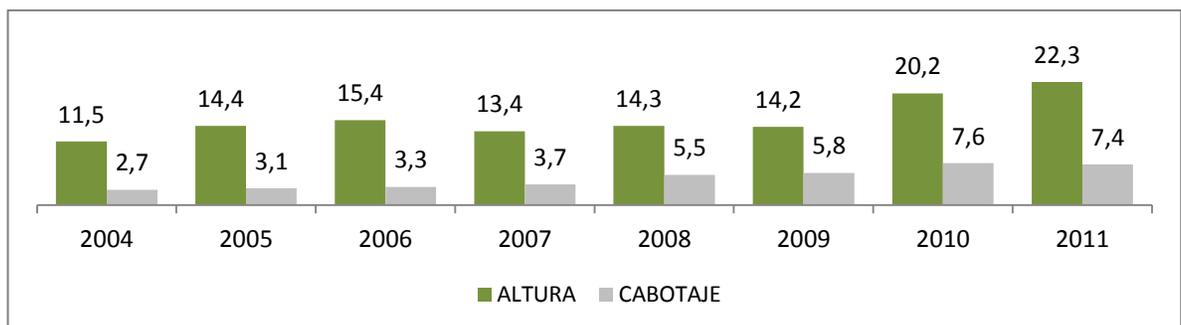
Fuente: Puerto Lázaro Cárdenas.



**Imagen 18 Grúas Pórtico Canal Comercial**

**Estadísticas (SCT, 2013):**

**Tabla 3 Movimiento por tipo (Millones de toneladas)**



### 8.2.2. Guanajuato Puerto Interior GTO.

**Descripción:** Guanajuato Puerto Interior es un proyecto privado que promueve la creación de una plataforma de exportaciones en el interior de México en el año 2006. Originalmente con unas expectativas modestas, ha superado ampliamente las expectativas de su crecimiento y la participación del sector privado, y ha dado acogida a grandes multinacional que han visto en GTO la oportunidad perfecta para instalarse. (Guanajuato Puerto Interior GTO, 2013)

Incluyendo en su extensión una zona franca, el Aeropuerto Internacional de Guanajuato, zona aduanera e infraestructura de transporte ferroviario, el complejo abarca la mayoría de posibilidades para la importación y exportación, y da incentivos suficientes para llegada de empresas e inversionistas. Gracias a sus conexiones, tiene contacto directo con los puertos de ambas costas y con los aeropuertos de Centro, Sur y Norteamérica, lo cual le ha permitido convertirse en un actor importante en el ámbito logístico y comercial de México y América Latina.

#### **Empresas participantes:**

- **México:** Acero Sueco Palme de León, Calzado *Capa de Ozono*, Canal de distribución *Coqueta y Audaz*, Distribución de calzado *EMYCO*, Centro de intercambio *Estafeta*, Canal de distribución *Farmacias Similares*, *Ferromex*, Calzado *Flexi*, Procesadora de alimentos *FoodService*, Agencia aduanal *Grupo ISCE*, Desarrollador industrial *INTERMEX*, Canal de distribución *ISSEG*, Fabricación de calzado *Italmoda*, Fabricación *KautexTexaon*, Servicios logísticos *LOGIS*, Productos asfálticos *Lubyrec*, Calzado *Mega Shoes*, Desarrollador industrial *Pavimar*, Fabricación de juegos infantiles *Play Club*, Agencia aduanal *Proeci*, *Transportes Guma*, Grupo Aeroportuario del Pacifico.
- **Japón:** Automotriz *Asahi*, Automotriz *Ashimori*, Automotriz *Denso*, Inyección de aluminio *HalAluminum*, Ensambladora *Hino Motors*, Automotriz *Matsuju*, Automotriz *Mitsuba*, Automotriz *Nishikawa Cooper*, Automotriz *THK*, Automotriz *Tiger Poly*.

- **Alemania:** Parque solar fotovoltaico *DESMEX*, fábrica de motores *Volkswagen*.
- **Francia:** Sistemas de escape automotriz *Faurecia*.
- **Italia:** Atomizadores *Guala Dispensing*, Neumaticos *Pirelli*, Fabricación de polímetros *So.F.teR.*, Fabricación de polímetros *Sovere*.
- **Estados Unidos:** Estampado metálico *L&W Engineering*, Naves industriales *Prudential*, Productos asfálticos *Semmaterials*.
- **Canadá:** Automotriz *Magna*, Cilindros hidráulicos *Mailhot*, Estampado metálico *Martinrea*.
- **España:** Automotriz *Relats*.
- **Brasil:** Partes maquinadas automotrices *Samot*.
- **Bélgica:** Logística industrial *KatoenNatie*.
- **Taiwan:** Motores eléctricos *Teco Westinghouse*.
- **Educativos:** Instituto Politécnico Nacional, CONALEP.

**Dueño:** GTO Puerto Interior.

**Datos técnicos** (Guanajuato Puerto Interior GTO, 2013):

**Tabla 4 Extensión GTO**

| <b>ZONAS DEL PUERTO</b>                  |             |
|--|-------------|
| Parque Industrial Santa Fe y Santa Fe II |             |
| Zona Franca                              |             |
| Aduana Interior                          |             |
| Parque Industrial Ferroviario            |             |
| Aeropuerto Internacional de Guanajuato   |             |
| Parque de Negocios                       |             |
| Zona Educativa y de Capacitación         |             |
| Centro de Servicios Comunitarios         |             |
| Centro de atención medica                |             |
| Guardería                                |             |
| Estación de Bomberos                     |             |
| <b>AREA TOTAL (Ha.)</b>                  | <b>1050</b> |

**Locación:**

Ubicado en el Estado central de Guanajuato, próximo el Distrito Federal.

Fuente: pickatrail.com



**Imagen 19 Estado P.S. GTO**

Se halla hacia el centro del Estado, al norte de la ciudad de Silao.



