

PROPUESTA DE OTROSÍ No. 3 DOCUMENTO JUSTIFICATIVO

El presente documento describe y justifica, de forma general, los aspectos objeto de modificación en la propuesta de Otrosí No. 3 presentada a consideración de la Agencia Nacional de Infraestructura.

1. Resumen Ejecutivo

Por razones expuestas a la ANI, principalmente asociadas a la devastación de las plantaciones de Palma de Aceite en la Zona Norte del país, el Plan de Inversiones convenido en el Otrosí No. 2 no pudo ser ejecutado por el Concesionario en el plazo previsto (2020-2022).

Sin embargo, con ocasión de la resiembra de las plantaciones con material más productivo y tolerante a la PC, la paulatina recuperación del sector palmicultor del departamento del Magdalena y los municipios y departamentos aledaños, la ampliación de las áreas de siembra en otras regiones del país, así como las condiciones actuales del mercado de hidrocarburos y la posibilidad de que el Puerto las Américas contribuya a la transición energética, en la actualidad se presentan condiciones idóneas para la regularización del Contrato de Concesión a efectos de la construcción y operación del proyecto portuario.

En ese contexto, el objeto principal de la modificación contractual consiste en la redefinición del plazo en el que se ejecutarán las inversiones, lo que a su vez implica determinar las proyecciones de carga y el monto de las inversiones.

A propósito de las anteriores modificaciones que, se insiste, determinan la esencia del Otrosí propuesto, se ha considerado pertinente realizar una modificación al diseño de la infraestructura, particularmente, en lo que refiere a la alineación y extensión de la pasarela que constituye el soporte estructural del rack de tuberías para el transporte de los graneles líquidos desde los tanques de almacenamiento hasta los buques, o viceversa, lo cual implicará un menor recorrido de la pasarela en zona de uso público hasta llegar a los tanques de almacenamiento, lo que contribuye a generar eficiencias en el proceso constructivo, menores impactos ambientales y la optimización del proceso de cargue, descargue y transporte de los fluidos objeto de la operación del puerto.

En este marco de la propuesta de modificación contractual, se proyecta que la infraestructura portuaria que se construirá podrá adaptarse a la futura movilización de gas natural y sus derivados, teniendo como contexto las tendencias globales de transición energética y la necesidad de garantizar el suministro seguro y eficiente de fuentes más limpias en Colombia, fortaleciendo la suficiencia y robustez de la matriz energética nacional y convirtiéndose en un activo estratégico para la seguridad del futuro energético del país.

Por otro lado, en atención a la reactivación del proyecto en los términos que se proponen, se ha considerado razonable y prudente mantener indemne a la entidad en relación con el valor de la contraprestación variable que se esperaba percibir entre la fecha de inicio de operación prevista para el año 2022 y la fecha de regularización del contrato, esperada para inicios del año 2026, por lo que en el marco del Otrosí No. 3 propuesto, el Concesionario realizará una inversión adicional no incluida en el modelo financiero, consistente en la adquisición, instalación y operación de un brazo de cargue y descargue de la siguiente referencia o su equivalente: KANON MLA260 series SYMMETRIC DESIGN.

En complemento de ello y bajo la consideración de la importancia de realizar inversiones en beneficio de las comunidades ubicadas en la zona de influencia del proyecto, en el Otrosí No. 3 propuesto se plantea la ejecución, a cuenta y riesgo del Concesionario de una inversión equivalente al uno por ciento (1%) del valor del Plan de Inversiones, el cual será ejecutado durante la fase de construcción del puerto y recaerá sobre los planes o programas que se convengan con las comunidades.

Por último, la propuesta presentada a la entidad contempla la adopción y actualización de los Apéndices Social y Ambiental y del Plan de Gestión Social Contractual, a la vez que garantiza la suficiencia de los recursos para la retribución a la Interventoría.

2. Descripción del Ajuste en el Diseño de Detalle

El nuevo diseño propuesto en el Borrador de Otrosí No. 3 conserva la ubicación y dimensiones de la plataforma o muelle de atraque con una capacidad estructural para recibir embarcaciones de hasta 105.000 DWT, contemplando únicamente el realineamiento de la pasarela, justificado conforme al Anexo No. 4 del diseñador MSCE, en criterios técnicos, operativos, ambientales que se pueden resumir así:

- La reubicación y la configuración constructiva de la pasarela descritas en el Otrosí 3 no modifican las condiciones de diseño de la estructura de atraque existente; la intervención no incrementa exigencias sobre los elementos portantes del atraque.
- La interfaz pasarela–atraque se resuelve mediante una junta de separación vacía y tangencial diseñada como apoyo no rígido (deslizante o articulado con separación), cuyo propósito es interrumpir la transmisión de esfuerzos entre ambas subestructuras.
- La decisión de reubicar la pasarela se fundamenta en criterios técnico-operativos y ambientales que optimizan tiempos de construcción, reducen impacto ambiental, mejoran eficiencia operativa y facilitan

mantenimiento, permitiendo operaciones de montaje con menores interferencias y menores riesgos en obra.

