SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL
AGUADULCE
BUENAVENTURA
AN ICTSI & PSA COMPANY

Buenaventura, febrero 17 de 2023
SPIA-G2023-072

Rad No. 2023-409-020593-2
Fecha:2023-02-22 08:41:04->303
SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A.
Anexos. SIN ANEXOS
https://www.ani.gov.co

Doctor
FERNANDO HOYOS ESCOBAR
Gerente Técnica
Vicepresidencia de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura

Referencia: Solicitud de autorización de inversiones adicionales en el área de uso público otorgada en concesión mediante el Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007.

Respetado Ingeniero Hoyos,

Por medio de este oficio, en el marco de lo establecido en la Cláusula Décimo Tercera del Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007, solicitamos la autorización para la realización de inversiones adicionales en el área de uso público otorgada en concesión por medio de la concesión en mención.

1. Antecedentes.

- Que el 28 de diciembre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión Portuaria No. GG-P-SPIA 010 de 2007 entre el Instituto Nacional de Concesiones — INCO y la Sociedad Puerto Industrial de Aguadulce S.A., cuyo objeto fue otorgar una concesión para utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, que se encuentran ubicados en la Bahía Interior de Buenaventura, por el término de treinta (30) años, para la planeación, construcción, establecimiento, administración y operación de un puerto multipropósito de servicio público (en adelante la -"Concesión"-)

- Que mediante el Otrosí aclaratorio 04 a la Concesión se indicó:

  "CLÁUSULA PRIMERA.- ACLARAR que el contenido de la obligación de ejecución por parte del CONCESIONARIO del plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007, sus otrosíes, y resoluciones, en lo que se refiere a la fase 2, comprende la construcción de 300 metros adicionales de muelle para la atención de buques portacontenedores, para completar un total de 900 metros de muelle y posibilitar el atraque simultáneo de 2 buques Super Post Panamax."

- Que la Cláusula Décimo Segundo del Otrosí 5 de la Concesión modificó la Cláusula DécimoTercera del contrato, para indicar:

  "En el evento en que el CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona 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, deberán ejecutarse previo acuerdo entre las Partes, el cual debe formalizarse a través del documento contractual correspondiente. **PARÁGRAFO PRIMERO.** Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán invertir a la nación, en los términos descritos en la cláusula décima segunda y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente. **PARÁGRAFO SEGUNDO.** 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, por tal motivo no da derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del concesionario, debiendo este ajustar las garantías de que se trata la cláusula novena de este contrato"

2. Aspectos técnicos.

Para aprovechar las condiciones naturales que presentaba la zona de la Bahía de Buenaventura en cuanto a las profundidades naturales, los muelles del Terminal fueron ubicados en el sentido de las corrientes y aprovechando al máximo las profundidades naturales. Esto obligó a retirar la línea de atraque del borde costero una distancia superior a los 150m, tal como se puede ver en la figura No. 1. De esta manera, siguiendo las líneas de corrientes naturales el diseño se pudo optimizar ya que se pudo anticipar que la sedimentación en las zonas de maniobras y atraque resultarían mucho menores, por la acción natural, regular, periódica y constante del flujo y reflujo de las mareas, que produce un auto dragado.

Ahora bien, esta disposición del muelle genera una línea de atraque alejada de la costa, que solamente es posible de utilizar si se construyen las respectivas comunicaciones con la zona continental, donde deben estar ubicados los distintos patios de estibas para almacenar las cargas.

Estas comunicaciones se materializan en este caso mediante pasarelas, que son los viaductos construidos por sobre el nivel del mar, que permiten el tránsito de las tractomulas con su respetivo tráiler o multi tráileres, para transportar los contenedores y demás cargas de buque a patio y viceversa. En este sistema el muelle y sus pasarelas constituyen una sola unidad funcional.

En la siguiente figura esquemática, se puede observar la ubicación del muelle, la dirección de las corrientes, la posa y la península de Aguadulce.