**Imagen 20 Provincia P.S. GTO**

En la vía rumbo a León, próximo al Aeropuerto Internacional de Guanajuato.

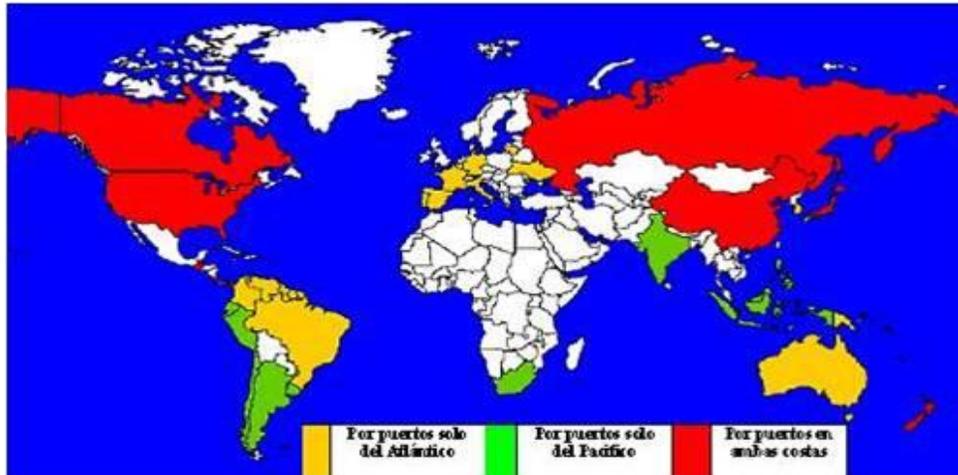
Fuente: Google Maps.



**Imagen 21 Ubicación P.S. GTO**

### Conexiones:

- **Foreland:** al ser un puerto seco interior, su Foreland se ve limitado al de sus conexiones portuarias y ferroviarias.



Fuente: Creación Propia.

Imagen 22 Foreland P.S. GTO

- **Hinterland:** del mismo modo que ocurre con el Foreland, su Hinterland está limitado a los alcances que presente en su red ferroviaria, y la distribución de los productos y servicios que desde el Puerto Seco se hagan a lo largo y ancho del territorio, es decir, presenta un campo directo por sus propias vías y uno indirecto marcado por el destino de los productos que por allí pasen.

Imagen 23 Red Carretera y Férrea conectada al P.S. GTO



Fuente: AMTI.

## Disposición:



Imagen 24 Distribución P.S. GTO

Fuente: Guanajuato GTO.

## Fotos:

Imagen 25 Proceso de Cargue y Descargue



Fuente: Guanajuato GTO.



Imagen 26 Vista Aérea parcial P.S. GTO

### 8.2.3. Interpuerto Monterrey.

**Descripción:** Interpuerto Monterrey es una iniciativa privada que busca establecer en el estado de Nuevo León, un nodo logístico para todo el Noroeste

del país, y permita adentrar las fronteras, en términos comerciales, para agilizar los procesos e insertarlo en las cadenas productivas de una manera más eficiente. El proyecto se convertiría, una vez consumado, en el más grande de México, con una integración de servicios aduaneros, ferroviarios, y empresariales en un área tan amplia como el centro histórico de Ciudad de México, conectando los dos mayores operadores ferroviarios del país (Ferromex y KCSM). (Interpuerto Monterrey, 2013)

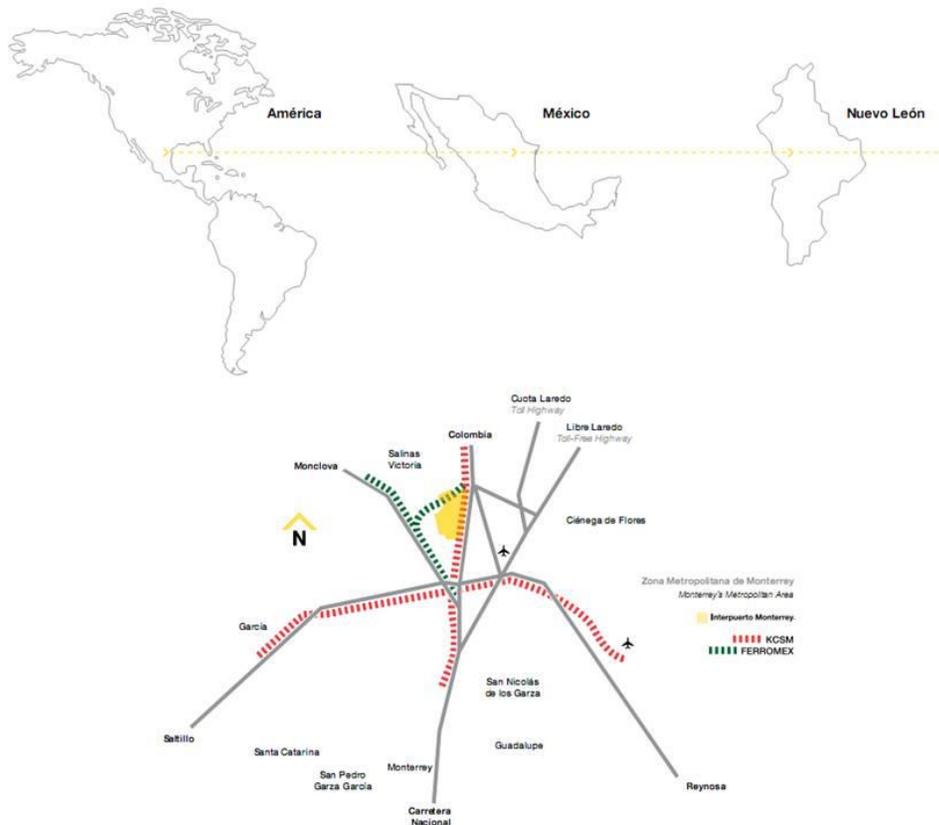
**Empresas participantes:** Todavía ninguna se ha hecho pública.

