

Bogotá D.C. mayo 25 de 2026.

Señores

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Dra. Milena Patricia Jimenez Hernandez

Vicepresidencia de Gestión Contractual

contactenos@ani.gov.co

E. S. D.

**SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL CRONOGRAMA DEL
PLAN DE INVERSIONES – CONTRATO DE CONCESIÓN
PORTUARIA No. 002 DE 2017.**

1. CRISTHIAN FERNANDO RAMIREZ OSPINA, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.130.667.068 de Cali, obrando en mi condición de Representante Legal de SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL TUMACO PACIFIC PORT S.A., NIT. 901057588-2, (la "Compañía" o "TUMACO PACIFIC POR- TPP") por medio del presente escrito me permito presentar de manera respetuosa a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (la "ANI" o la "Entidad") propuesta de desplazamiento del plan de inversiones que se ejecuta con ocasión del Contrato de Concesión Portuaria No. 002 de 2025 , teniendo en cuenta para ello, las circunstancias que se han expuesto ante las diferentes mesas de trabajo que se han llevado a cabo en los últimos meses.
2. En ese orden de ideas, me permito allegar a su despacho un informe ejecutivo que contiene las causas que sustentan la necesidad de desplazamiento del plan de inversiones contenido en la cláusula 12, modificada mediante otrosí No. 1 de 2021 y en la cláusula 20, numeral 39 del Contrato de Concesión Portuaria No.



002 de 2017, así como la propuesta de trabajos a realizar para poder dar cumplimiento efectivo al mismo:

A. RESPECTO DE LA IMPOSIBILIDAD DE EJECUTAR EN EL AÑO 2023 Y EL CUMPLIMIENTO DE LA OPERACIÓN PESE A LAS CONTINGENCIAS PRESENTADAS – IMPOSIBILIDAD DE EJECUTAR LAS INVERSIONES PREVISTAS PARA EL AÑO 6.

3. De acuerdo con las obligaciones contractuales, las inversiones contempladas para el año 6 correspondientes a las vigencias 2022-2023 corresponden a las siguientes actividades (cifras en dólares):

INVERSIONES REQUERIDAS	AÑO 6
OBRAS CIVILES	1.650.743,23
Construcción Base cimentación TK No.103	98.714,30
Construcción Base cimentación TK No.104	105.387,94
Construcción Base TKS cimentación	0,00
Demolición Muro existente del Dique de retención	22.708,92
Construcción del muro nuevo del Dique de retención	10.603,68
Construcción del Muro Interior para separación	35.869,90
Reforzamiento muro interior de contención área del llenadero	0,00
Construcción plantillas área interior de tanques	144.895,91
Construcción placa de concreto	0,00
Reubicación caseta de bascula	10.739,00
Reubicación baños	16.256,81
Construcción muro de contención área tanque	10.696,37
Cerramiento perimetral Bodega cobertizo	502.376,99
Instalación defensas para protección del muelle	56.154,07
Muro de cerramiento perimetral	43.258,18
Remanufactura y reforzamiento bodegas 1 y 2	98.812,65
Remanufactura y reforzamiento Tablestacado y pilotes	360.244,16

INVERSIONES REQUERIDAS	AÑO 6
Construcción nueva bodega No 3	134.024,36
OBRAS METALMECANICAS	1.188.835,29
Construcción TK de capacidad de 3.245 toneladas	419.883,35
Construcción TK de capacidad 2.974 toneladas	503.303,88
Construcción TKs capacidad 2.424 toneladas	0,00
Construcción llenadero para carrotanques de 4 posiciones	55.289,28
Construcción tuberías de acero carbón de 8", 6", 4", 3" y 2", pasarelas, soldaduras, rack.	188.623,09
Suministro y montaje de dos cámaras de espuma para tanques nuevos de combustibles	21.735,68
OBRAS ELECTRICAS	126.335,76
Suministro de planta eléctrica de 250kva	0,00
Implementación sistema puesta a tierra de todas las estructuras	47.364,33
Construcción sistema eléctrico (cableado) para potencia de bombas de producto y equipos	59.228,58
Implementación sistema de apantallamiento para protección de Descargas eléctricas (pararrayos)	19.742,86
EQUIPOS	233.618,40
Suministro de equipos de medición, brazos de llenado, bombas y equipos de apoyo portuario	223.752,41
Bomba contra incendios	0,00
Circuito cerrado de TV	9.865,99
TOTAL INVERSIÓN ANUAL	3.199.532,68

4. Sobre ese particular, se reitera a la Entidad que desde el pasado 12 de mayo de 2023, la representación legal de la Compañía remitió un oficio en el que se solicitó a la ANI la declaratoria de un evento eximente de responsabilidad para la ejecución de las inversiones contempladas para el año 6 del referido Contrato de Concesión Portuaria.

