

Documento

Conpes

3110

República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

POLÍTICAS PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO NÁUTICO

DNP: DDE
Ministerio de Desarrollo Económico

Versión aprobada

CAMBIO PARA CONSTRUIR LA PAZ

Bogotá, D.C., mayo 3 de 2001

INTRODUCCION

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES una estrategia para desarrollar el turismo náutico en las costas colombianas.

I. ANTECEDENTES

El turismo es una actividad que, en el orden internacional, viene presentando un crecimiento sostenido, superior al promedio de la mayoría de los sectores económicos. Según estimaciones del Consejo Mundial de Viajes y Turismo, en el año 2000, entre el 10% y el 11% del PIB mundial fue aportado por el turismo y uno de cada nueve puestos de trabajo fue generado por esta actividad¹. Según la Organización Mundial del Turismo se esperaban para este año 692 millones de turistas y un gasto de 560 mil millones de dólares, con una proyección al año 2020 de 1.600 millones de turistas con gastos de dos billones de dólares².

En Colombia, las cifras del turismo internacional vienen experimentando una caída pronunciada desde 1995. En este año ingresaron 1'432.000 viajeros, de los cuales se catalogan como turistas 1'399.000, cifra que declinó hasta llegar en 1999 a 777.000³. La caída obedece a diferentes motivos: insuficiente calidad del producto turístico actual, falta de desarrollo y fortalecimiento de nuevos productos, incidencia de factores de seguridad (orden público interno) y el deterioro de la imagen internacional del país, entre otros⁴.

El país ha trabajado en el desarrollo de productos orientados a nichos específicos de mercado, como es el caso de los cruceros. Aunque quienes utilizan esta modalidad de turismo técnicamente se catalogan dentro de la categoría de viajeros y no de turistas, el desarrollo del mercado se aprecia al observar que el número de visitantes pasó de 34.000 en 1995 a 194.000 en 1999⁵.

Adicionalmente, existe la posibilidad de explotar otra actividad con alto potencial de desarrollo: el turismo náutico. Esta modalidad consiste en la navegación a vela o combinada con motor en un área

¹ Wharton Econometric Forecasting Associates. Global Tourism Monitor Highlights. 2000.

² Organización Mundial del Turismo. Barómetro de los viajes y del turismo. Madrid, 1999.

³ Según el documento de análisis de la región del departamento de estadísticas de la Comunidad Andina de Naciones. 1999.

⁴ Ministerio de Desarrollo Económico. Estudio de Competitividad del Sector Turismo. Bogotá, 1997.

⁵ Sociedad Portuaria de Cartagena.

marina determinada, e incluye competencias de veleros menores y mayores a nivel nacional e internacional, y navegantes en yates a motor. Colombia podría hacer parte del corredor náutico del Caribe⁶, donde circulan anualmente alrededor de dos millones de veleros y yates. En los próximos cinco años se estima, según cálculos de la Organización Turística del Caribe, un crecimiento de este mercado cercano al 30%.

II. DIAGNOSTICO

En la actualidad, el turismo náutico se ha desarrollado muy poco en las costas colombianas⁷. Lo anterior se debe a que, si bien Colombia cuenta con una serie de ventajas que le permitirían el desarrollo de este tipo de turismo, presenta una serie de limitantes tal como se muestra en la tabla No 1.

Tabla No 1
Ventajas que posee Colombia para la explotación de la actividad náutica

Territorio fuera de la influencia de huracanes.	Lo hace accesible para este tipo de turismo en todas las épocas del año.
Ubicación geográfica.	Le da acceso a una importante franja de los mares Caribe y Pacífico y a posesiones insulares estratégicas.
Atractivos de patrimonio ambiental, cultural y social.	Colombia es el país que tiene mayores extensiones de playas naturales en el circuito del Caribe ⁸ , además cuenta con sitios de especial atractivo en el Caribe y en el Pacífico. Entre ellos se destacan: Cartagena de Indias, patrimonio histórico y cultural de la humanidad; Islas del Rosario y San Bernardo; el Parque Nacional Tayrona; la Bahía de Santa Marta, el Golfo de Morrosquillo, Isla Fuerte, Acandí, Zapsurro y Capurganá, Punta Tiburón, el archipiélago de San Andrés y Providencia, Bahía Solano, Nuquí, Bahía Cupica, Ensenada de Utría, Bahía Málaga, Tumaco, las Islas de Malpelo y Gorgona. Estos destinos ofrecen alternativas interesantes para diversificar las actividades de los navegantes.

