

Bogotá D.C., 10 de noviembre de 2022

Doctor

JUAN FRANCISCO ARBOLEDA OSORIO

Vicepresidente de Gestión Contractual

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Av. Calle 24 No. 59 - 42 piso 2

Ciudad

ASUNTO: Respuesta comunicación ANI con Rad. No. 20223030314491 de 05 de octubre de 2022. Alcance comunicación CENIT con Rad. ANI No. 20224090848412 de 2022 – Solicitud de autorización para la ejecución de las actividades de continuidad operativa del Terminal Marítimo Pozos Colorados.
Contrato de Concesión Portuaria No. 005 de 16 de junio de 2010

Respetado doctor Arboleda

Mediante comunicación del asunto, CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S. – CENIT, en su calidad de titular del Contrato de Concesión Portuaria No. 005 de 2010 – Terminal Marítimo Pozos Colorados, presentó ante la ANI solicitud de autorización para la ejecución de las actividades de continuidad operativa en el Terminal referido. Dichas actividades se encuentran enmarcadas en:

- a. La instalación, dentro del área concesionada, aproximadamente a una distancia de 1,5 km de la línea de costa sobre la isóbata -18, de un sistema temporal de Multiboyas para amarre de buques, junto con las facilidades asociadas para el recibo de los refinados.
- b. El sistema de amarre Multiboyas temporal y las facilidades asociadas serán retiradas una vez entre en operación la nueva Monoboya.

Como es de conocimiento de la ANI, las actividades de continuidad operativa propenden por continuar con las operaciones propias del Terminal Marítimo Pozos Colorados y son previas y necesarias para el efectivo reemplazo de la monoboya Valeria (instalación, estabilización y puesta en operación de la nueva Monoboya).

Ahora bien, mediante comunicación con Rad. ANI No. 20223030314491 de 05 de octubre de 2022, relacionada con la solicitud CENIT con Rad. No. 20224090848412 de 2022, la Agencia, realizó el siguiente requerimiento:

DS
RDMR

"con el fin de continuar con el trámite respectivo, atentamente se solicita se informe, la figura a través de la cual se incorporaría el sistema de "Continuidad Operativa" presentada, al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 (SIC) de 2010."

En línea con lo expuesto, CENIT en respuesta al requerimiento citado con anterioridad, da alcance a la solicitud de la comunicación con Rad. ANI No. 20224090848412 de 2022, con el propósito de aclarar a la Agencia lo siguiente:

EN RELACIÓN CON LA AUTORIZACIÓN DE CONTINUIDAD OPERATIVA – ELEMENTOS QUE NO REVIERTEN A LA NACIÓN

I. CARACTERÍSTICAS CONTINUIDAD OPERATIVA

A continuación, se listan las características de la Continuidad Operativa:

1. Se trata de componentes y equipos temporales y fácilmente removibles, los cuales permanecerán instalados hasta que la nueva monoboya esté en funcionamiento y lista para operar. Luego de lo anterior, dichos componentes serán retirados.
2. Atenderán la operación del puerto mientras se instala la nueva monoboya.
3. Los componentes de un plan de inversión (obras, construcciones) en un Contrato de Concesión Portuaria, se prevén a largo plazo y están asociados a la vigencia de este.
4. El modelo financiero exige que las inversiones evaluadas reviertan a la Nación a la finalización del Contrato de Concesión respectivo.
5. El carácter de temporalidad de la continuidad operativa no se configura como una inversión en el modelo financiero porque no genera una mejora del activo concesionado.

II. COSTOS ASOCIADOS A LA CONTINUIDAD OPERATIVA

1. Los costos asociados a las actividades de Continuidad Operativa (equipos, instalación, desinstalación, entre otros) serán asumidos en su totalidad por CENIT y recuperados a través de la tarifa que se cobra por los servicios que presta el Terminal Marítimo Pozos Colorados.
2. La Continuidad Operativa no formará parte del modelo financiero de la solicitud de prórroga del Contrato de Concesión Pozos Colorados, con ocasión a que los equipos requeridos para aquella serán retirados una vez se encuentre en operación la nueva Monoboya y, por ende, no serán revertidos a la Nación a la finalización del Contrato de Concesión referido.
3. Los costos relacionados a la continuidad operativa y que serán asumidos por CENIT se estiman a la fecha en USD 9.980.102 con los cuales se adquirirán, instalarán y desinstalarán los siguientes activos:

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANT.
Mangueras submarinas de 12" x 30Pies	UND	22
Tubería Flexible 10" ANSI 150 y Bidas de 10"	M	600
Marine Breakaway Coupling GALL THOMPSON 12" ANSI 150	UND	1

DS
RDMR

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANT.
Válvula Submarina de 10" ANSI 150# RF con Actuador	UND	1
Válvula Mariposa Bridada de 10" CLASS 150 FF	UND	2
Válvula Mariposa Bridada de 12" CLASS 150 FF	UND	1
Válvula Mariposa Tipo Wafer de 12" CLASS 150 FF	UND	1
Cadenas y accesorios para Mangueras Submarinas de 12"	KIT	1
Boya Amarre Truncada Circular con Gancho	UND	3
Cadena 82,55 mm, Grado R3 - MLB 557.4 Ton	METROS	600
Ancla 15 Ton Capacidad Agarre de 600 Ton	UND	3

Tabla 1. Actividades objeto de la Autorización de Continuidad operativa

Es así como, la Continuidad Operativa constituye una autorización independiente y previa a la solicitud de prórroga del Contrato de Concesión Pozos Colorados y a la reposición de la Monoboja Valeria.