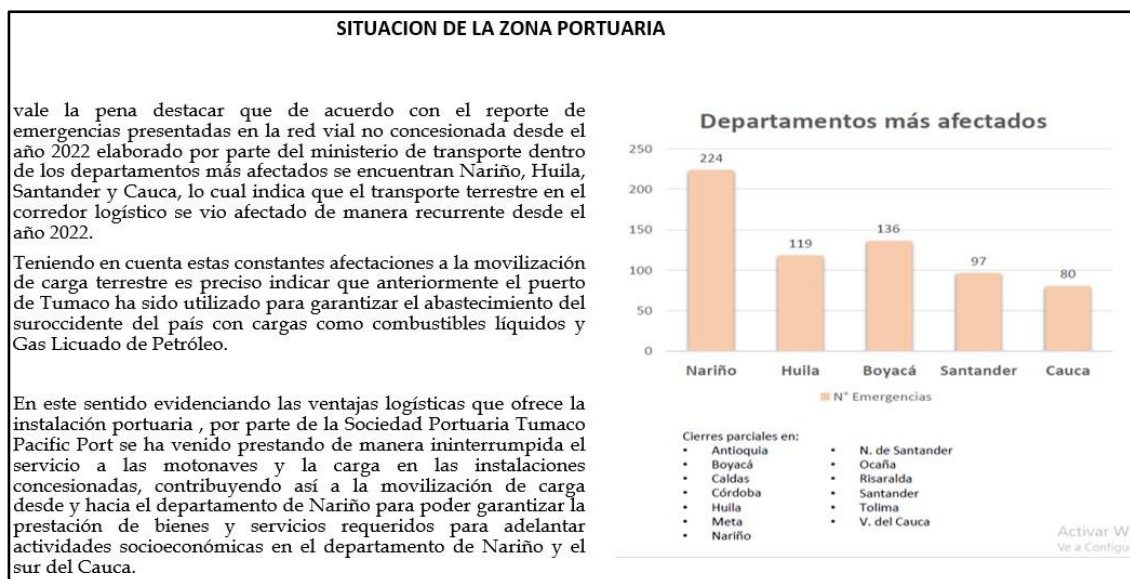


5. En dicho documento se señaló que, debido a la situación de emergencia presentada en el suroccidente del país desde el 9 de enero de 2023, consistente en los deslizamientos de tierra de gran magnitud presentados en el km 75 comprendido entre Mojarras y Popayán (Cauca), se presentaron sendas afectaciones al corredor terrestre para la movilización de carga a través de la carretera panamericana en la vía Popayán – Pasto.
6. En ese momento fue imposible trasladar la carga necesaria para realizar las construcciones previstas en las inversiones, pues aquella era de gran magnitud o sobredimensionada, lo que impedía su desplazamiento, dadas las condiciones en que quedó la vía Cali – Tumaco.
7. Esta situación fue de público conocimiento, dado que distintos medios de comunicación dieron cobertura a las noticias sobre el particular y desde el mismo Gobierno Nacional se adelantaron distintas estrategias para movilizar, desde y hacia el departamento de Nariño, la carga necesaria para garantizar la prestación de bienes y servicios en el departamento, así como el abastecimiento de su población y la continuidad de la industria y el comercio.
8. En el mismo sentido, la Gobernación del departamento de Nariño expidió el decreto No. 013 del 25 de enero de 2023 *"por medio del cual se declara la situación de Calamidad Pública, por el movimiento en masa presentado en el Municipio de Rosas del Departamento del Cauca, que ocasionó cierre de la vía Panamericana sobre el perímetro 75+300 y el 75+500 el cual afectó colateralmente al Departamento de Nariño"*.
9. Esta situación también fue abordada por parte del Gobierno Nacional articulando el actuar administrativo mediante la declaratoria de Situación de Desastre de Carácter Nacional en todo el territorio nacional por el término de doce (12) meses, a través del Decreto No. 2113 de 2022 y con base en los estudios realizados por el IDEAM y la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres - UNGRD, pues se evidenciaron datos que reflejaban excesos de



precipitación, particularmente en amplios sectores de las regiones Andina, Caribe y Pacífica.

10. Teniendo en cuenta lo anterior, y en cumplimiento de la obligación establecida en el numeral 11 de la cláusula 20 del contrato de concesión portuaria No. 002 de 2017, la sociedad portuaria tuvo que prestar de manera ininterrumpida sus servicios a las motonaves que transitaban movilizando la carga desde y hacia el departamento de Nariño en las instalaciones concesionadas, contribuyendo en gran medida para facilitar y aliviar la situación presentada en la emergencia, para así garantizar la prestación de bienes y servicios requeridos por los habitantes y en las actividades socioeconómicas en el departamento de Nariño y el sur del departamento del Valle del Cauca. Veamos la siguiente grafica que ilustra lo mencionado hasta ahora:



11. Recordemos que la obligación contractual referida señala: "11. Prestar la colaboración que las autoridades demanden, en casos de tragedia o desastre o calamidad pública o emergencia, en las zonas objeto de la concesión, de

acuerdo con la ley 1523 de 2012 y la ley 1682 de 2013 y las normas que la reglamenten.”