**Dueños:** Interpuerto Monterrey

**Extensión:** 1350 Has.

**Locación:** se halla en el Estado de Nuevo León, al norte del país y fronterizo con Estados Unidos, cercano al aeropuerto internacional de Monterrey, al norte de la ciudad homónima.

**Imagen 27 Ubicación Interpuerto Monterrey**



Fuente: Interpuerto Monterrey.

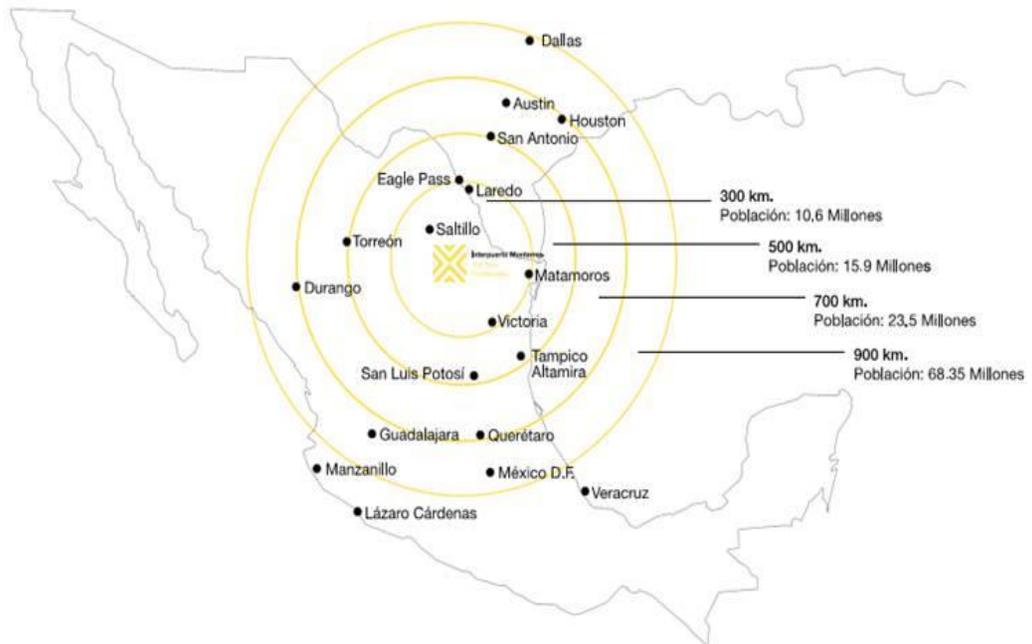
**Conexiones:**

**Imagen 28 Foreland Interpuerto Monterrey**



Fuente: Interpuerto Monterrey.

**Imagen 29 Hinterland Interpuerto Monterrey**



Fuente: Interpuerto Monterrey.

## Disposición:

Imagen 30 Distribución Projectada Interpuerto Monterrey

### NOMENCLATURA LEGEND

|   |   |
|---|---|
|  | RFE FREE TRADE ZONE                                   |
|  | RFE EXPANSION   |
|  | SECCION ADUANERA CUSTOMS                              |
|  | SUBESTACIONES CFE 1 Y 2 ELECTRICAL SUBSTATION 1 and 2 |
|  | AREAS DE SERVICIOS SERVICE AREA                       |
|  | AREAS VERDES PARKS                                    |
|  | PROPIEDAD PRIVADA PRIVATE PROPERTY                    |



Fuente: Interpuerto Monterrey.

## 8.3. España

### 8.3.1. Puerto Seco de Madrid.

**Descripción:** El Puerto Seco de Madrid fue una iniciativa público-privada que comenzó en 1995, en el pueblo de Coslada aledaño a Madrid, para promover la mejora de la logística en el país, al generar un contacto directo desde el centro de la península con los cuatro grandes puertos del país, y con otros puntos de Europa, gracias a: cuatro vías férreas directas con los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia; y por medio del sistema carretero y la interconexión al completo del sistema ferroviario nacional, al resto del país y Europa. (P.S. de Madrid, 2013)

Desde el año 2000 es un elemento de referencia y clave para la logística del país y la península, y se ha constituido en un modelo a seguir para otros proyectos de este tipo, así como un punto clave con el cual unir las costas del país de manera eficiente para el transporte de carga.

**Empresas participantes:**

- **Ferrovias:** *Renfe, Logitren, Transfesa, Continental Rail.*
- **Estado:** Puertos del Estado, Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo, Instituto Madrileño de Desarrollo, Ayuntamiento de Coslada.
- **Autoridades Portuarias:** Bahía de Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia.

**Concesionario:** CONTERAIL, S.A.**Datos técnicos** (P.S. de Madrid, 2013):**Tabla 5 Extensión e Infraestructura P.S. de Madrid**

| <b>ALMACENAMIENTO (m<sup>2</sup>)</b> |        | <b>EDIFICACIONES (m<sup>2</sup>)</b> |                  |
|---------------------------------------|--------|--------------------------------------|------------------|
| Oficinas                              | 341,82 | DEPOT vacíos                         | 23.000           |
| Servicios                             | 500    | Parqueadero camiones                 | 4.000            |
| Control y Cierre de la terminal       | 250    | Almacén                              | 756              |
| Aduanas                               | 160    |                                      |                  |
|                                       |        | <b>SUPERFICIE OCUPADA</b>            | <b>11,31 Has</b> |

**Tabla 6 Equipos P.S. de Madrid**

|  |    |
|--|----|
| Grúa RMG.  | 1  |
| Reach Stacker 45Ton. congatos.                               | 3  |
| Grúas frontales para vacíos 8Ton.                            | 2  |
| Carretillas frontales 3.5Ton.                                | 2  |
| Carretilla retráctil para pallets a 5 alturas.               | 1  |
| Retractiladora.  | 1  |
| Báscula móvil de pesaje de camiones homologada.              | 1  |
| Locotractores.   | 2  |
| Tomas Reefer.  | 18 |
| Grúa pórtico de 48 metros.                                   | 1  |
| Grúas móviles de 45 metros a 5 alturas y carga a segunda vía | 2  |

### Locación:



Ubicado en el centro del País, en la CC.AA. de Madrid.