EN RELACIÓN CON LA AUTORIZACIÓN DE OBRA ADICIONAL – ELEMENTOS QUE SÍ REVIERTEN A LA NACIÓN

La Cláusula Décima Tercera – *Obras adicionales* del Contrato de Concesión No. 005 de 16 de junio de 2010, a su tenor indica:

*"En el evento que **EL CONCESIONARIO** requiera efectuar obras e inversiones en las zonas de uso público no previstas en el contrato y su respectivo plan de inversiones, y/o adquirir o instalar equipos destinados a la operación del muelle, deberá contar con la respectiva autorización previa y escrita por parte del INCO, a través del Subgerente de Gestión Contractual o quien haga sus veces. (...) –*
PARÁGRAFO SEGUNDO: *Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir gratuitamente a la Nación, en los términos descritos en la cláusula décima segunda del presente contrato, y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente. –*
PARÁGRAFO TERCERO: *Las obras e inversiones adicionales serán asumidas por EL CONCESIONARIO a su cuenta y riesgo, partiendo del principio que la inversión realizada será recuperada durante el término de la concesión (...) debiendo éste (SIC) ajustar las garantías de que trata la cláusula novena del contrato."*
 (*Subrayado fuera del texto original).

En este sentido, CENIT en los términos de lo establecido en la Cláusula citada con antelación, solicita a la ANI autorizar como obra adicional, las actividades que se relacionan a continuación, teniendo en cuenta que tales inversiones no se encuentran previstas en el Contrato de Concesión Pozos Colorados ni tampoco en el Plan de

DS
RDMR

Inversiones estipulado en la Cláusula Séptima – *Plan de Inversiones* de este y cuyo valor total estimado a la fecha asciende a USD 1.999.898:

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANT.
Hot tap clam size 24"*10 ANSI 600·RF	Und	1
Subsea ball valve size 10" ANSI 600·RF	Und	1
Instalación Hot tap	Gl	1
Instalación grapa y válvula	Gl	1
Instalación protección final de la grapa válvula	Gl	1

Tabla 2. Actividades objeto de la Autorización de Obra Adicional

Lo anterior, bajo los siguientes supuestos:

- CENIT asumirá a su cuenta y riesgo los costos asociados a las inversiones listadas con anterioridad.
- Las obras referidas revertirán gratuitamente a la Nación con la finalización del Contrato de Concesión Pozos Colorados.
- La inversión relacionada con tales obras será recuperada por CENIT durante el término de la Concesión Pozos Colorados.
- La inversión se realizará en la Zona de Uso Pública entregada en concesión

EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE AMARRE MULTIBOYAS Y SU CORRELACIÓN CON LA AUTORIZACIÓN DE CONTINUIDAD OPERATIVA Y OBRA ADICIONAL

Como solución para conservar la continuidad de la operación de importación de hidrocarburos refinados, se contempla la instalación y montaje de un sistema amarre Multiboyas aguas abajo de la localización de la monoboya (y de la línea submarina), y la instalación de las facilidades necesarias que permitirán el transporte de los productos refinados (Nafta, Diesel, Gasolina) desde los buques hasta los tanques de almacenamiento del Terminal Pozos Colorados. Los buques atracarán en forma temporal en el sitio de Multiboyas.

Las actividades que se realizarán para el montaje de estas instalaciones se describen a continuación:

1. Se realizará un hot tap submarino sobre la línea 106 de 24" (existente) aproximadamente a 1500 m de la playa, lugar donde se ubicarán las facilidades temporales.
2. Se instalará una grapa submarina sobre la línea 106 (en el lugar del hot tap) que permitirá conectar, mediante tubería flexible de 10", la tubería de 24" con un Minipleme temporal.

DS
RDMR

3. Se instalará tubería flexible de 10" que conectará la grapa submarina (sobre la línea 106) con el Miniplém.
4. Se instalará un Miniplém temporal que permitirá la conexión de la tubería flexible de 10" con mangueras submarinas de 12".
5. Se instalará 1 String de mangueras submarinas de 12" que conectarán el Miniplém con el buque tanque.
6. Se instalará un sistema Multiboyas, aproximadamente a 1500 m de la playa, que permitirá amarrar el buque tanque (manteniéndolo en una sola posición) y que este conecte con las mangueras submarinas permitiendo finalmente el transporte de los refinados hasta el Terminal.