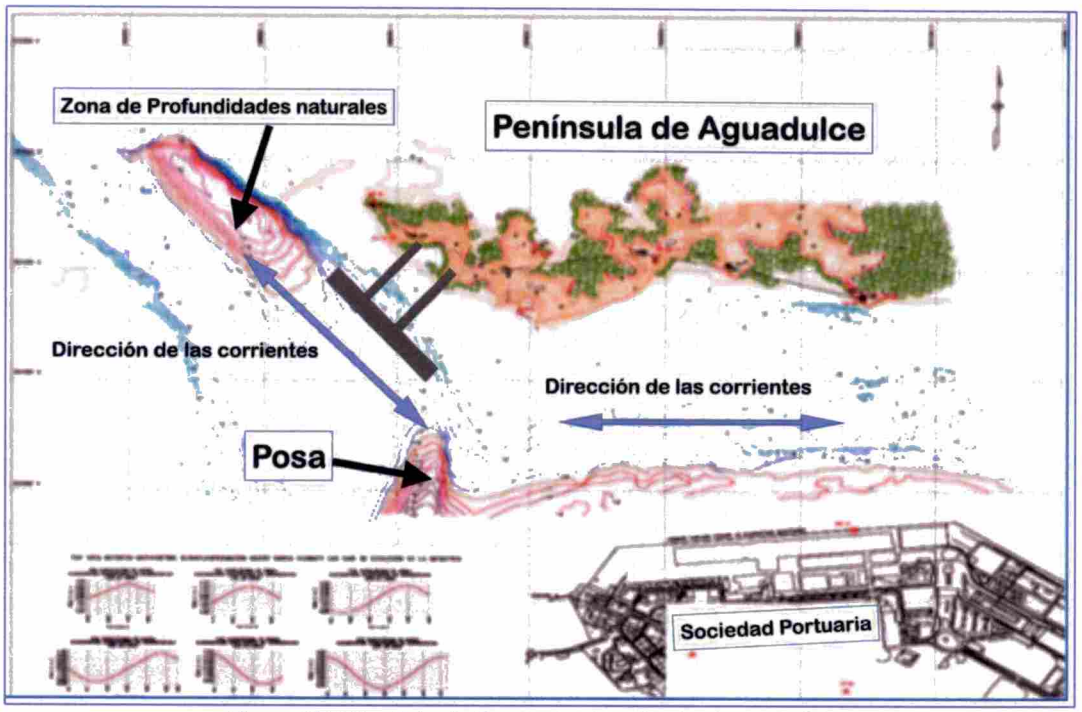


Figura Nº 1 Sentido de Corrientes Península de Aguadulce

En la Figura No. 2, se presenta una típica disposición de una Terminal de Contenedores con dos sitios de atraque, con la zona de "apron" contigua al patio de acopio, y con los bloques o stack´s donde se estiban los contenedores ubicados paralelos al muelle. En este esquema, se puede ver cómo se presenta el flujo para los distintos sentidos de circulación de los vehículos.

Para maximizar la productividad se deben evitar los congestionamientos, optimizar las distancias de recorrido, y así lograr disminuir los tiempos por ciclos- resultando una operación más eficiente-esto solo es posible, si se generan circuitos o trayectos del tipo seudo-circular en el sentido horario y anti-horario según como se atraquen los buques (de babor a muelle o de estribor a muelle), ya que siempre los contendores deben ir con las puertas ubicadas en la dirección de la popa del buque, con excepción de os contenedores reefers.

Como se puede observar, la optimización del-proceso de circulación-se logra con calles perpendiculares al muelle, ubicadas en los extremos de los bloques o stacks que constituyen las estibas.

Por lo general se tendrán calles principales ubicadas en los extremos y en el centro, complementadas por otras calles secundarias entre bloques, todas perpendiculares al muelle.

En la siguiente figura se puede observar un layout típico, con operación de patios con RTGC (Rubber Tyre Gantry Crane)