Fuente: Wikipedia; Creación Propia.

Imagen 31 CC.AA. P.S. de Madrid

Se encuentra hacia las afueras de la ciudad, dirección oriental, y en terrenos de la provincia de Coslada.



Fuente: P.S. de Madrid.

Imagen 32 Ubicación P.S. de Madrid

### Conexiones:

- **Foreland:** al igual que ocurre con el GTO Guanajuato e Interpuerto Monterrey, se establece con base en el Foreland de los puertos a los que tiene acceso, y las conexiones ferroviarias propias del Puerto Seco.

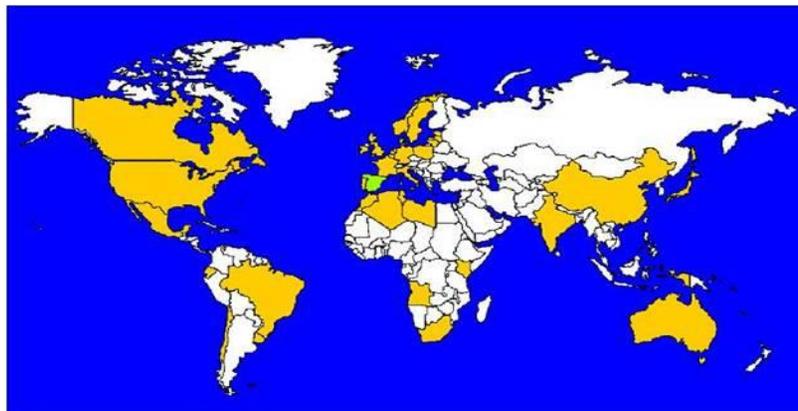


Imagen 33 Foreland P.S. de Madrid

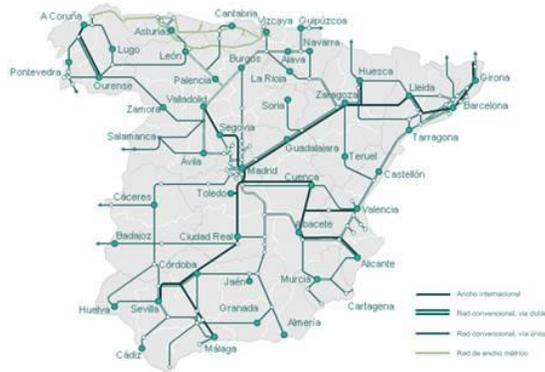
Fuente: Creación Propia.

**Imagen 34 Hinterland P.S. de Madrid**



Fuente: Puerto Seco

**Imagen 35 Red Férrea conectada al P.S. de Madrid**



Fuente: ADIF.

**Imagen 36 Conexiones Logísticas P.S. de Madrid**



Fuente: Puerto Seco

## Fotos:

Imagen 37 Patio de Contenedores



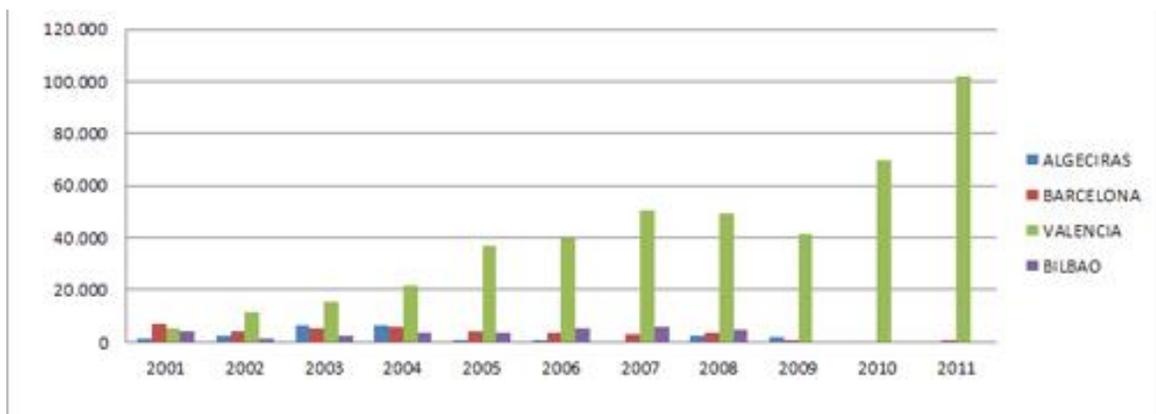
Fuente: P.S. de Madrid.



Imagen 38 Ampliación Área de Descarga Férreo

## Estadísticas (P.S. de Madrid, 2013):

Tabla 7 Evolución tráfico ferroviario con Puertos Marítimos (TEUs)



### 8.3.2. Puerto Seco de Burgos.

**Descripción:** El Puerto Seco de Burgos nace en 2006 como una iniciativa público-privada entre la Comunidad Autónoma de Castilla y León, el Ayuntamiento de Burgos e IBESMAR-SAGEMAR. Tomando como punto base el Centro de Transporte de Burgos (CT Burgos) (CT Burgos, 2013), la Aduana de Burgos y su cercanía con el Aeropuerto de Burgos, en el área colindante se estructura el Puerto Seco, con la intención de incluir la provincia a la red logística de la CC.AA., en ese momento en reestructuración y conocida como *CyLOG*, y de esta manera crear una red para la CC.AA. que este interconectada con el resto del país y el mundo, a través de sus conexiones con los puertos más importantes de la

península, ampliando asimismo tanto su Hinterland como su Foreland. (Log. Multimodal Castilla-León, 2013)

**Empresas participantes:** *CT Burgos*, *IBESMAR-SAGEMAR*, Castilla y León Logística *CyLOG*.

**Dueño:** Logística Multimodal Castilla y León, S.A.

**Locación:**



Imagen 39 CC.AA. P.S. Burgos

Ubicado en la CC.AA. de Castilla y León, al norte del país.