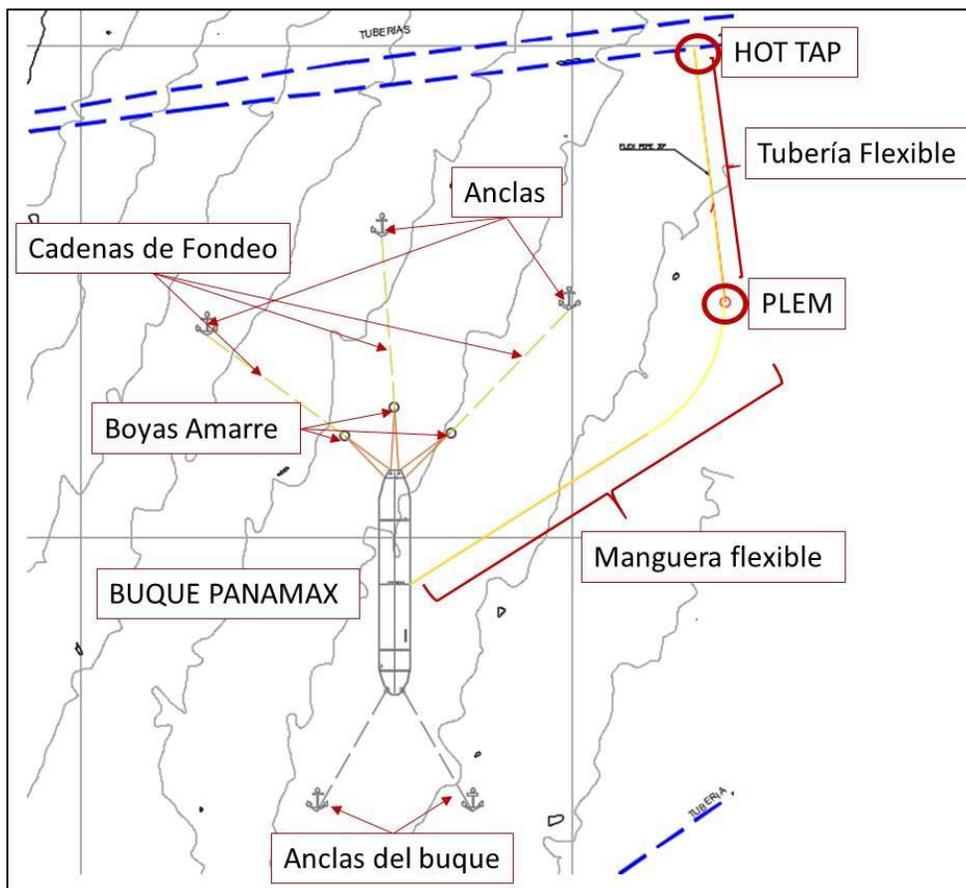


Figura 1. Configuración general de la instalación de fondeo temporal para la continuidad operativa de La Valeria

Para el sistema Multiboyas a instalar en el módulo de continuidad operativa para el reemplazo de la Monoboya Valeria, el estudio de Ingeniería Básica realizado por la empresa Worley Parsons recomienda instalar 3 boyas de amarre con anclas, diseñando este sistema para la atención de buques tipo Handymax y Panamax, basados en los documentos **"DISEÑO DE FONDEADERO MULTIBOYAS" PPOZ-7360-22060-IBCIV-IF-001-A** y **"ANÁLISIS DE BUQUE AMARRADO" PPOZ-7360-22060-IB-GEN-IF-002-0** anexos a este documento.

DS
RDMR

El diseño del sistema Multiboyas cumple el requisito principal de proveer un sistema de amarre en el que el buque desarrolle sus maniobras de entrada y salida y, operaciones de descarga en condiciones de seguridad.

Para lo anterior, se contempla la instalación de tres (3) boyas de amarre distribuidas alrededor de la popa de buque (aletas de babor, aleta de estribor y eje central) completándose el amarre con el fondeo de las propias anclas del buque, basados en **OCIMF – Guidelines for the Design, Operation and Maintenance of Multi Buoy Moorings**.

Ahora bien, con el objetivo de conseguir un amarre estable y seguro en condiciones de viento intenso, las boyas de desamarre deberán soportar la carga de un máximo de 4 amarras. En la siguiente figura se evidencia la configuración de las boyas de amarre con el buque.