12. Por los motivos expuestos fue necesario posponer el desarrollo de inversiones correspondientes al año 6 según lo establecido en el otrosí No. 1 del 03 de agosto de 2021 al Contrato, como quiera que se vio la necesidad de garantizar de manera prioritaria la operación del Puerto de manera continua, sin dejar espacio para ventanas de intervención del terminal portuario concesionado.
13. Si en dicha oportunidad se hubieran desarrollaran las actividades correspondientes a la inversiones por las cuales se inició este Procedimiento Sancionatorio, concebidas como obras civiles, metalmecánicas, eléctricas y equipos, no hubiera sido posible mantener la prestación del servicio ininterrumpida que requirió la movilización de carga vital (gasolina, Diesel, gas, aceite de palma, carga suelta y carga humanitaria), tanto para la economía como para el bienestar de la población localizada en el departamento de Nariño y el sur del departamento del Valle del Cauca.
14. En razón de lo expuesto, en dicha oportunidad la Compañía solicitó a la ANI que se declarara la existencia de una causa extraña y/o fuerza mayor que impedía el cumplimiento del Plan de Inversiones establecido para el año 6 del Contrato y procediera a revisar y modificar el cronograma de todas las actividades constructivas.
15. La mencionada comunicación incluso fue objeto de algunas explicaciones adicionales presentadas por el suscrito el 15 de junio de 2023, pues para completar la información requerida por la ANI se allegó el Decreto 220 del 15 de febrero de 2023 *“Por el cual se modifican los términos de la declaratoria de la situación de desastre de carácter nacional y las normas especiales habilitadas de que trata el decreto 2113 de 2022”*, lo que resultaba relevante en la medida que aquel modificó los términos de la declaratoria de la Situación de Desastre de Carácter Nacional y las normas especiales habilitadas de que trata el Decreto 2113 de 2022 para atender y mitigar a través de un Plan de



Acción Específico los efectos generados en los departamentos de Cauca, Nariño y Putumayo por el cierre de la Vía Panamericana.

16. Al respecto, el artículo 4A de esta norma señaló:

"ARTÍCULO 4A. Plan de Acción Específico Cauca, Nariño y Putumayo. Conforme lo dispone el artículo 61 de la Ley 1523 de 2012, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, desarrollará el Plan de Acción Específico para mitigar los efectos generados por el cierre de la vía Panamericana que afecta la comunicación y movilidad de los departamentos de Cauca, Nariño y Putumayo con el resto del país, sin perjuicio del PAE previsto en el artículo anterior.

El Plan de Acción Específico se desarrollará atendiendo las siguientes líneas de intervención, con sujeción a las normas legales vigentes:

Línea de intervención 1. Abastecimiento de combustibles para la estabilización económica de la región.

Línea de intervención 2. Habilitación de vías alternas a la Panamericana.

Línea de intervención 3. Reforzar la Conectividad multimodal con la región, transporte marítimo entre el Puerto de Buenaventura y Tumaco, transporte aéreo y transporte por ferrocarril, además del apoyo o subsidio al valor del flete para evitar especulación de precios por el valor del transporte.

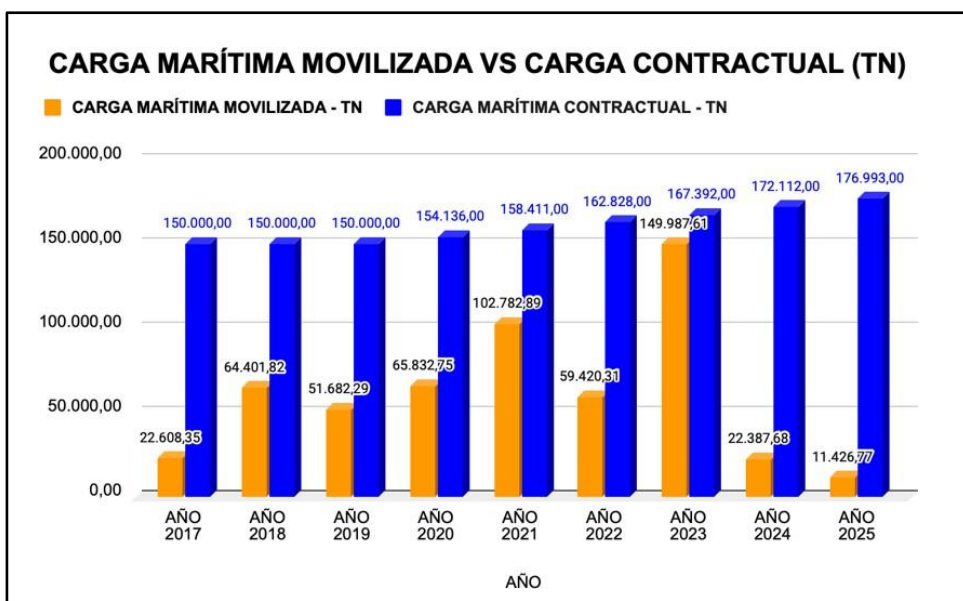
Línea de intervención 4. Compras públicas con destino a ayudas humanitarias y apoyo a productores de derivados de los lácteos.