Fuente: Wikipedia; Creación Propia.

En la provincia nororiental de Burgos.



Fuente: Alcalá-Gijón.

Imagen 40 Provincia P.S. Burgos

En la vía que lleva al poblado de Villafría, junto al CT Burgos y el Aeropuerto de Burgos.



Fuente: Google Maps

Imagen 41 Ubicación P.S. Burgos

**Conexiones:**

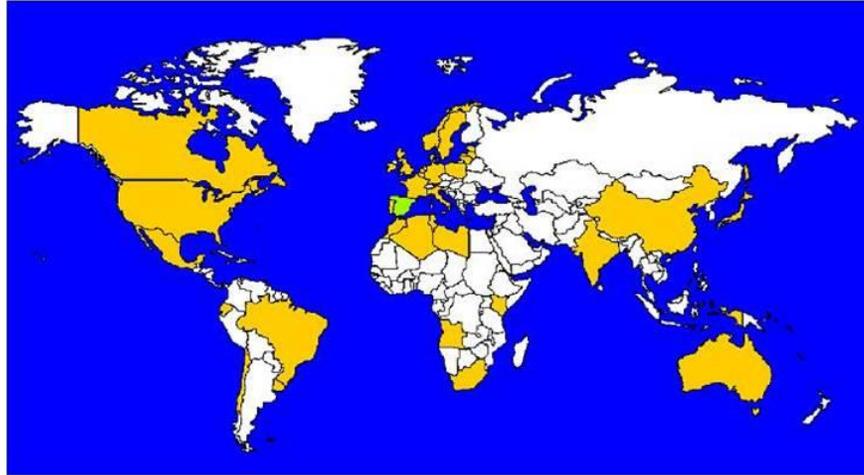


Imagen 42 Foreland P.S. Burgos

Fuente: Creación Propia.

**Disposición:**



Imagen 43 Organización P.S. Burgos

Fuente: Google Maps

**Fotos:**

Imagen 44 Vista Aérea



Fuente: Logística Multimodal Castilla y León



Imagen 45 Proceso de Cargue y Descargue

### 8.3.3. Puerto Seco de Antequera.

**Descripción:** El proyecto consta de una instalación en el centro de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que interconecte la red logística de la CC.AA. y facilite el tránsito de mercancías, al tiempo que fungirá como una plataforma empresarial. Interconectado vía férrea con todos los puertos de la CC.AA., permitirá la intermodalidad y ofrecerá todo el espectro de actividades logísticas a las empresas. (Puerto Seco de Andalucía, 2013)

El proyecto, cuyo más importante promotor es la *Agencia Pública de Puertos de Andalucía*, se ha anunciado como el proyecto más grande de su tipo en la CC.AA. desde hace varios años, sin embargo, por problemas burocráticos y demoras legislativas, aún se encuentra en etapa de estructuración y financiación, suscitando airados debates entre la población al respecto.

**Empresas participantes:** Aun no se han definido.

**Dueños:** Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

**Datos técnicos:**

- **Extensión:** 4'594.800 m<sup>2</sup>.
- **Terminal Ferroviaria:** 630.000 m<sup>2</sup>.

**Locación:**

Imagen 46 Ubicación P.S. de Antequera

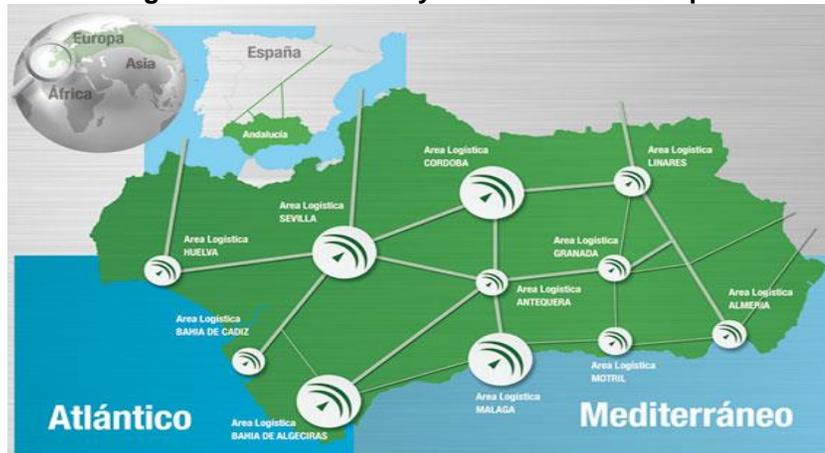


Fuente: P.S. Antequera.

### Conexiones:

- **Foreland:** El proyecto aún no ha establecido una área de influencia internacional determinada, sin embargo, las proyecciones que dan a conocer indicarían que sería igual al Foreland que maneja el Puerto Bahía de Algeciras, el más importante de la red logística de la CC.AA., y por interconexión ferroviaria a los países de Europa Central.
- **Hinterland:**

Imagen 47 Hinterland Projectado P.S. de Antequera



Fuente: Red Logística de Andalucía.

### Disposición:

Imagen 48 Disposición Planeada P.S. de Antequera



Fuente: Red Logística de Andalucía.