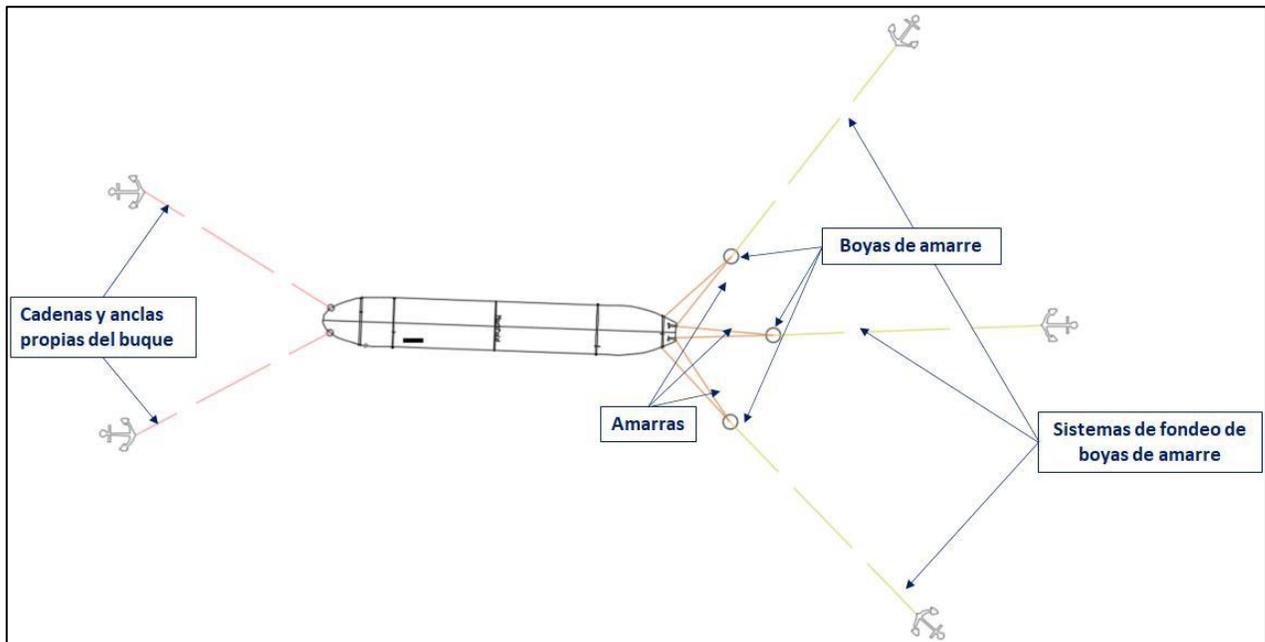


Figura 2. Esquema de configuración de amarre del campo Multiboyas

En este sentido, se propone que la instalación se disponga de forma que la orientación principal del buque permanezca con su proa rumbo 180° de manera que la proa se oriente a los posibles vientos intensos del sur, que presentan velocidades medias de 6-9 m/s. La propia naturaleza de la instalación flotante dejará cierto margen para una ligera reorientación del buque a favor de los eventos de componente NNE, de manera que también se minimicen los efectos de los vientos de NE (que presentan valores promedios de entre 12-15 m/s).

DS

RDMR

Teniendo en cuenta el resultado de los análisis y estudios para el número de boyas y su ubicación, la ingeniería nos entrega las características y capacidades mínimas que deben

tener los componentes (boyas, anclas, cadenas), y la configuración de cada boya de amarre perteneciente al sistema Multiboyas descrita en siguiente figura:

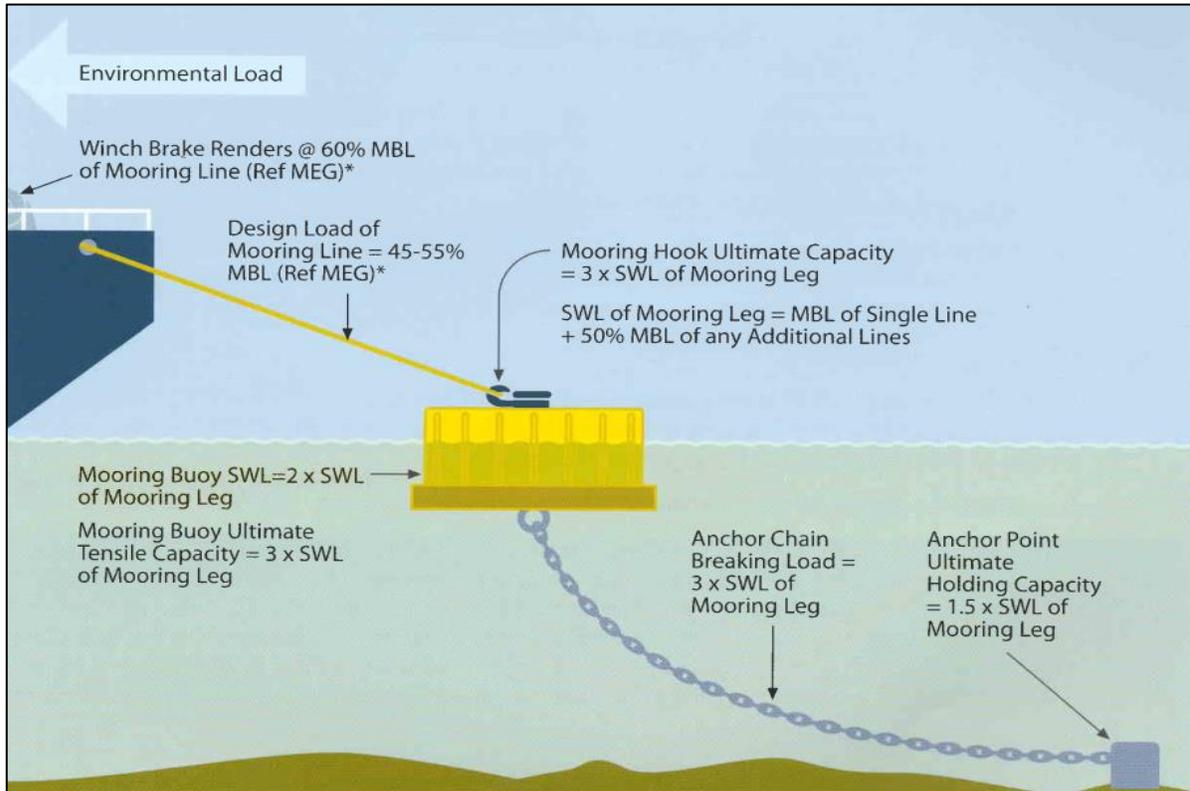


Figura 3. Esquema componentes boya de amarre del campo Multiboyas

Con respecto a lo anterior, se listan cada uno de los componentes:

a) **Boyas de Amarre**

La flotabilidad mínima requerida para cada una de las boyas se resume en la tabla siguiente, excluyendo el peso de la boya y las cargas vivas:

	ALETA ESTRIBOR	CENTRAL	ALETA BABOR
Longitud total cadena (m)	175	185	185
Peso sumergido cadena (t)	22.21	23.48	23.48
Peso estimado topsides & equipos amarre (t)	~3	~3	~3
Flotabilidad mínima (t)	25.2	26.5	26.5

Tabla 3. Flotabilidad mínima boyas

DS
RDMR

De acuerdo con las estimaciones consideradas, las boyas de amarre deberán contar con una flotabilidad mínima de unas **26.5t**, con un francobordo suficiente para mantener las condiciones de seguridad adecuadas a las operaciones de amarre y desamarre.

Se propone el uso de boyas cilíndricas de unos 5.8 m de diámetro y unos 3.5 m de puntal. Con el objetivo de evitar los esfuerzos estructurales sobre la boya en la hipótesis de tiro de amarras se recomienda el uso de boyas truncadas, en las que la cadena está conectada directamente al equipo de amarre como se observa en la siguiente figura:

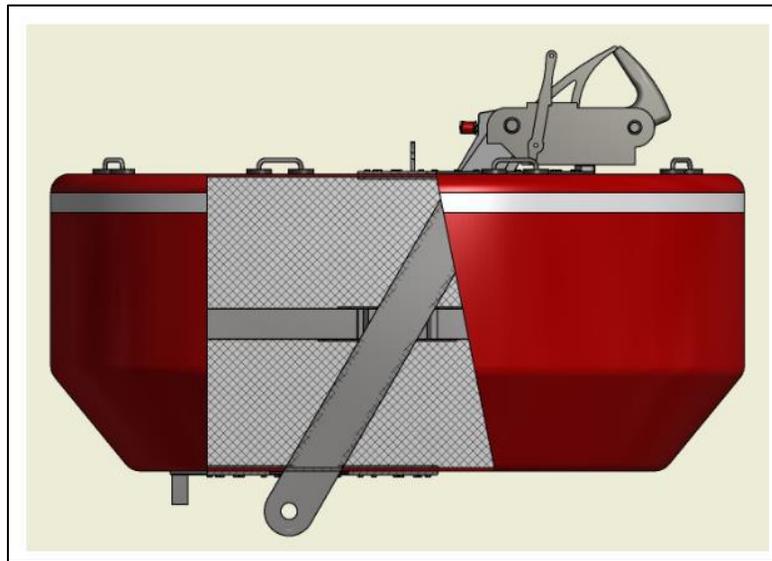


Figura 4. Esquema de boya truncada

b) Cadenas de Anclaje

La longitud total de la cadena ha de ser la adecuada para minimizar o evitar, en la medida de lo posible, el levantamiento de esta en el punto de conexión con el ancla de manera que el ángulo entre ambas no supere los 3º.

La calidad mínima de la cadena ha de ser acero R3 y su carga mínima de rotura 3 veces la SWL de la línea de fondeo. Las configuraciones de amarre a implementar para hacer frente a los eventos de viento más severos prevén un máximo de 4 líneas de amarre por boya.