Línea de intervención 5. Recuperación de la región mediante el fortalecimiento de la conectividad y movilidad con el resto del país".

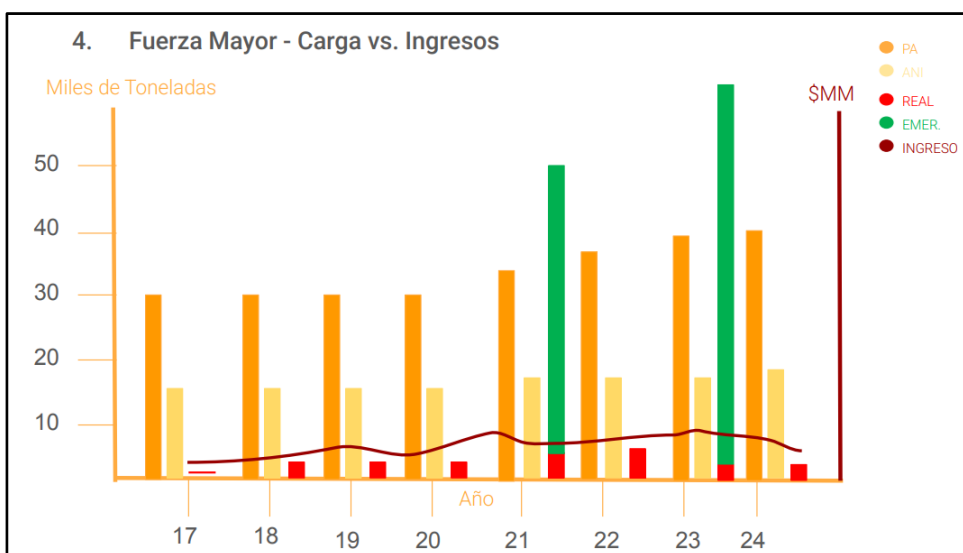


17. Teniendo en cuenta lo anterior, y en relación con el cumplimiento de la obligación No. 11 establecida en la cláusula 20 del contrato de concesión portuaria No. 002 de 2017, la Compañía reiteró que había venido prestando de manera ininterrumpida el servicio a las motonaves y la carga en las instalaciones concesionadas y demostró que se encontraba comprometida con la prestación eficiente e ininterrumpida de los servicios portuarios, contribuyendo de esa manera a la movilización de carga desde y hacia el departamento de Nariño con el fin de poder garantizar el abastecimiento de bienes y servicios requeridos para adelantar las diferentes actividades socioeconómicas en el Departamento de Nariño y en el sur del Cauca, todo lo cual impedía, para entonces, la realización de las actividades de inversión propuestas en el cronograma inicial.
18. A pesar de los esfuerzos realizados entonces por la Compañía para lograr una modificación contractual al cronograma del plan de inversiones mediante otrosí al Contrato, la ANI desestimó los argumentos y no accedió a lo solicitado, muy a pesar de que estos eventos de fuerza mayor han venido siendo recurrentes, pues con posterioridad se emitió el decreto 117 de 2024 para atender nuevas emergencias provocadas por la naturaleza en el Departamento de Nariño, entre otras, contando lo cierres de la vía panamericana (125 días en el evento de ROSAS en el 2023) más los 96 eventos de movimientos de tierra en masa, 17 inundaciones.
19. Ante la ausencia de una modificación al contrato, derivado de las circunstancias de fuerza mayor que tuvo que afrontar el Concesionario, claramente se generó un desbalance en las cargas proyectadas para movilizar en el puerto a través del Concesionario, lo que a su vez impidió el cumplimiento cabal de las cifras planeadas y previstas por la Entidad, veamos:





20. La siguiente grafica refleja el impacto generado por las situaciones de fuerza mayor presentadas en la administración del puerto y en relación con los ingresos proyectados versus los realmente percibidos:



21. Sin perjuicio de lo anterior, hoy en día se están desarrollando reuniones de avance a través de las mesas de trabajo que se han instalado para atender la nueva emergencia presentada en el sur de país, las cuales han servido para plantear la situación de la concesión y los diferentes tópicos que han incidido negativamente en la ejecución del contrato, tal y como se expone en los acápites siguientes.