## 9. CONCLUSIONES

Con base en la información anterior, y en consideración de los contrastes que se pueden ver entre uno y otro Estado, se puede llegar a las siguientes conclusiones al respecto:

- La falta de un marco jurídico propio para la infraestructura logística, distinto de los puertos nacionales y las carreteras, ha derivado en un cuello de botella para el transporte y el comercio al generar un monopolio con los cargo-transportistas automotores.
- La generación de un documento CONPES sobre logística es un avance importante pero no significativo, si se considera su carácter no obligante y el resultado desde su emisión, de las propuestas hechas.
- Las plataformas logísticas en el país se han limitado a centros de acopio y consolidación de carga y productos, sin promover una multimodalidad o una integración más amplia de servicios.
- La falta de presupuesto para infraestructura de transporte de carga y pasajeros para otros métodos diferentes al carretero, ha logrado restar competitividad al comercio nacional y saturar la infraestructura ya existente.
- El éxito en los otros dos países, México y España, ha radicado en una concordancia entre los proyectos regionales y nacionales, y un fuerte impulso por parte del Estado para sacarlos adelante, apoyándose en el respaldo del sector privado.
- La diversificación de mecanismos y la conexión adecuada entre estos, ha permitido desarrollar múltiples plataformas a lo largo y ancho de México y España, generando mayores oportunidades para el comercio y el desarrollo.
- La generación de plataformas logísticas de diversa índole promueve la llegada de más empresas internacionales y un crecimiento para las nacionales.

- La red ferroviaria es la clave para la reducción de costos y tiempos en el transporte de carga.
- La generación de redes interconectadas de centros logísticos y plataformas multimodales, junto con puertos marítimos y aeropuertos, permite una cobertura flexible y completa capaz de soportar el desarrollo y el crecimiento sin estar sustentada en un solo elemento saturado.
- La promoción de diversos puertos marítimos en las diferentes costas, amplía el abanico de opciones y oportunidades para las plataformas logísticas.
- Integrar todos los métodos de transporte de carga en un mismo espacio es la opción ideal para atraer inversión y generar crecimiento de la logística y el comercio.
- Los flujos de importaciones y exportaciones se ven beneficiados con la creación de plataformas multimodales que agilicen los tiempos y permitan reducir la saturación de espacio en los puertos.
- La visión a largo plazo de una infraestructura logística desarrollada es clave fundamental para el éxito de los proyectos.
- La generación de centros logísticos y plataformas multimodales a lo largo y ancho de la geografía del país, permite desarrollar las diferentes regiones y no sobrecargar las zonas principales de población o industria del país.
- La interconexión con otros Estados y Naciones propulsa el desarrollo de redes logísticas e inversión.

## 10. RECOMENDACIONES

Con base en la información anterior, y en consideración de los contrastes que se pueden ver entre uno y otro Estado, se puede llegar a las siguientes conclusiones al respecto:

- Es necesario generar un marco jurídico amplio, suficiente y sólido sobre el cual estructurar los proyectos de infraestructura comercial y logística, amparando en este la promoción de la multimodalidad y el uso no monopolístico de los diferentes modos de transporte de carga y pasajeros con los cuales se cuenta en la actualidad.
- Se necesita dar preponderancia a métodos de transporte masivo de carga para incrementar la competitividad y diversificar las opciones para el comercio.
- Se debe generar una red completa de centros logísticos, que integre diferentes opciones y espacios.
- Dada la geografía tan variada de Colombia, se debe impulsar fuertemente el transporte fluvial y el desarrollo del sistema ferroviario.
- Promover el pensamiento regional y encaminarlo a un proyecto nacional de desarrollo.
- Promover la integración de los diferentes actores en la cadena de suministro en un mismo espacio.
- Integrar los aeropuertos con otros métodos de transporte para incrementar los flujos de inversión y darle visibilidad a los proyectos.
- Generar planes de desarrollo con marcos temporales más extensos que un periodo presidencial.
- Descentralizar el desarrollo de infraestructura en el país.
- Impulsar el desarrollo de regiones no tradicionales (Orinoquia y Amazonía) como enclaves logísticos para descongestionar la saturada red andina.

## 11. BIBLIOGRAFÍA

- ADIF. (22 de Agosto de 2013). *Infraestructura y Estaciones*. Obtenido de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: [http://www.adif.es/es\\_ES/index.shtml](http://www.adif.es/es_ES/index.shtml)
- Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas S.A. de C.V. (2011). *PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2011-2016*. México D.F.
- Agencia Pública de Puertos de Andalucía. (22 de Agosto de 2013). Obtenido de Red Logística de Andalucía: <http://www.redlogisticadeandalucia.es/es/>
- AMTI. (21 de Agosto de 2013). *Servicios Intermodales*. Obtenido de Asociación Mexicana del Transporte Intermodal: <http://www.amti.org.mx/servicios-intermodales.html>
- Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Normas*. Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Presidencia de la República: <http://web.presidencia.gov.co/constitucion/index.pdf>
- BID. (2012). *Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica*. México D.F.
- Congreso Constituyente. (5 de Febrero de 1917). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de Camara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1.pdf>
- Congreso de Colombia. (30 de Diciembre de 1993). *Leyes de la República de Colombia*. Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de El Abedul: [http://www.elabedul.net/Documentos/Leyes/1993/ley\\_105\\_1993.php](http://www.elabedul.net/Documentos/Leyes/1993/ley_105_1993.php)
- Congreso de Colombia. (28 de Diciembre de 1996). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Secretaría General del Senado: [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1996/ley\\_0336\\_1996.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley/1996/ley_0336_1996.html)
- Congreso de Colombia. (6 de Agosto de 2002). *Regimen Legal de Bogotá D.C., Compilación de Normatividad, Doctrina y Jurisprudencia*. Recuperado el 14

de Agosto de 2013, de Bogotá Jurídica Digital:  
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>