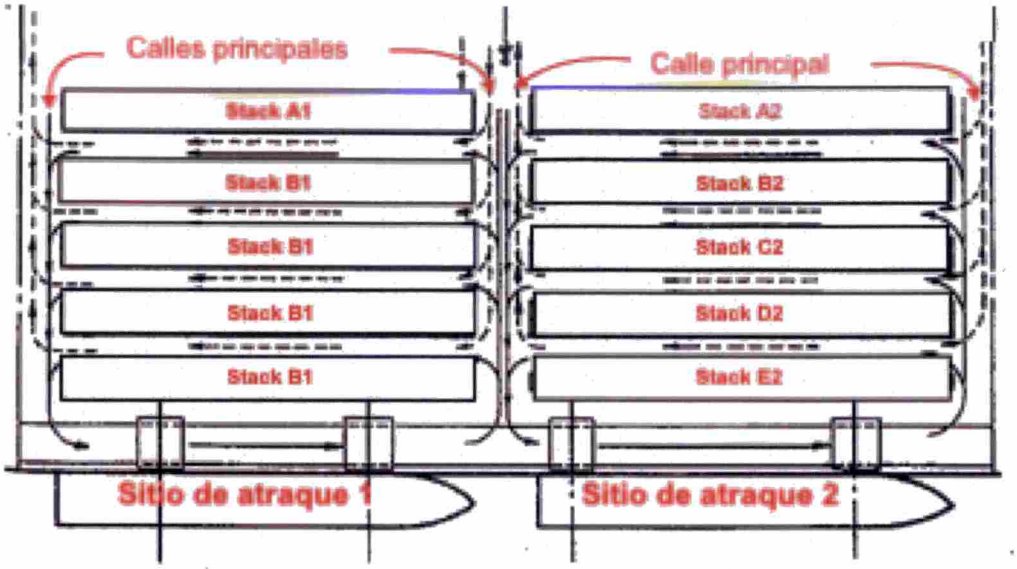


Figura Nº 2 Disposición típica de Terminal con 2 sitios de atraque y stacks paralelos al muelle.

Para el caso específico de la Terminal de Sociedad Puerto Industrial Aguadulce la disposición de su *layout* es similar al que se muestra en la figura 2, con la única salvedad que las calles irían ubicadas sobre estructuras tipo viaducto, dado que no hay tierra firme que vincule el muelle con los patios de estiba.

En la siguiente figura se ve la configuración actual del Terminal de Contenedores, con una única pasarela central. Como se puede observar, se genera una acentuada asimetría del patio con respecto al camino que vincula el mismo con el muelle, ya se cuenta con un solo lugar de acceso. Esto implica mayores recorridos desde el patio hacia el muelle y viceversa, teniendo que en cuenta que las trayectorias de los vehículos se completan en ciclos; también se genera una mayor congestión en la intersección del muelle con la pasarela, y por otro lado los ITV´s están obligados a dar giro en los extremos del muelle, aumentando aún más la trayectoria a recorrer en cada de ciclo de carga y descarga.

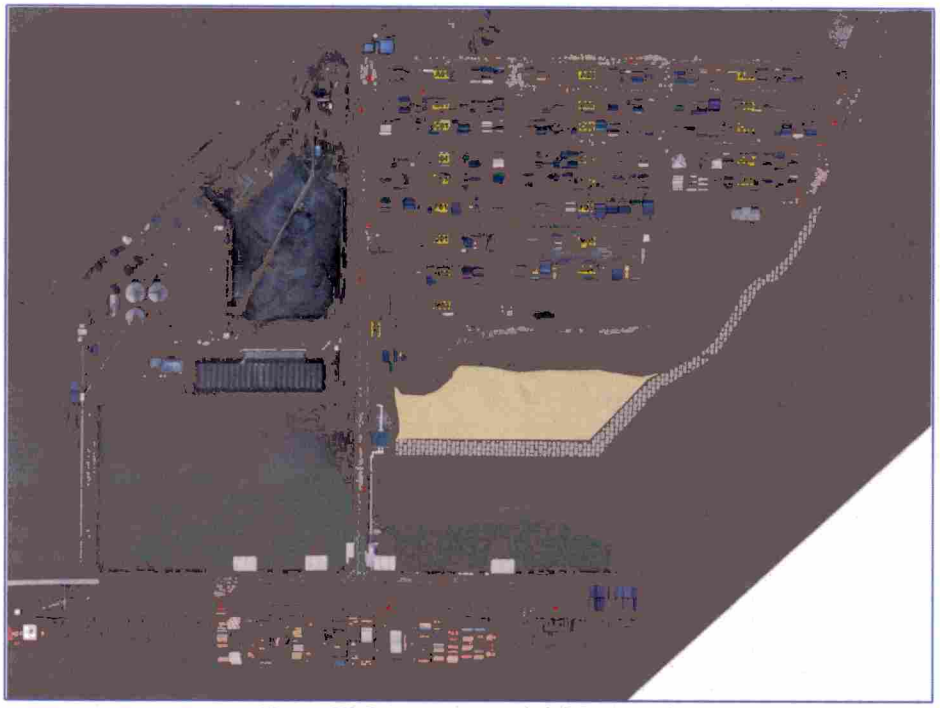


Figura Nº.3 Layout actual del Terminal.