- Ambientalmente la nueva ubicación minimiza las áreas de intervención y facilita la implementación de medidas de protección costera y gestión de sedimentos; operativamente mejora maniobrabilidad y flujos logísticos; en mantenimiento reduce la complejidad de accesos para inspección y reparación, disminuyendo costos de ciclo de vida y aumentando disponibilidad operacional.
- La reubicación optimiza radios de giro, corredores de tránsito y áreas de posicionamiento de equipos, traducándose en tiempos de transferencia reducidos, menor congestión operativa y mayor eficiencia en secuencias de carga/descarga.
- Desde el punto de vista del mantenimiento, la alternativa reduce complejidad de accesos para inspección, mantenimiento predictivo y reparaciones correctivas al ofrecer recorridos de servicio más directos, puntos de acceso y apoyos con mejores condiciones para plataformas elevadoras y equipos de izado, facilitando el reemplazo de componentes.
- La opción revisada responde además a restricciones geomorfológicas, de seguridad y constructivas detectadas in situ; la alternativa original del Otrosí 2 exigía intervenir un escarpe granítico de 45 metros y habría requerido desmontes, anclajes profundos y fundaciones especiales con elevadas exigencias técnicas y riesgos en ambiente marino.
- La solución propuesta en el Otrosí 3 elimina la necesidad de fundaciones extremas, simplifica secuencias constructivas, reduce riesgos asociados a trabajos en altura y entorno marino, y evita conflictos de ingeniería de servicios (trazados forzados, concentraciones de esfuerzos y dificultades de accesibilidad), mejorando operatividad y sostenibilidad sin comprometer la integridad estructural del atraque.

3. Valor del Plan de Inversiones (Presupuesto)

En el Otrosí No. 3 propuesto, se ha estimado el valor del Plan de Inversiones en la suma de US \$ 18.015.389 (precios 2015), según proyección obtenida a partir del análisis contenido en el Anexo No. 5 desarrollado por la empresa ELOGIA. La determinación del presupuesto de construcción de la infraestructura asociada al proyecto atendió a la siguiente metodología:

- Uso de la ingeniería de detalle elaborada por MSCE como insumo base, junto con estudios y anexos técnicos complementarios.

- Análisis exhaustivo de planos arquitectónicos, estructurales, cimentación y pilotes.
- Revisión de detalles constructivos, especificaciones de materiales y equipos.
- Estudio de geotecnia, batimetría, modelación hidrodinámica y levantamientos topográficos.
- Identificación de magnitudes físicas (longitudes, áreas, volúmenes, condiciones de subsuelo y mar).
- Definición preliminar de ítems de obra y paquetes constructivos.
- Estimación de cantidades a partir de planos y especificaciones.
- Cobertura de todas las estructuras principales: pasarela de acceso, plataforma de servicios, dolphins, muelle flotante, pilotes, pasarelas prefabricadas, equipos de amarre y sistema de protección catódica.
- Determinación de cantidades específicas: pilotes por diámetro y longitud, tramos de pasarela, tuberías, volúmenes de hormigón, tonelaje de acero, piezas prefabricadas, elementos de amarre y ánodos galvánicos.
- Identificación de recursos por ítem: materiales directos, mano de obra, maquinaria, equipos auxiliares, consumibles, transporte, montaje, pruebas y actividades de aseguramiento de calidad y control ambiental.
- Determinación de especificaciones técnicas de materiales según ingeniería de detalle.
- Estimación de jornadas, rendimientos y perfiles de mano de obra.
- Cálculo de horas-operación de maquinaria crítica (grúas flotantes, barcasas, perforadoras, plantas de hormigón, equipos de soldadura, maquinaria de movimiento de tierras, plataformas elevadoras).
- Inclusión de equipos de seguridad marítima y de trabajos subacuáticos.
- Consulta a bases de datos de proveedores, precios de la industria marítimo-portuaria y referencias de proyectos comparables.
- Construcción de precios unitarios integrando materiales, mano de obra, maquinaria y costos directos asociados (transporte, montaje, ensayos, pruebas de carga).
- Aplicación de factores de corrección por complejidad e incertidumbre técnica (oleaje, instalación de pilotes, operación de grúas flotantes).
- Consideración de costos adicionales para pasarelas prefabricadas (ensayos de montaje, pruebas de carga, ajustes mecánicos).
- Construcción del cronograma por actividades según la secuencia constructiva: instalación de cepas, hincado/perforación y colocación de pilotes, coronación, montaje de plataformas y pasarelas, instalación de equipos de atraque y protección catódica.
- Validación de lógica constructiva y ensamblaje.
- Distribución temporal de recursos y cálculo de costos por tiempo.
- Identificación de traslapes de actividades y riesgos por condiciones meteomarinas.
- Integración de costos directos derivados de cantidades y precios unitarios.