Congreso de Colombia. (2 de Enero de 2013). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Presidencia de la República:  
<http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201609%20DEL%2002%20DE%20ENERO%20DE%202013.pdf>

Congreso de la República. (11 de Enero de 1991). *Normas*. Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Banco de la República:  
[http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dll/Normas/Leyes/1991/ley\\_1\\_1991](http://juriscol.banrep.gov.co/contenidos.dll/Normas/Leyes/1991/ley_1_1991)

Congreso de la República. (16 de Enero de 1991). *Normatividad*. Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Proexport:  
<http://www.proexport.com.co/proexport/transparencia/normatividad>

Congreso de la Unión. (22 de Diciembre de 1993). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN:  
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27.pdf>

Congreso de la Unión. (19 de Julio de 1993). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN:  
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65.pdf>

Congreso de la Unión. (12 de Mayo de 1995). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN:  
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/209.pdf>

Congreso de la Unión. (1 de Junio de 2006). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN:  
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>

Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. (19 de Febrero de 1940). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión:  
[http://www.yucatan.gob.mx/gobierno/orden\\_juridico/Federal/Leyes/nr29rf1.pdf](http://www.yucatan.gob.mx/gobierno/orden_juridico/Federal/Leyes/nr29rf1.pdf)

CT Burgos. (21 de Agosto de 2013). Obtenido de CT Burgos:  
<http://www.ctburgos.com/>

Derecho.com. (s.f.). *Legislación Española*. Recuperado el 15 de Agosto de 2013, de Derecho.com: <http://legislacion.derecho.com/>

- DNP. (30 de Abril de 2007). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo: [http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mincit.gov.co%2Fdescargar.php%3Fid%3D66662&ei=5oBVUu-sIYv89gTXsYGgAw&usg=AFQjCNHC3G9u7ZB8Eou0mtkNKMXX6S\\_LTw&bvm=bv.53760139,d.eWU](http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.mincit.gov.co%2Fdescargar.php%3Fid%3D66662&ei=5oBVUu-sIYv89gTXsYGgAw&usg=AFQjCNHC3G9u7ZB8Eou0mtkNKMXX6S_LTw&bvm=bv.53760139,d.eWU)
- DNP. (2008). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Presidencia de la República: <http://wsp.presidencia.gov.co/sncei/politica/Documents/Conpes-3547-27oct2008.pdf>
- DNP. (16 de Febrero de 2009). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de DNP: <https://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=d1-uOKym2BM%3D&tabid=354>
- DNP. (2010). *PND*. Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Departamento Nacional de Planeacion: <https://www.dnp.gov.co/PND/PND20102014.aspx>
- El Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. (6 de Marzo de 2009). Recuperado el 16 de Agosto de 2013, de Junta de Andalucía: <http://www.juntadeandalucia.es/boja/2009/55/31>
- El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea. (23 de Abril de 2008). Recuperado el 16 de Agosto de 2013, de Eur-Lex : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:145:0001:0064:ES:PDF>
- Explorando México. (22 de Agosto de 2013). Mapa de Guanajuato. *Mapas. México*.
- Farlex. (7 de octubre de 2013). Recuperado el 7 de octubre de 2013, de The free dictionary: <http://es.thefreedictionary.com/trocha>
- Garcia, I. L. (s.f.). *Dictionary of Logistics and SCM*. High Logistics.
- Gerencia y Negocios. (s.f.). *Diccionario Glosario de Comercio Exterior*. Recuperado el 07 de Octubre de 2013, de Gerencia y Negocios: [http://www.gerenciaynegocios.com/diccionarios/comercio\\_internacional/glosary.php?word=TEU](http://www.gerenciaynegocios.com/diccionarios/comercio_internacional/glosary.php?word=TEU)
- Guanajuato Puerto Interior GTO. (21 de Agosto de 2013). Obtenido de GTO Puerto Interior: <http://www.puertointerior.com.mx/>

- Interpuerto Monterrey. (22 de Agosto de 2013). Obtenido de Interpuerto Monterrey: <http://www.interpuertomty.com/index.html>
- Junta del Acuerdo de Cartagena. (20 de Agosto de 1996). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Superintendencia de Puertos y Transportes: [http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&cad=rja&ved=0CDAQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.supertransporte.gov.co%2Fsuper%2Fphocadownload%2FNormatividad%2FCD2%2F4.RE SOLUCIONES%2FJ\\_Resolucion%2520425%2520de%25201997.doc&ei=XHtVUsWoN](http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&cad=rja&ved=0CDAQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.supertransporte.gov.co%2Fsuper%2Fphocadownload%2FNormatividad%2FCD2%2F4.RE SOLUCIONES%2FJ_Resolucion%2520425%2520de%25201997.doc&ei=XHtVUsWoN)
- Log. Multimodal Castilla-León. (21 de Agosto de 2013). Obtenido de Logística Multimodal Castilla y León: <http://www.logicyl.com/>
- Logisnet El portal de la logistica. (3 de Octubre de 2013). *Diccionario de la cadena de suministro*. Recuperado el 7 de Octubre de 2013, de Logisnet El portal de la logistica: <http://www.logisnet.com/es/busqueda-de-terminos/>
- Ministerio de Fomento. (26 de Septiembre de 2012). Recuperado el 16 de Agosto de 2013, de ADIF: [http://www.adif.es/es\\_ES/infraestructuras/planes\\_infraestructura/planes\\_infraestructura.shtml](http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/planes_infraestructura/planes_infraestructura.shtml)
- NOMA. (22 de Agosto de 2013). Obtenido de Centro Logístico Eje Cafetero: <http://www.ejelogistico.com/>
- P.S. de Madrid. (21 de Agosto de 2013). Obtenido de Puerto Seco de Madrid: <http://www.puertoseco.com/cartadebienvenida2.html>
- Padres de la Constitución. (1978). Recuperado el 15 de Agosto de 2013, de La Moncloa: [http://www.lamoncloa.gob.es/NR/rdonlyres/79FF2885-8DFA-4348-8450-04610A9267F0/0/constitucion\\_ES.pdf](http://www.lamoncloa.gob.es/NR/rdonlyres/79FF2885-8DFA-4348-8450-04610A9267F0/0/constitucion_ES.pdf)
- Porter, M. (1990). *¿Qué son los Clústers?* Recuperado el 9 de Octubre de 2013, de FOOD+i Clúster: <http://www.clusterfoodmasi.es/cluster/que-son-los-clusters/>
- Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. (7 de Julio de 1989). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de Secretaría de Comunicaciones y Transporte: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/5\\_Reglamento\\_para\\_el\\_Transporte\\_Multimodal\\_Internacional.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/5_Reglamento_para_el_Transporte_Multimodal_Internacional.pdf)

Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. (7 de Abril de 1993). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de Secretaría de Comunicaciones y Transporte:

[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/7\\_Reglamento\\_para\\_el\\_Transporte\\_Terrestre\\_de\\_Materiales\\_y\\_Residuos\\_Peligrosos.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/7_Reglamento_para_el_Transporte_Terrestre_de_Materiales_y_Residuos_Peligrosos.pdf)

Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. (27 de Julio de 1993). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión:

<http://www.metro.df.gob.mx/transparencia/imagenes/fr1/normaplicable/2013/lce14012013.pdf>

Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. (27 de Diciembre de 1993). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN:

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/44.pdf>

Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. (30 de Diciembre de 1993). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN:

[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LComExt.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LComExt.pdf)

Presidente de la República. (18 de Julio de 1989). *Regimen Legal de Bogotá D.C., Compilación de Normatividad, Doctrina y Jurisprudencia*. Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Bogotá Jurídica Digital:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4829>

Presidente de la República. (30 de Diciembre de 1997). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Superintendencia de Puertos y Transporte:

[http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.supertransporte.gov.co%2Fsuper%2Fphocadownload%2FNormatividad%2FCD2%2F3.DECRETOS%2F9\\_U\\_B\\_Decreto%25203110%2520de%25201997.doc&ei=dXhVUunXDKW](http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.supertransporte.gov.co%2Fsuper%2Fphocadownload%2FNormatividad%2FCD2%2F3.DECRETOS%2F9_U_B_Decreto%25203110%2520de%25201997.doc&ei=dXhVUunXDKW)

Presidente de la República. (8 de Mayo de 2001). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Superintendencia de Puertos y Transporte:

<http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&cad=rja&ved=0CCoQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.supertransporte.gov.co%2Fsuper%2Fphocadownload%2FNormatividad%2FCD2%2F3.DE>

CRETOS%2F9\_D\_Decreto%2520804%2520de%25202001.doc&ei=S3IVUp  
LrNeW44A

Presidente de la República. (31 de Agosto de 2004). Recuperado el 14 de Agosto de 2013, de Bogotá Jurídica Digital: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=21598>

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (15 de Diciembre de 1995). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/12.pdf>

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (6 de Junio de 1996). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LAdua.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LAdua.pdf)

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (16 de Noviembre de 1998). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LNav.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNav.pdf)

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (8 de Septiembre de 1998). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LIERNIE.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LIERNIE.pdf)

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (25 de Enero de 2000). Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de Secretaría de Comunicaciones y Transporte: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/\\_migrated/content\\_uploads/8\\_Reglamento\\_del\\_Servicio\\_Ferroviario.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/8_Reglamento_del_Servicio_Ferroviario.pdf)

Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. (27 de Septiembre de 2007). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de ORDEN JURÍDICO NACIONAL: [http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=5&cad=rja&ved=0CEsQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.ordenjuridico.gob.mx%2FDocumentos%2FFederal%2Fwo78.doc&ei=3lxVUrDIH8ao4ASvYDYBg&usg=AFQjCNGffgE5hUMQXo4ell73pnHs2wc\\_Gg&bvm=bv.53760139,d.bG](http://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=5&cad=rja&ved=0CEsQFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.ordenjuridico.gob.mx%2FDocumentos%2FFederal%2Fwo78.doc&ei=3lxVUrDIH8ao4ASvYDYBg&usg=AFQjCNGffgE5hUMQXo4ell73pnHs2wc_Gg&bvm=bv.53760139,d.bG)

Puerto Lázaro Cárdenas. (2010). *CORREDORES MULTIMODALES Y PUERTOS SECOS*. Manta.

- Puerto Seco. (22 de Agosto de 2013). Obtenido de Puerto Seco:  
<http://195.53.242.37/portpyme/pag/infraest/07/GuiaServiciosPortuarios16.asp>
- Puerto Seco de Andalucía. (22 de Agosto de 2013). Obtenido de Puerto seco de Andalucía: [http://www.puertosecodeandalucia.com/es/puerto\\_seco.html](http://www.puertosecodeandalucia.com/es/puerto_seco.html)
- SAGARPA. (2013). *Marco Juridico*. Recuperado el 13 de Agosto de 2013, de Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación:  
<http://www.sagarpa.gob.mx/quienesomos/MarcoJuridico/Paginas/default.aspx>
- SCT. (2003). *DIAGNÓSTICO GENERAL SOBRE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE TRANSPORTE DE CARGA EN MÉXICO*. Sanfandila: Publicaciones IMT.
- SCT. (20 de Agosto de 2013). Obtenido de Puerto Lázaro Cárdenas:  
<http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2013). Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de Diario Oficial de la Federación:  
[http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5312408&fecha=30/08/2013](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5312408&fecha=30/08/2013)
- Woodburn, A. (2009). *Hinterland connections to seaports*. Genova: UNECE.