Como se puede observar, esta layout se aleja bastante respecto de la configuración típica de las Terminales (figura 2), en la que se cuenta con al menos tres accesos (los laterales y uno central)

Ahora bien, esta situación se agrava mucho más cuando se haga la expansión de los 300m de muelle adicionales. A continuación, se muestra como seria el *layout* con esta condición particular, si se mantiene una única pasarela.

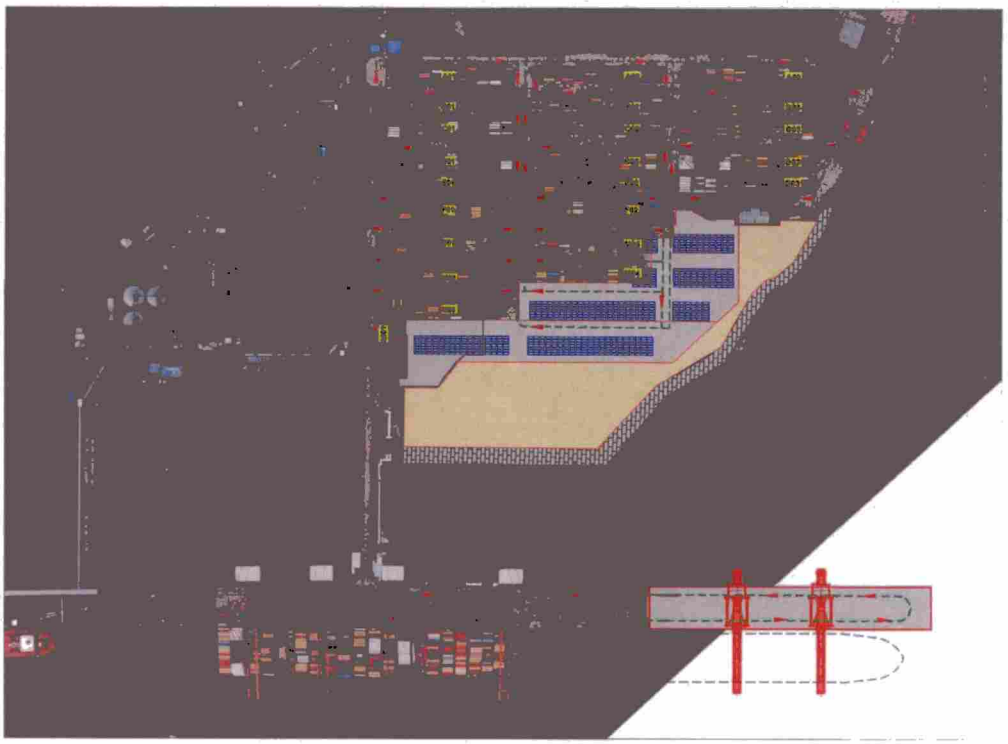


Figura Nº.4 Layout futuro con la expansión del muelle con una sola pasarela

En este caso, se tendría un muelle de 900m de longitud, con dos sitios de atraque, equipado con 6 grúas pórticos , pero con un "único punto de ingreso y egreso "a través de la pasarela existente, generando mucha más asimetría en los patios , mayores longitudes en los trayectos de los ITV´s, aumento de la congestión y riesgo, ya que se mantendría un solo punto de conexión entre el muelle y el continente. La operación cuando dos buques estén atracados en forma simultánea se tornaría extremadamente lenta, riesgosa, congestionada y poco eficiente.

Para subsanar parcialmente esta situación, se propone construir una nueva pasarela que vincule esta extensión de 300m de muelle con la zona de patios más la sur.