SLW = (MBL+1.5MBL) = **185.5 toneladas**

MBL cadena = 3*SWL = **557.4 toneladas**

Para estimar el peso sumergido de la cadena se ha utilizado un catálogo comercial. La cadena utilizada para el cálculo de la catenaria tiene las siguientes características:

DS
RDMR

- Concreto: Sí
- Diámetro: 82 mm

- Peso: 147 kg/m
- Peso sumergido: 126.9 kg/m

	ALETA ESTRIBOR	CENTRAL	ALETA BABOR
Profundidad ancla (m)	17.5	19.0	20.0
Longitud cadena (m)	175	185	185
Longitud proy. Horizontal (m)	174	183.9	183.8
Áng. Horizontal en ancla (°)	2	2	3
Áng. Vertical en boya (°)	171	171	170

Tabla 4. Características de las catenarias de las cadenas de anclaje

c) Anclas

El anclaje de las líneas de fondeo al fondo marino se propone mediante anclas parcialmente hincadas en el fondo (tipo "drag embedment"). Este tipo de anclas son las más comúnmente usadas en fondeaderos por su alta fiabilidad.

De acuerdo con las recomendaciones de OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), se determinó que la capacidad de agarre del ancla será de, al menos, **279 toneladas**.

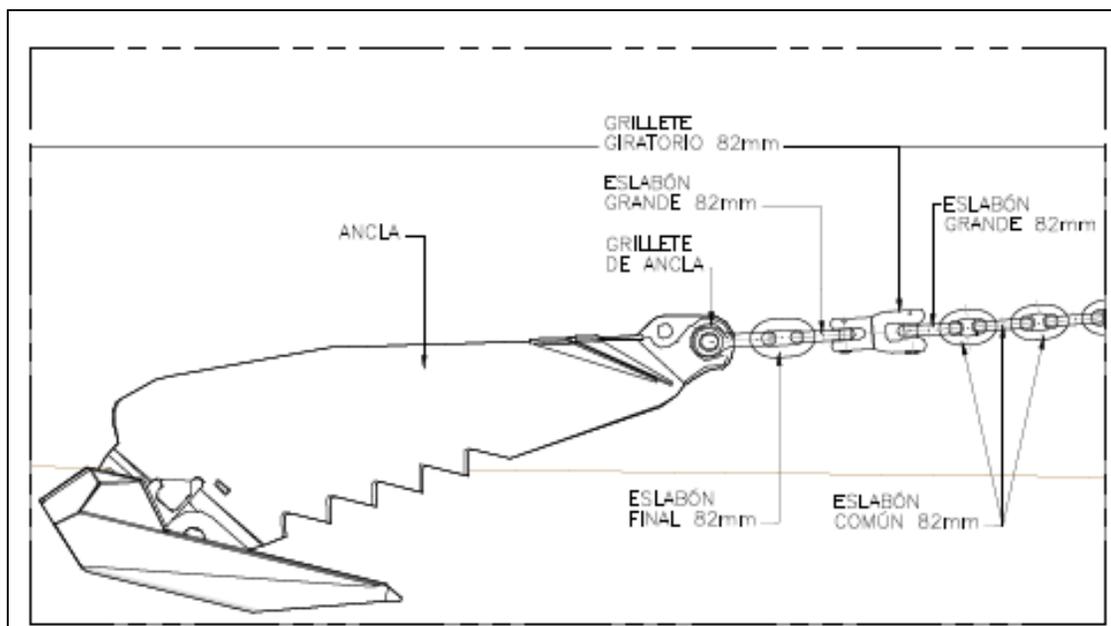


Figura 5. Esquema Ancla de Boya de Amarre

DS
RDMR

EN RELACIÓN CON EL COMPONENTE AMBIENTAL DE LA CONTINUIDAD OPERATIVA Y LA OBRA ADICIONAL

1. ANTECEDENTES LEGALES AMBIENTALES TERMINAL POZOS COLORADOS

- a) El Terminal Marítimo Pozos Colorados fue construido en 1963, con anterioridad a la expedición de la Ley 99 de 1993. Dicho Terminal ha sido objeto de seguimiento por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, a través de actos administrativos contenidos inicialmente en el Expediente 231, acumulado en el año 2003 al Expediente LAM0115.
- b) El Decreto No. 1753 de 3 agosto de 1994 trajo consigo la normativa aplicable para las licencias ambientales y en su artículo 8 estableció:

"Los proyectos, obras o actividades que con anterioridad a la expedición de la Ley 99 de 1993 iniciaron actividades, no requerirán Licencia Ambiental. Tampoco requerirán Licencia Ambiental aquellos proyectos de competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales que iniciaron actividades antes de la expedición del presente Decreto. Lo anterior no obsta para que dichos proyectos, obras o actividades cumplan con la Normatividad ambiental vigente, excluido el requisito de obtener Licencia Ambiental."

(*Subrayado fuera del texto original)

En este sentido, al ser el Terminal Marítimo Pozos Colorados anterior a la Ley 99 de 1993, el instrumento de manejo, control y seguimiento ambiental vigente para este es un Plan de Manejo Ambiental – PMA.