Limitantes al Desarrollo del Turismo Náutico

Deficiente infraestructura portuaria y de marinas.	La costa Caribe colombiana comparativamente está desprovista de facilidades para la llegada de embarcaciones privadas o comerciales de bandera extranjera. Actualmente, la capacidad sumada de las marinas y clubes náuticos de la zona apenas llega a unos 700 puestos para embarcaciones, cifra que sólo representa el 0,7% de las cifras del área de Miami y el 10% de las que posee Venezuela ⁹ .
--	--

⁶ Potencialmente consiste en recorrer toda la zona del Caribe: Aruba, Curazao, Jamaica, Providencia, San Andrés, Costa Rica, Bocas del Toro, Panamá, San Blas, Zapsurro, Isla fuerte, San Bernardo, Rosario, Cartagena y Santa Marta.

⁷ No existen estadísticas consolidadas respecto al número total de turistas que ingresan al país a realizar turismo náutico. A manera de ejemplo, el Club de Pesca, la principal marina de Cartagena, posee 118 embarcaderos y sólo recibe 6 embarcaciones de bandera extranjera mensuales. Ronderos, Carlos. Aspectos Económicos y legales para el desarrollo de proyectos de marinas turísticas en el Caribe colombiano. Mimeo. 2001.

⁸ 35% en el Mar Caribe (550 km) y 80% Océano Pacífico (1.100 km). Dirección General Marítima. División de Litoral e Investigaciones Marinas.

⁹ Ministerio de Desarrollo Económico. Estudio de competitividad del sector turismo. Bogotá, 1997.

Baja calidad de las instalaciones.	Ni las marinas ni los clubes náuticos reúnen las condiciones para ser considerados de categoría internacional ¹⁰ .
Insuficiencia en los programas de salvamento y seguridad en aguas territoriales colombianas.	Los programas con que cuenta el país en campos similares - Plan Nacional de Contingencias (PNC), Plan de Búsqueda y Rescate, Cuerpo de Guardacostas – no tienen ni la cobertura ni las especificaciones que permitan atender este segmento del turismo o están orientados a fines muy diferentes. El primero de ellos, por ejemplo, está diseñado para atender emergencias de carácter general relacionadas especialmente con catástrofes naturales; el segundo, operado a través de la Armada Nacional, cuenta con los proyectos de control y seguridad que han implementado estaciones de guardacostas y otras unidades. Si bien estas últimas cubren áreas importantes de las costas colombianas (San Andrés, Cartagena, Golfo de Urabá, y Norte de la Guajira, en el Caribe y Buenaventura, en el Pacífico), aún no garantizan una total cobertura de apoyo y protección al sector náutico a lo largo de la costa. Debido a lo anterior, las aguas territoriales colombianas están excluidas del cubrimiento de los seguros expedidos por las compañías especializadas en este tipo de riesgo a nivel internacional.
Régimen arancelario rígido	El actual régimen arancelario colombiano muestra poca flexibilidad frente a las ventajas manifiestas (en trámites y en costos pecuniarios) que presentan algunos destinos cercanos, en temas específicos como las operaciones de permanencia en puerto de las naves. En Colombia, las embarcaciones menores de bandera extranjera tienen un plazo máximo de importación temporal de seis meses, prorrogables por la autoridad aduanera por otro plazo igual; mientras que en países como México el plazo de importación temporal es de diez años.
Régimen de inmigración	Aunque Colombia posee una normativa adecuada para este propósito, no es conocida suficientemente ni por el cuerpo consular ni por las autoridades portuarias y de inmigración.