En la siguiente figura, se presenta el *layout* de esta alternativa.

Figura Nº 5 Layout futuro con la expansión del muelle y una nueva pasarela.

Este layout que se propone, es más equilibrado, ya que permitiría una circulación más fluida, menor longitud en los trayectos de los ITV´s, brinda una mayor seguridad para ingresos y egresos ya que se contaría con dos pasarelas vinculadas a la zona de patios.

Por todo lo expuesto, es fundamental poder contar con la extensión del muelle y con una nueva pasarela, ya que implica menores tiempos de operación, mayor eficiencia productiva y más seguridad para la circulación y operación. La nueva pasarela tendrá iguales características que la pasarela actual, una longitud de aproximadamente 240m y un ancho de 14,54m, con tres carriles de circulación para ITV´s y un sendero peatonal protegido con New Jersey de concreto contra los impactos. En la siguiente figura se detalla las características principales.

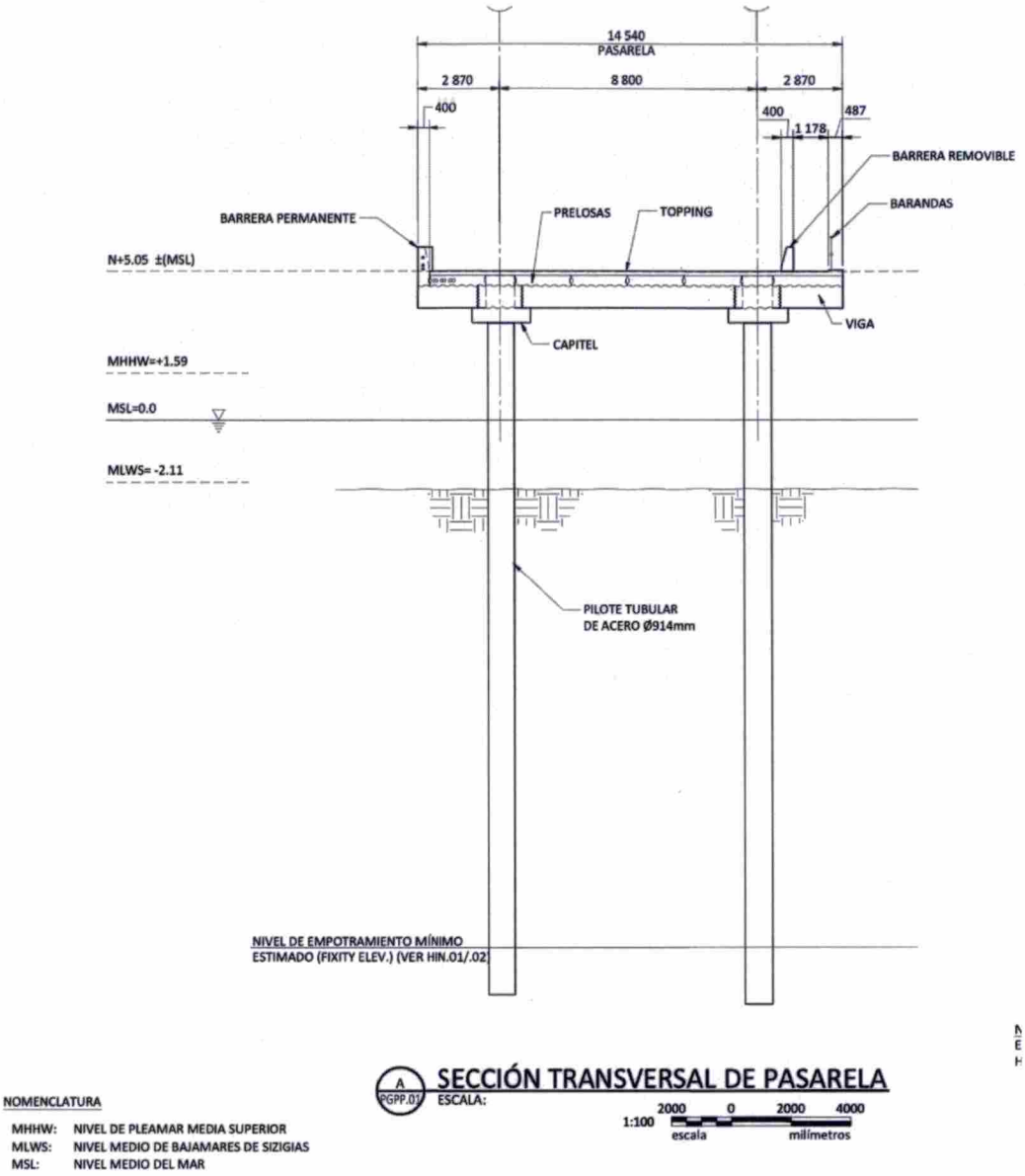


Figura Nº 6 Sección transversal de la nueva pasarela

3. Aspectos jurídicos

Como es de su conocimiento, la finalidad pública que persigue el otorgamiento y suscripción de los contratos de concesión portuaria se resume en el inciso 2 del artículo 1 de la Ley 1 de 1991, en los siguientes términos:

> "La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público."

De acuerdo con eso, la ejecución de la Concesión debe orientarse a la ejecución de actividades y realización de inversiones que propendan por el funcionamiento continuo y eficiente del puerto.

En esa misma línea, el numeral 21 de la Cláusula DecimoQuinta de la Concesión señala:

> "será responsabilidad del CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumente la eficiencia del puerto"

Por su parte, el numeral 3 del artículo 5 de la Ley 1 de 1991 reza:

> "5.3. **Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias**. Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto."

Como conclusión se tendría que la Concesión, en línea con las normas del régimen portuario, incentivan a SPIA a realizar las inversiones y gestiones para lograr una infraestructura y una operación que mejore los tiempos de traslado de los contenedores desde el muelle hasta los patios, y viceversa.