B. RESPECTO DE LA AFECTACIÓN PRESENTADA EN EL MODELO CONTRACTUAL – IMPOSIBILIDAD DE EJECUTAR LAS ACTIVIDADES PROYECTADAS EN EL CONTRATO.

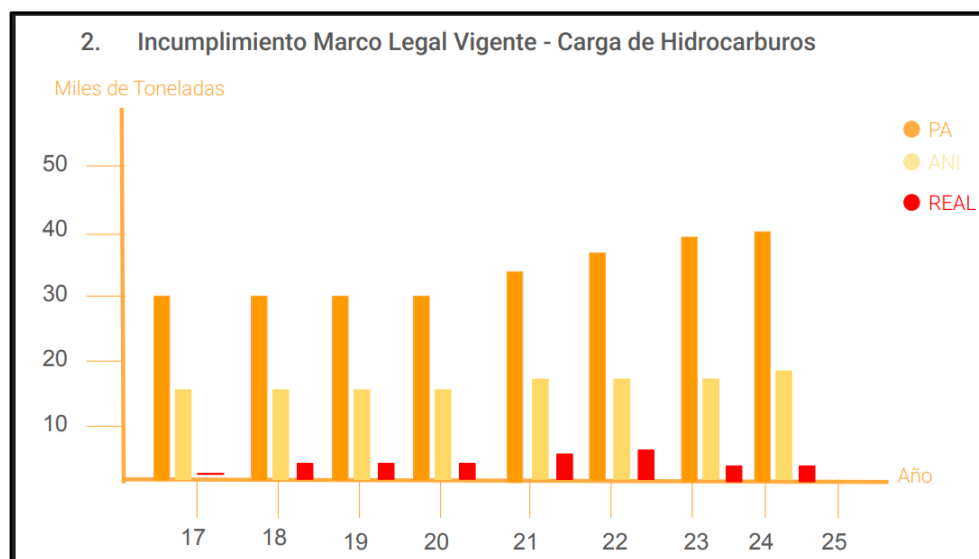
22. Tal y como se ha informado en las mesas de trabajo referidas y adelantas en conjunto con la ANI, el principal cliente de la Compañía para el desarrollo de la concesión portuaria es una sociedad denominada PETRÓLEOS Y DERIVADOS DE COLOMBIA S.A – PETRODECOL S.A., hoy en reestructuración, cuyo NIT obedece al No. 900.135.202-6.
23. En el año 2017 el Ministerio de Minas y Energía expidió y publicó la Resolución 311031 por medio de la cual modificó el Plan de Abastecimiento para el Departamento de Nariño y autorizó a la sociedad PETRÓLEOS Y DERIVADOS DE COLOMBIA S.A., como distribuidor mayorista de combustibles a través de la planta de abastecimiento ubicada al interior de la Sociedad Portuaria Regional Tumaco, Pacific Port S.A. en el municipio de Tumaco.
24. Sin embargo, dicho acto administrativo fue objeto de una secuencial estrategia de litigio predatorio a cargo de diferentes agentes del mercado, los cuales interpusieron 257 recursos de reposición contra la Resolución MME No. 311031 de 2017 y 33 acciones de tutela que impidieron la entrada en ejecución de las autorizaciones allí impartidas, lo que a su vez se vio reflejado en la imposibilidad de ejecutar las actividades portuarias proyectadas en el Contrato de Concesión.