- c) Dado lo anterior, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial – MAVDT, mediante Resolución No. 979 de 06 de septiembre de 1995 estableció el PMA para la adecuación del Terminal, modificado posteriormente por la Resolución No. 1482 del 19 de diciembre de 2003.
- d) Mediante Resolución No. 2345 de 16 de diciembre de 2008, el MAVDT autorizó la modificación del PMA de Pozos Colorados, en el marco de la construcción de la línea de retorno submarino que va desde el múltiple del patio de tanques de la infraestructura en tierra de la Estación Pozos Colorados hasta el PLEM en aguas marinas.
- e) Posteriormente, la ANLA mediante Acta No. 207 de 6 de agosto de 2020, efectuó seguimiento y control ambiental al Terminal Marítimo Pozos Colorados y requirió la actualización de las medidas de manejo ambiental. Es así como, CENIT en cumplimiento del requerimiento referido, remitió, mediante comunicación con Rad. No. 2020235002-1-000 de 31 de diciembre de 2020, la actualización del PMA asociado al Terminal en comento.
- f) La ANLA una vez recibidas la actualización de las medidas de manejo ambiental, expidió la Resolución No. 902 de mayo 26 de 2021, mediante la cual se actualiza el PMA para el Terminal Pozos Colorados, como ajuste vía seguimiento. El acto administrativo de actualización del PMA se encuentra amparado bajo el Concepto Técnico No. 521 de febrero de 2021.

ds
RDMR

- g) Con la Resolución No. 902 de 2021, la Autoridad Ambiental reconoce – ratifica que el área de operación Offshore del Terminal Marítimo corresponde al área de Concesión Portuaria otorgada por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (502,28 ha), tal y como expone en la parte considerativa de la Resolución No. 902 de 2021. De conformidad con lo anterior, se presenta para conocimiento y gestión de la ANI, la tabla que discrimina las Coordenadas de la Zona Marítima reconocida por la ANLA, las cuales, como ya se indicó, corresponden a las de la Concesión Portuaria Pozos Colorados, autorizada por la ANI a través de la Resolución No. 156 de 7 de mayo de 2010; Concesión que tiene una vigencia de 20 años.

Vértice	Coordenadas Planas Datum Magna Sirgas – Origen Bogotá	
	Este	Norte
A	983385	1725774,03
B	981670	1724458,01
C	981162	1724458,01
D	981161	1724824,68
E	979670	1724820,98
F	979670	1726498,69
G	981903	1726498,69
H	981903	1725785,57
I	98332z	1726015,54
A	983385	1725774,03
<i>Área Total: 502,28 ha</i>		

Tabla 5. Coordenadas Zona Marítima Terminal Pozos Colorados

Fuente: Consideraciones Resolución No. 902 de mayo de 2021

- h) En la **Figura 6** se identifica el área Offshore autorizada mediante Resolución ANLA No. 902 de mayo 26 de 2021 y Concesión ANI Resolución No. 156 de 2010 (Polígono Línea Roja – 502, 28 Ha).

DS
RDMR

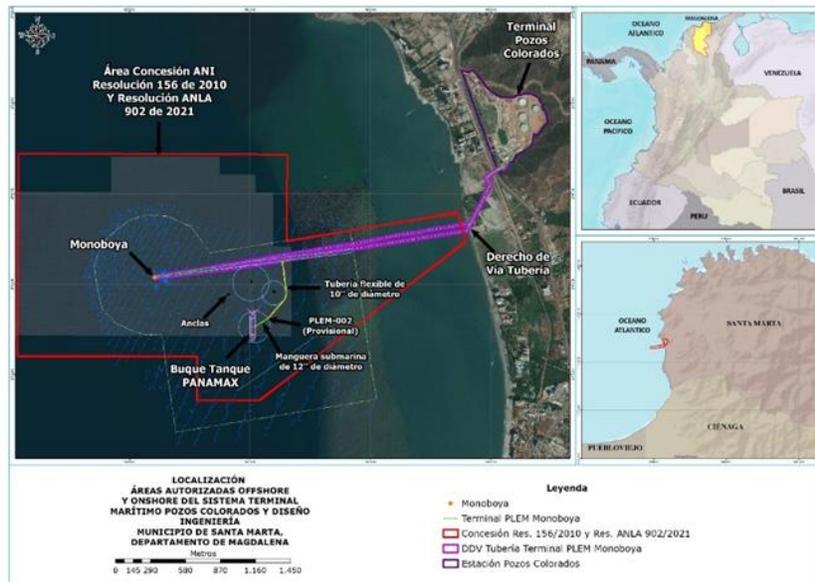


Figura 6. Áreas reconocidas por ANLA para la Terminal Pozos Colorados
Fuente: CENIT, 2022

En este sentido, **el Proyecto Continuidad Operativa y la Obra Adicional** correspondientes al **reemplazo de la Monoboya La Valeria del Terminal Pozos Colorados**, se ubica al interior de estas áreas, permitiendo el desarrollo del proyecto.