Esto es concordante con la aclaración que se realizó en el Otrosí 04 donde quedó claro que SPIA contaba con una autorización para la construcción de 300 metros adicionales de muelle, para el terminal de contenedores, pues esta nueva pasarela es necesaria para operar adecuadamente embarcaciones de tipo Super Post Panamax, especialmente cuando se encuentren dos de estas embarcaciones atracadas al mismo tiempo, y su operación deba ser simultánea, pues el volumen de operaciones asociadas a estas naves requieren que el muelle del terminal de contenedores tenga dos accesos independientes y así tener una operación segura y eficiente.

En esta petición, se pretende la autorización de la ANI para la realización de inversiones en la construcción de una segunda pasarela para el terminal de contenedores (como se explica en el capítulo técnico de esta petición), lo que ayudará a que los ITVs trasladen con mayor eficiencia los contenedores desde el muelle que recibe la carga, hasta los patios de contenedores, pues en este caso se duplica el acceso al muelle al pasar de una sola pasarela a dos pasarelas.

En relación con esta infraestructura, tal como es el caso de los 300 metros adicionales de muelle para la atención de carga, la Cláusula Quinta modificada por la Cláusula Tercera del Otrosí 01, que modificó la Cláusula Quinta del contrato, indica:

"El muelle de contenedores será de concreto reforzado de 600 metros de largo por 52 metros de ancho, cimentado sobre pilotes de concreto pretensado, para dos puestos de atraque. Este muelle estará localizado aproximadamente a 207.60 metros del patio de contenedores, conectándose a la misma con 2 pasarelas de acceso para la movilización de carga con ancho de 14,5 metros de ancho y 207,60 metros de longitud.(...)" (subaraya fuera del texto)

Lo anterior evidencia que a pesar de que la segunda pasarela del muelle de contenedores no está en el plan de inversiones de la Concesión, estas obras ya habían sido contempladas en la concesión portuaria.