- Adición de costos indirectos: mano de obra indirecta, supervisión, oficina técnica, gestión del proyecto, gastos generales, instalaciones provisionales, consumibles, pólizas e imprevistos.
- Aplicación de porcentajes acordes con prácticas locales y características del proyecto portuario.
- Validación técnico-económica del presupuesto.

4. Volúmenes de Carga

En el marco de la propuesta de regularización del contrato, se considera necesario a efectos de preservar la consistencia y equilibrio del modelo financiero, identificar las nuevas proyecciones de carga derivadas, principalmente, de las variaciones de las hectáreas dedicadas a la siembra de Palma de Aceite y el comportamiento de la productividad de Aceite con ocasión de la resiembra con material híbrido dada la afectación de la especie *elaeis guineensis* por la pudrición del cogollo.

El análisis de las proyecciones de carga del Otrosí No. 3, se encuentra contenido en el Anexo 6 elaborado por TERLICA, cuya lógica principal obedece a los siguientes criterios:

- Desde 2029 hasta el final del contrato, el aceite de palma representará el 88% de la carga anual proyectada, mientras que los hidrocarburos aportarán el 12%.
- Esta composición responde a la vocación especializada de TERLICA como terminal de graneles líquidos, con enfoque primario en aceite de palma y capacidad para manejar otros aceites, hidrocarburos bajo estrictos protocolos de segregación y control.
- TERLICA opera con picos estacionales: en el primer semestre alcanza 100% de ocupación con palma; en el segundo semestre, la menor demanda se compensa con diversificación hacia hidrocarburos, manteniendo rotación y continuidad de ingresos.
- La terminal cuenta con 13 tanques y 41.287 toneladas de capacidad, incluyendo 3 tanques habilitados para hidrocarburos (TK1005, TK1007, TK1008), utilizados estratégicamente en el segundo semestre.
- La estacionalidad del sector palmero implica destinación exclusiva para aceite en el primer semestre y rotaciones del 80–85%, lo que exige alta eficiencia operativa y capacidad logística.
- Su modelo de alta rotación permite menores tiempos de permanencia y mayor capacidad efectiva anual, respaldado por históricos de almacenamiento desde 2015.
- La proyección de 390.000 toneladas anuales de aceites vegetales se fundamenta en la producción reciente de la Zona Norte, la participación histórica de TERLICA en la logística del producto y las proyecciones de área sembrada y disponibilidad de fruta del Grupo DAABON.

5. Componentes Ambiental y Social

La propuesta de Otrosí No. 3 contempla la actualización del Apéndice Social (previamente incorporado al Contrato de Concesión), conforme a la más reciente versión de la ANI, con la sugerencia de ajustes acordes con la naturaleza del proyecto. De igual forma, se propone la incorporación del Apéndice Ambiental, igualmente con adecuaciones para su compatibilidad con el alcance actual del proyecto.

Por otro lado, en el Anexo 7 elaborado por la Dirección de Sostenibilidad del Grupo Daabon, se precisa que para el desarrollo del proyecto, el Concesionario cuenta con Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución No. 028 del 26 de enero de 2007, modificada por la Resolución No. 142 del 11 de junio de 2010 (expedidas por el entonces Departamento Administrativo Distrital de medio Ambiente -DADMA-, hoy Departamento Administrativo Distrital de Sostenibilidad Ambiental -DADSA-) y posteriormente modificada por la Resolución No. 00178 del 12 de febrero de 2018 de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), Autoridad Ambiental competente en la actualidad.

Conforme a los cambios descritos desde el punto de vista del diseño de detalle, se adelanta actualmente el trámite de modificación menor —o ajuste normal— dentro del giro ordinario de la actividad licenciada (Radicado No. 20246200844402 del 25 de julio de 2024), al amparo del parágrafo 1 del artículo 2.2.2.3.7.1 del Decreto 1076 de 2015; trámite respecto del cual la ANLA se encuentra a la espera de la suscripción del que correspondería con el Otrosí No. 3 para su análisis y aprobación definitivas.

Para sustentar la viabilidad ambiental de los ajustes propuestos, la firma especialista independiente ECO ESPECIALISTAS AMBIENTALES S.A.S. realizó un estudio que demuestra que las obras no representan nuevos impactos ambientales significativos y se enmarcan dentro del giro ordinario de la actividad licenciada. En dicho estudio se concluyó:

- El área de ejecución de las obras se mantiene dentro del área de influencia autorizada por la Resolución No. 0178 de 2018.
- Se emplearán los mismos materiales, equipos y procesos constructivos previamente autorizados.
- No se requiere de nuevos permisos por uso, demanda o aprovechamiento de recursos naturales.
- La caracterización de ecosistemas marino-costeros realizada por INVEMAR (junio de 2024) no evidencia cambios frente a la presentada en el documento complemento del EIA 2018.