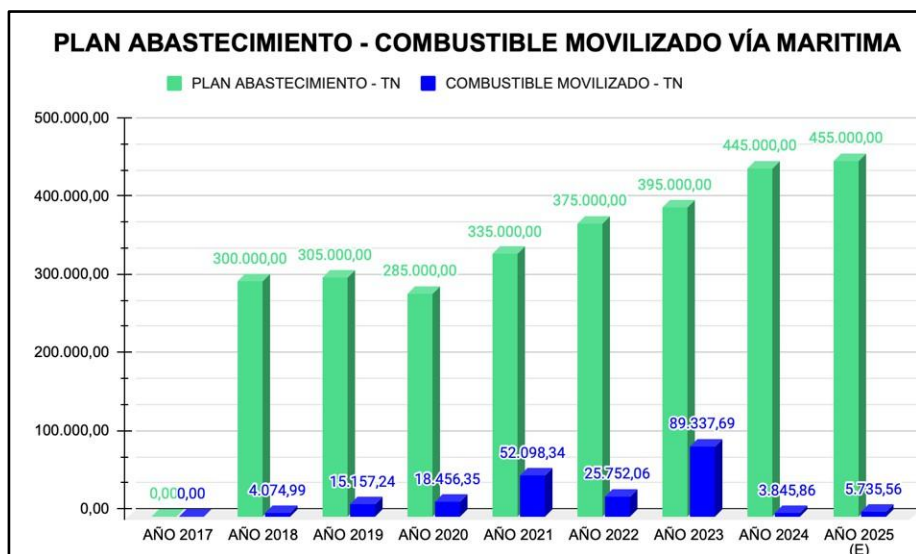
25. Aunado a lo anterior en el mes de noviembre del año 2018 se presentó una Acción Popular ante el Tribunal Administrativo de Nariño, por la supuesta vulneración de los derechos colectivos a la libre competencia económica, actuación procesal en la que se decretó la suspensión judicial las Resoluciones No. 311031 de 2017, 31117 de 2018 y 31524 de 2018, como medidas cautelares, situación que prolongó en el tiempo la imposibilidad de ejecutar las actividades portuarias proyectadas en el Contrato de Concesión.
26. En el mes de junio del año 2020, el Tribunal Administrativo de Nariño decidió respecto de la acción popular interpuesta, amparando los derechos colectivos de los accionantes, decisión que fue objeto del recurso de apelación. El Consejo de Estado se tomó mas de 3 años en revisar el fallo y fue solo hasta el 17 de noviembre de 2023 que decidió revocar la decisión, tiempo durante el cual PETRÓLEOS Y DERIVADOS DE COLOMBIA S.A., no pudo desarrollarse como distribuidor mayorista de combustibles a través de la planta de abastecimiento ubicada al interior de la Sociedad Portuaria Regional Tumaco, Pacific Port S.A. en el municipio de Tumaco, lo cual impactó negativamente en la ejecución del contrato de Concesión.
27. La referida decisión encontró demostrado que el actor popular no allegó al expediente prueba alguna que demostrara que el precio del combustible ofrecido al público se hubiese incrementado con ocasión del esquema de distribución previsto en la Resolución núm. 311031 de 2017.
28. Así las cosas, la Sala advirtió que las afirmaciones del actor popular no gozaban de sustento probatorio alguno, con base en lo cual no resultaba procedente declarar la amenaza o vulneración del derecho colectivo de los consumidores y usuarios.
29. Y mediante resoluciones del gobierno nacional mediante el ministerio de minas y energía (dirección de hidrocarburos), 00099 del 12 de febrero del 2024 y RESOLUCIÓN 01853 DEL 18 de Diciembre DEL 2024, se establece el Plan de Abastecimiento autorizado para la distribución de combustibles líquidos en el departamento de Nariño ratificando la movilización del mismo mediante el puerto de Tumaco Pacífico port (léase el resuelve desde el paragrafo 1 en adelante).

30. En este sentido se han presentado actuaciones ante diferentes entidades públicas que han impedido a la sociedad portuaria Regional Tumaco Pacific Port movilizar la carga que originó el modelo financiero que costea todas las obligaciones contractuales a cargo de la sociedad, además de que se han evidenciado la ejecución de actividades de transporte marítimo a través de distintos puertos ilegales, los cuales no cuentan con los permisos y autorizaciones requeridos para operar.
31. De acuerdo con lo mencionado anteriormente, se presentan los impactos directos sufridos por la Concesión, así como las principales consecuencias, pues es contraevidente que la situación de movimientos de carga previstos en el plan de abastecimiento no se cumplió en gran medida por las intervenciones dolosas de agentes de mercado que impidieron un consecuente desarrollo.
32. Nótese como la falta de ejecución del marco legal previsto para el plan de abastecimiento influyó sustancialmente en el volumen de carga de hidrocarburos como fuente principal de ejecución de la Concesión, veamos:

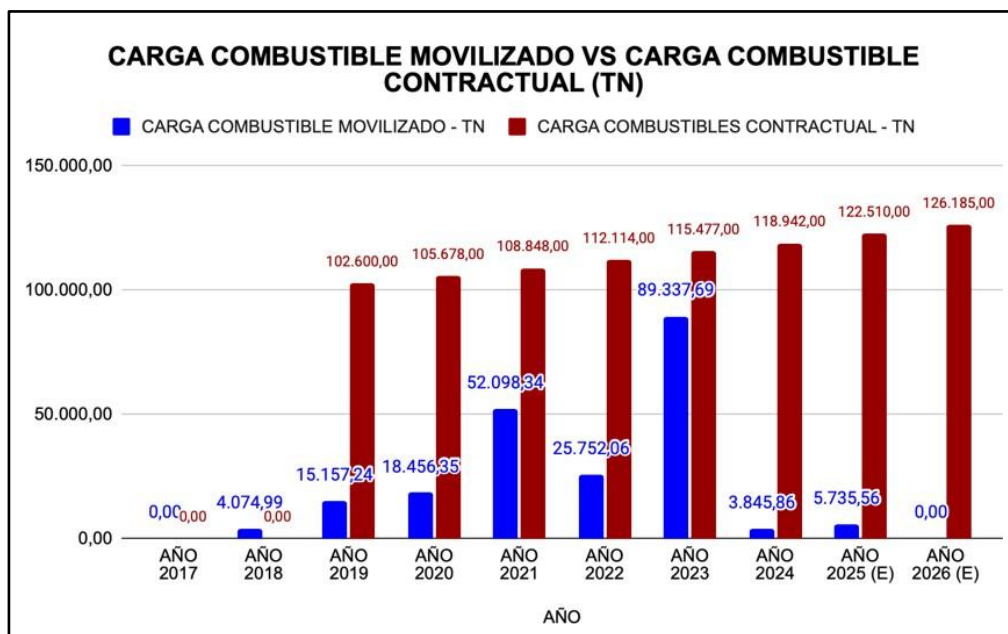




33. En relación con el plan de abastecimiento previsto, la magnitud de la desproporción entre lo proyectado y lo realmente ejecutado es abismal, veamos:



34. Lo propio ocurrió en la comparación entre la carga contractual y la movilizada, veamos:



35. A continuación, se adjunta un cuadro que explica los puntos que generaron incidencia en el modelo proyectado:

Impactos Directos al Proyecto		Consecuencias
Aspecto	Afectación Documentada	Actuaciones unilaterales de terceros ajenos al concesionario han impedido movilizar la carga que originó el modelo financiero que costea todas las obligaciones contractuales"
Operativo	• Impedimento movilización carga base	
Financiero	• Desestabilización modelo económico	
Legal	• Múltiples litigios simultáneos	
Contractual	• Incumplimiento forzado por terceros de las obligaciones	

36. Estas circunstancias y sus responsables están siendo objeto de investigaciones en la Superintendencia de Industria y Comercio, derivado de las distintas denuncias que nuestro aliado comercial ha interpuesto para el respeto de los mandatos legales en relación con el orden de prelación en la distribución de combustibles, veamos:

Investigación en curso a favor de PETRODECOL


Ir a GovCo



Superintendencia de Industria y Comercio





Comercio, Industria y Turismo

[Inicio](#)
[Transparencia y acceso a la información pública](#)
[Atención y servicios a la ciudadanía](#)
[Participa](#)
[Servicios](#)
[Noticias](#)
[Nuestra Entidad](#)

Superindustria formuló cargos a Terpel, Chevron, Biomax, Primax y otros distribuidores de combustible líquido en Nariño por presuntas prácticas anticompetitivas

- La SIC busca establecer si los investigados habrían desarrollado una estrategia orientada a obstaculizar el ingreso de nuevos agentes mayoristas al mercado de distribución en el departamento
- Los distribuidores mayoristas y minoristas deberán explicar si coordinaron el ejercicio masivo de acciones judiciales y administrativas que habrían detenido la operación de una nueva planta de abastecimiento de combustibles en Tumaco.
- El comportamiento investigado habría obstaculizado medidas regulatorias orientadas a disminuir el riesgo de desabastecimiento y a generar condiciones para reducir el precio de los combustibles en la región.

Manizales, 15 de noviembre de 2023. La Superintendencia de Industria y Comercio formuló pliego de cargos contra **ORGANIZACIÓN TERPEL S.A., CHEVRON PETROLEUM COMPANY, BIOMAX BIOCOMBUSTIBLES S.A., PRIMAX COLOMBIA S.A.,** la Asociación de Distribuidores Minoristas de Combustible y Derivados del Petróleo de Nariño (ADICONAR) y 46 distribuidores minoristas de combustible líquido, por la presunta coordinación y ejecución de una estrategia tendiente a obstaculizar el ingreso de nuevos agentes mayoristas al mercado de distribución de combustibles en el departamento de Nariño.

De acuerdo con la regulación aplicable para la distribución de combustibles líquidos en zonas de frontera, si un distribuidor mayorista construye una planta de abastecimiento en el departamento de Nariño, tendrá el primer orden de prelación para desarrollar actividades de distribución en ese departamento. Esto implica que los demás distribuidores mayoristas solo pueden atender la demanda de combustibles que no hubiera atendido el distribuidor que tuviera el primer orden de prelación.

37. Expuesto lo anterior, se informa que fue solo hasta el mes de diciembre de 2024 que el Ministerio de Minas y Energía expidió la Resolución 1853 Modificando el Pan de Abastecimiento de las zonas 1, 2 y 3 del Departamento de Nariño.
38. Así las cosas, para el mes de julio de 2025 quedó en firme la prelación de la distribución de combustibles de la mitad de los municipios del Departamento de Nariño, con lo cual se pretende retomar el plan de inversiones previsto.

39. Lo anterior, sin perjuicio de informar a la Entidad que inevitablemente la sociedad TUMACO PACIFIC POR-TPP entró en proceso de reorganización, situación que será objeto de análisis en el capítulo siguiente.