3.1. Cumplimiento de requisito de la Cláusula DécimoTercera de la Concesión.

La Cláusula DécimoTercera de la Concesión señala:

"En el evento en que el CONCESIONARIO requiera efectuar obras e inversiones en la zona 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, deberán ejecutarse previo acuerdo entre las Partes, el cual debe formalizarse a través del documento contractual correspondiente. **PARÁGRAFO PRIMERO.** Las obras e inversiones adicionales que se autoricen y ejecuten dentro de las zonas entregadas en concesión, deberán revertir a la Nación, en los términos descritos en la cláusula décima segunda y en todo caso dando estricto cumplimiento a la normatividad que para el efecto se encuentre vigente. **PARÁGRAFO SEGUNDO.** 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, por tal motivo no da derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del concesionario, debiendo este ajustar las garantías de que se trata la cláusula novena de este contrato"

En el presente caso se cumple con todos los requisitos dispuestos en la Cláusula DécimoTercera transcrita pues:

i. Las obras propuestas son necesarias para la adecuada operación del terminal de graneles, pues incrementa la eficiencia y seguridad del muelle de contenedores, al duplicar las conexiones entre los patios y el muelle (ver capítulo técnico);

ii. Están ubicadas en el área de uso público, que actualmente está concesionada a SPIA mediante la Concesión;

iii. Las inversiones adicionales tienen como finalidad mejorar la operación del muelle de contenedores.

iv. Las obras propuestas, al estar ubicadas dentro del área de uso público revertirán a la Nación a título gratuito, en los términos de la Cláusula DécimoSegunda de la Concesión;

v. De acuerdo con los términos de este oficio, las inversiones adicionales contempladas en este oficio serán asumidas por SPIA, a su cuenta y riesgo, y la recuperación de esa inversión está prevista dentro del plazo vigente de la Concesión.

En conclusión, como se observa, la presente solicitud cumple con cada uno de los requisitos exigidos por la Cláusula DécimoTercera de la Concesión, para la autorización de inversiones adicionales.

3.2. La presente solicitud no constituye una modificación sustancial.

El artículo 17 de la Ley 1 de 1991 señala:

> **Artículo 17.** ***Cambio en las condiciones de la Concesión.*** Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9°, 10, 11 y 12, de esta ley. En el caso que ocurran modificaciones sustanciales podrá variarse la metodología de la contraprestación que se paga a la Nación. Se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria, el plazo, como la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión.
>
> **Parágrafo 1°.** La entidad concedente efectuará el estudio de las solicitudes de modificación a los contratos de concesión portuaria y establecerá, en cada caso y conforme las disposiciones contractuales, si lo pretendido con la solicitud implica una modificación sustancial de la concesión portuaria, caso en el cual deberá surtirse el procedimiento que para tal efecto se establece en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015, o aquel que lo sustituya, modifique o complemente.

La presente solicitud no implica una modificación del plazo, ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión, y por tanto no es una modificación sustancial, sino una mera autorización de inversiones adicionales.

4. Amparo ambiental.

La construcción de la segunda pasarela del terminal de contenedores está autorizada mediante el artículo cuarto, numeral 1 y 2 de la Segunda Fase de la Resolución 1795 de 18 de septiembre de 2009:

> **ARTICULO SEGUNDO.-** Aclarar el Artículo Cuarto de la Resolución 1762 del 09 de octubre 2008, el cual quedará así:

"ARTÍCULO CUARTO.- En desarrollo del proyecto se autoriza la construcción de la siguiente infraestructura dentro del polígono autorizado para la localización, construcción y operación del proyecto:
Segunda Fase:

1.-Construcción de un muelle longitudinal de 300 m de largo por 52 m de ancho, con un puesto de atraque y similares características de diseño que el muelle de la Fase I.

2.- Construcción de una pasarela de acceso al muelle longitudinal de 196 metros de longitud por 18,5 de ancho. En ambos extremos tanto del lado de la playa como del muelle, la pasarela se ampliará para permitir las maniobras de los camiones y remolques."

5. Presupuesto.

El presupuesto estimado para el diseño, procura y construcción de 240 m de pasarela es de USD 4.423.043 , a continuación se detallan los Items más importantes :