- Los impactos identificados y valorados por la ANLA se mantienen sin variación, dado que no se modifican materiales, equipos ni procesos constructivos.
- La modelación hidrodinámica e hidrosedimentológica (mayo de 2024) confirma que no se generarán alteraciones en la morfología costera ni en los procesos de transporte de sedimentos.
- Se cuenta con medidas de manejo, seguimiento y monitoreo ambiental suficientes para prevenir, mitigar, corregir y/o compensar los posibles impactos asociados a las obras.

Es importante señalar que la licencia ambiental vigente no se limita a los aspectos ambientales, sino que integra la dimensión social para asegurar una gestión integral y responsable del proyecto. En coherencia con el Plan de Gestión Social Contractual de SPLA (en cumplimiento del Apéndice Social), se contemplan, entre otros, los siguientes componentes: (i) participación social mediante espacios de diálogo permanente con las comunidades del área de influencia; (ii) cumplimiento de la normativa y compromisos sociales previstos en la licencia y en la legislación aplicable; y (iii) gestión de impactos sociales, a través de medidas para prevenir, mitigar y manejar posibles efectos negativos y potenciar beneficios para las comunidades cercanas.

6. Inversiones Adicionales a Cuenta y Riesgo del Concesionario y Suficiencia de Recursos de la Interventoría

Para la Concesión Portuaria las Américas, la reactivación en la ejecución del terminal portuario además de aparejar los beneficios propios del cumplimiento del objeto contractual para el interés general y el patrimonio público, permite alinearse con la estrategia de transición energética, a la vez que se convierte en un dinamizador de la economía local y regional mediante la generación de empleo y la activación de cadenas logísticas asociadas a las actividades de comercio exterior propias de la operación portuaria.

Aunado a lo anterior, es de interés del Concesionario que la regularización del Contrato permita a la Nación y al Distrito de Santa Marta percibir el valor de la contraprestación variable que se hubiera causado con base en las estimaciones de carga del otrosí No. 2, en el evento en que la operación hubiera iniciado en el año 2022, para lo cual, se reitera la propuesta de reconocimiento de este componente entre 2022 y 2025, de manera que a partir del año 2026 rijan las nuevas condiciones que se convengan.

Lo anterior, bajo una compensación en especie, de manera que el Concesionario ejecutará el valor estimado de contraprestación variable en cuantía de USD \$ 583.882, consistente en la adquisición, instalación y operación de un brazo de cargue y descargue de la siguiente referencia o su equivalente: KANON MLA260

series SYMMETRIC DESIGN, con un valor mínimo al de la contraprestación indicada, según la información contenida en los Anexos 8.1, 8.2 y 8.3.

La principal razón por la cual el Concesionario ratifica la compensación bajo la modalidad de inversiones adicionales radica en la consideración de que ello redundará en beneficio para el Estado, comoquiera que al momento de la reversión se entregará a la Nación una infraestructura más robusta con mayor capacidad operativa.

En adición a lo anterior, el Concesionario también considera que la reactivación del proyecto es una ocasión propicia para hacer partícipe a la comunidad de la Zona de Influencia de los beneficios que su ejecución representa, de manera que se propone una Inversión Social, a cuenta y riesgo del Concesionario por un monto equivalente al uno por ciento (1%) del valor del contrato que corresponde a ciento ochenta mil ciento cincuenta y tres dólares con ochenta y nueve centavos (USD \$180.153,89).

La Inversión Social propuesta, será ejecutada durante la fase de construcción del puerto comprendida entre el 1 de mayo de 2027 y el 31 de agosto de 2028 y recaerá sobre los planes o programas que se convengan con la comunidad.

Las condiciones de reactivación del proyecto portuario y las nuevas estimaciones de proyecciones de inversiones y de carga, limitan el alcance de erogaciones adicionales a cargo del Concesionario, de manera que pueda garantizarse el debido cumplimiento de las obligaciones asumidas en la propuesta de Otrosí No. 3, por lo que se considera que el compromiso en inversiones adicionales solo puede alcanzar el porcentaje indicado, que se pone nuevamente en consideración de la entidad.

Finalmente, en relación con los recursos de la Interventoría, se aporta como Anexo 9 el extracto de la fiduciaria que da cuenta del monto total de los recursos para sufragar los costos asociados a la Interventoría del proyecto, además de lo cual se propone pactar la obligación de garantizar la suficiencia de recursos en el evento en que los mismos llegaren a ser insuficientes conforme al contrato que para el efecto suscriba la entidad.



Felipe Guerrero Zúñiga
Representante Legal