C. RESPECTO DE LA SITUACIÓN DE INSOLVENCIA DE TUMACO PACIFIC POR-TPP.

40. La incidencia de los eventos constitutivos de fuerza mayor en la ejecución del contrato, así como los diferentes bloqueos sufridos por los agentes del mercado con las estrategias de litigio predatorio, llevaron a la compañía TUMACO PACIFIC POR-TPP a generar acciones tendientes a la recuperación económica, pues el modelo contractual inicial distó en gran proporción de los alcances reales que tuvo la concesión.
41. Es así como, con memorial 2025-01-136485 de fecha 01 de abril de 2025, SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL TUMACO PACIFT PORT S.A., manifestó a la Superintendencia de Sociedades su intención de iniciar una Negociación de Acuerdo de Reorganización en los términos del artículo 6 de la Ley 2437 de 2024.
42. Lo anterior, debido a las múltiples obligaciones certificadas y correspondientes a pasivos generados por las circunstancias que imposibilitaron el desarrollo previsto par el plan de abastecimiento.
43. Pues bien, el pasado 30 de julio de 2025, la Superintendencia de sociedades emitió el auto de admisión de la negociación de emergencia de la sociedad, con el cual se pretende establecer el plan de negocios para la reorganización de la empresa, veamos:



 Superintendencia de Sociedades	 Regional INTENDENCIA REGIONAL DE LA ZONA SUR AL CONTESTAR CITE: 2025-03-007788 TIPO: INTERNA FECHA: 30-07-2025 22:28:54 TRAMITE: 16919-AUTO DE ADMISION NEGOCIACIÓN DE EMERGENCIA SOCIEDAD: 901057588 - SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL TUMACO PACIFI REMITENTE: 620 - INTENDENCIA REGIONAL DE LA ZONA SUR TIPO DOCUMENTAL: Auto CONSECUTIVO: 620-014301 ANEXOS: 0 FOLIOS: 8
AUTO SUPERINTENDENCIA DE SOCIEDADES INTENDENCIA REGIONAL DE LA ZONA SUR	
SUJETO DEL PROCESO SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL TUMACO PACIFT PORT S.A.	
PROCESO TRAMITE DE NEGOCIACIÓN DE ACUERDO DE REORGANIZACIÓN	
ASUNTO POR EL CUAL SE ADMITE UNA SOLICITUD AL PROCESO DE NEGOCIACIÓN DE ACUERDO DE REORGANIZACIÓN	

44. En este momento, el propósito de la compañía es realizar una reestructuración financiera, organizacional, operativa o de competitividad, conducentes a solucionar las razones por las cuales es solicitado el proceso, fortaleciendo las relaciones comerciales con los clientes, optimizando el funcionamiento de la maquinaria a través de mantenimientos correctivos al igual que los procesos productivos para ampliar la capacidad de producción, centralizando la operación de la empresa en una sola planta y revisando los costos de producción para asegurar precios competitivos que generen rentabilidad.
45. Es por ello que resulta importante para nuestra compañía poder describir la propuesta que planteamos a la Entidad para el desarrollo del nuevo cronograma de las inversiones, conforme se describen en el siguiente acápite.

D. RESPECTO DEL PLAN DE INVERSIONES QUE SE PROPONE:

46. Sin perjuicio de lo anteriormente planteado, desde la Sociedad Portuaria Regional Tumaco Pacific Port se se reitera la solicitud presentada a la ANI mediante mesa de trabajo 1 de septiembre del del 2025 y evidenciada en acta de ambas entidades, desplazar las inversiones contractuales del año 6 al año 9 del contrato asumiendo los costos de desplazamiento por parte del concesionario a través de la incorporación de infraestructura de vocación portuaria que se traduzca en una mayor capacidad instalada en el terminal portuario.

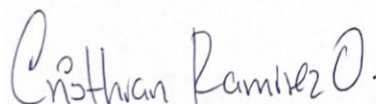
En este sentido, a continuación se propone a la Agencia Nacional de Infraestructura La incorporación de inversiones para el año contractual 14 correspondiente al año 2030, al cual le corresponde un valor actualizado de 7.921.925 Dolares de los Estados Unidos de America, constantes de diciembre del año 2016.

De igual manera se precisa que el monto adicional al valor de ejecución de las Inversiones correspondientes al año contractual 6, será ejecutado en infraestructura De vocación portuaria que se traducirá en mayor capacidad instalada para la Atención de carga y motonaves que será revertida a la nación al finalizar el Contrato de concesión portuaria.

De igual manera se propone de forma adicional incorporar al valor de las inversiones A desarrollar el monto correspondiente a la multa calculada por efecto del presunto Incumplimiento en la ejecución de inversiones, para lo cual quedamos atentos al Valor que fije la Agencia Nacional de Infraestructura.

Agradezco de antemano su colaboración con el asunto solicitado, de tal manera que podamos avanzar correctamente en la atención de la diligencia.

Cordialmente,



Cristhian Fernando Ramírez Ospina

C.C 1.130.667.068 de Cali

Representante Legal Sociedad Portuaria Regional Tumaco Pacific Port S.A