III. DESARROLLO DE UN CORREDOR NÁUTICO EN LAS COSTAS COLOMBIANAS

Un estudio reciente estima que una política dirigida a incentivar el sector debe tener como propósito promover durante los próximos cinco años la creación de diez marinas con una capacidad promedio de 150 embarcaderos cada una, lo que equivale a una participación del 1% del total de marinas y embarcaderos que existen en el Mar Caribe¹¹. Para lograr este objetivo, es necesario desarrollar un mínimo de condiciones que permitan un desarrollo de la infraestructura necesaria – atracción de la inversión para la creación de marinas y otras facilidades -, ofrecer seguridad a los viajeros y facilitar su permanencia y desplazamiento en el territorio nacional.

¹⁰ Comparado con las instalaciones existentes en Cuba, Aruba, Antigua, Curazao, Dominica, Martinica y República Dominicana, para no mencionar casos de islas de alto desarrollo en turismo náutico como Puerto Rico o las Islas Bermudas. Caribbean Tourist Organization.

¹¹ Ronderos, Carlos. Aspectos Económicos y legales para el desarrollo de proyectos de marinas turísticas en el Caribe colombiano. Mimeo. 2001.

Los beneficios que generaría el desarrollo del turismo náutico en el país son:

1. Reactivación de los destinos turísticos del Caribe y el Pacífico

Los destinos del Caribe y el Pacífico se reactivarían mediante una adecuada explotación comercial de la actividad internacional de navegación a vela, con programas integrales náutico-turísticos que incentiven estadias prolongadas en puerto. Para ello se tendrían que ofrecer, tanto servicios turísticos tradicionales (restauración, recreación, comercio al por menor, guianza, información, etc.), como servicios complementarios (fondeo, suministro de combustible, mantenimiento, reparación, transporte, comunicaciones, etc.).

Teniendo en cuenta que esta modalidad turística está orientada a turistas internacionales, con aproximadamente cuatro veces la capacidad de gasto del turista promedio que acude a nuestras costas, cualquier ampliación del mercado generaría ingreso de divisas.

Estimaciones preliminares indican que si efectivamente se crean las diez marinas mencionadas junto con servicios turísticos adicionales, como hoteles, restaurantes y complejos comerciales, se realizarían inversiones del orden de US\$1.200 millones, se crearían 5000 empleos directos, las marinas percibirían ingresos cercanos a US\$32 millones al año y se generarían ingresos cercanos a US\$355 millones al año por concepto de alojamiento y reparaciones¹².

2. Desarrollo de muelles y marinas privados así como de zonas francas turísticas.

3. Promoción del país como un destino turístico atractivo.

La afluencia de este tipo de turismo da la posibilidad de cambiar la imagen del país en el ámbito internacional, pues no sólo es efectiva la información publicitaria institucional, sino también el prestigio generado por la actividad misma.

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Desarrollo Económico y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Instruir a la DIAN para estudiar un tratamiento aduanero diferencial para las embarcaciones menores dedicadas al turismo náutico y deportivo, con bandera extranjera, de manera que se amplíe el plazo de importación temporal de acuerdo con los estándares internacionales.
2. Instruir al Ministerio de Desarrollo Económico para que adopte un tratamiento especial para la construcción de marinas y muelles deportivos y de cruceros, dentro de la reglamentación que expida sobre zonas francas turísticas, específicamente en lo relacionado con su extensión.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte, que de acuerdo con los criterios de colaboración, concertación y coordinación, propios del orden estatal, reglamente el transporte turístico en virtud de lo establecido en el Artículo 8 de la Ley 336 de 1996.
4. Instruir a los Ministerios de Desarrollo Económico y de Defensa Nacional -Armada Nacional- para que promuevan la estructuración y puesta en marcha de un programa de salvamento y seguridad marítima, a partir del fortalecimiento de los esquemas existentes – Plan Nacional de Contingencia, Plan de Búsqueda y Rescate de la Armada Nacional- que brinde protección y atención especializada a los practicantes del turismo náutico.
5. Solicitar al Fondo de Promoción Turística su apoyo a los proyectos que le sean presentados para la promoción del turismo náutico en las costas colombianas, que incluyan la elaboración de una guía turística náutica y la realización de estudios de mercado orientados a identificar asociaciones y clubes de veleristas en el Caribe, Estados Unidos y Europa.

¹² Datos estimados suponiendo comportamientos similares a los de marinas turísticas en países como Costa Rica.