- i) Posteriormente, CENIT mediante comunicación con Rad. No. 2021238880-1-000 de 04 de noviembre de 2021, presentó a la ANLA el ajuste a las fichas del PMA, de acuerdo con lo requerido en la Resolución No. 902 de mayo 26 de 2021.
- j) En visita de evaluación y seguimiento de la ANLA al Terminal Marítimo Pozos Colorados de septiembre de 2022, la Autoridad Ambiental informó que las medidas de manejo ambiental radicadas en noviembre de 2021 se encuentran vigentes y que su implementación deberá reportarse a partir del Informe de Cumplimiento Ambiental – ICA de la vigencia 2022. En estas medidas de manejo ambiental se incluyen las requeridas para las actividades de mantenimiento de la infraestructura Offshore del Terminal Marítimo.
- k) Como aspecto relevante vale la pena destacar la implementación de las fichas de manejo, de seguimiento y monitoreo de la citada actualización, que permiten cubrir los impactos Costa Fuera como lo son:
 - Ficha MB -01. Conservación de fauna y flora costa afuera.
 - Ficha MA-04.1 Transporte, cargue y mantenimiento costa afuera.
 - Ficha MA-05.1-Ensayos industriales.
 - Ficha MB-04 Conservación de fauna y flora costa afuera.

DS

RDNR

2. VIABILIDAD AMBIENTAL

La viabilidad ambiental para el desarrollo del Proyecto de Continuidad Operativa y Obra Adicional durante los trabajos de reposición de la Monoboya La Valeria, se enmarca en el análisis de las actividades a desarrollar en función de los impactos ambientales que generan y de las medidas de manejo ambiental, de seguimiento y monitoreo vigentes para la operación y mantenimiento de la Terminal Pozos Colorados.

Como resultado de este análisis, se estableció como Estrategia de Viabilidad Ambiental, elevar solicitud escrita de autorización vía Giro Ordinario (Cambio menor objeto de evaluación y respuesta) a ANLA, en el marco de lo indicado en el Parágrafo 1 del artículo 2.2.2.3.7.1 del Decreto No. 1076 de 2015, el cual a su tenor indica:

"Parágrafo 1. Para aquellas obras que respondan a modificaciones menores o de ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada y que no impliquen nuevos impactos ambientales adicionales a los inicialmente identificados y dimensionados en el estudio de impacto ambiental, el titular de la licencia ambiental, solicitará mediante escrito y anexando la información de soporte, el pronunciamiento de la autoridad ambiental competente sobre la necesidad o no de adelantar el trámite de modificación de la licencia ambiental, quien se pronunciará mediante oficio en un término máximo de veinte (20) días hábiles."

(*Subrayado fuera del texto original)

De igual forma, la Resolución No. 855 de 5 de agosto de 2022¹ la cual establece en el Parágrafo del artículo 5 - *PROCEDIMIENTO*, lo siguiente:

"PARÁGRAFO. En los casos en los que las actividades no se encuentren previstas en el listado de que trata la presente resolución, pero el titular de la licencia ambiental o su equivalente considere que pueden calificarse como cambios menores o de ajustes normales en proyectos del sector de hidrocarburos deberá dar aplicación a lo establecido en el parágrafo 1o del artículo 2.2.2.3.7.1 del Decreto 1076 de 2015, o la norma que la complementa, sustituya o modifique."

(*Subrayado fuera del texto original)

En línea con lo hasta aquí expuesto, en la actualidad CENIT se encuentra adelantando las gestiones correspondientes, con el propósito de presentar ante la ANLA la información requerida para adelantar la viabilidad ambiental del Proyecto de Continuidad Operativa y Obra Adicional mediante un Giro Ordinario, en línea con los argumentos de hecho y derecho, presentados para conocimiento y gestión de la ANI en este capítulo.

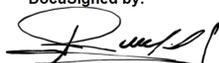
DS
RDMR

¹ Por la cual se sustituye la Resolución 1892 de 2015, en el sentido de "Señalar los casos en los que no se requerirá adelantar trámite de modificación de la licencia ambiental o su equivalente, para aquellas obras o actividades consideradas cambios menores o de ajuste normal dentro del giro ordinario de los proyectos del sector hidrocarburos" y se toman otras determinaciones.

Finalmente, ante cualquier duda o inquietud adicional estaremos prestos a atenderla, para lo cual, se encuentran habilitados los siguientes canales de contacto:

TEMAS	FUNCIONARIO	CARGO	CORREO ELECTRÓNICO
Portuarios	Sandra Orozco Albañil	Vicepresidente Oleoductos	sandra.orozco@CENIT-transporte.com
Terminal Pozos Colorados	Lina María Velilla Monterrosa	Gerente Troncal Caribe	lina.velilla@CENIT-transporte.com
Terminal Pozos Colorados	Alfredo Suárez Ríos	Jefe de Operaciones Pozos Colorados	alfredo.suarez@cenit-transporte.com

Cordialmente,

DocuSigned by:

 E0AFB8EC0C94409...

RUBÉN DARIO MORENO ROJAS
 Vicepresidente Poliductos
 CENIT TRANSPORTE Y LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS S.A.S.

DS


DS


Copia: Fernando Hoyos - Gerente de Proyectos Portuarios – VGC
 Héctor Reyes Rincón – Supervisor Técnico Contrato de Concesión No. 005 de 2010