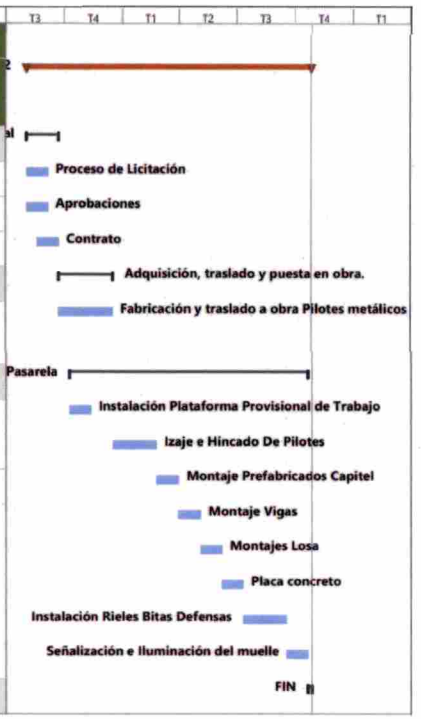
SPIA Container Terminal
CONTRUCCIÓN DE PASARELA No.2 - PROYECTO EXPANSION MUELLE

ID	ITEM	Unidad	Cantidad	Precio Unitario USD	Costo Total USD
BoQ-1	**Estudios y diseños preliminares**				**$ 359.640**
	Diseños Preliminares pasarela	Global	1	$ 255.500	$ 255.500
	Estudios de suelos	Global	1	$ 35.000	$ 35.000
	Ensayos de Laboratorio y pruebas	Global	1	$ 42.500	$ 42.500
				Contingencias (5%):	$ 26.640
BoQ-2	**Construcción de 2° pasarela - Obras civiles, Iluminación y IT**				**4.063.403**
	Preliminaries -como a %age del costo total	%age	15%	$ 3.254.700	$ 488.205
	Provision e instalacion de 70 pilotes metalicos incluyendo las pruebas de PDA	Global	1	$ 780.570	$ 780.570
	Superestructura de pasarela incluyendo elementos premoldeados y colado de placa (3,422 m2)	Global	1	$ 2.230.000	$ 2.230.000
	Protecciones y Obras complementarias	Global	1	$ 75.000	$ 75.000
	Iluminación, CCTV & IT	Global	1	$ 145.000	$ 145.000
	Pedestales para Torres de iluminacion, cajas y ductos poara MV y LV	Global	1	$ 15.230	$ 15.230
	Señalizacion Horizontal	Global	1	$ 8.900	$ 8.900
				Contingency (8%):	$ 320.498
				Total budget estimate (USD):	**$ 4.423.043**

6. Cronograma.

El cronograma estimado para el diseño, procura y construcción de 240 m de pasarela es de 73 semanas (18 meses) , a continuación el detalle del mismo:

Id	Nombre	Texto3	Texto4	Texto5
1		Duración	Inicio	Fin
2	CONSTRUCCIÓN DE PASARELA No. 2	73Sem	Sem1	Sem73
3	**Proceso contractual**	**14Sem**	**Sem1**	**Sem14**
4	Proceso de Licitación	4Sem	Sem1	Sem4
5	Aprobaciones	8Sem	Sem1	Sem8
6	Contrato	4Sem	Sem10	Sem14
7	**Adquisición, traslado y puesta en obra.**	**16Sem**	**Sem3**	**Sem19**
8	Fabricación y traslado a obra Pilotes metálicos	3Sem	Sem16	Sem19
9	**Construcción de Pasarela**	**57Sem**	**Sem16**	**Sem73**
10	Instalación Plataforma Provisional de Trabajo	5Sem	Sem16	Sem21
11	Izaje e Hincado De Pilotes	13Sem	Sem19	Sem32
12	Montaje Prefabricados Capitel	8Sem	Sem30	Sem38
13	Montaje Vigas	8Sem	Sem37	Sem45
14	Montajes Losa	8Sem	Sem44	Sem52
15	Placa concreto	8Sem	Sem52	Sem60
16	Instalación Rieles Bitas Defensas	6Sem	Sem60	Sem66
17	Señalización e Iluminación del muelle	6Sem	Sem66	Sem72
18	**FIN**	**1Sem**	**Sem72**	**Sem73**



7. Solicitud.

En el marco de lo expuesto en este oficio, de manera respetuosa le solicitamos a la Agencia Nacional de Infraestructura que autorice la realización de inversiones adicionales en el área de uso público concesionada mediante el Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007, por valor de USD$4.423.043 para la construcción de una pasarela adicional que conecte el muelle de contenedores con el continente del puerto concesionado a la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

Cordialmente,

ALVARO OTERO BERNAL
Gerente General