



SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL
AGUADULCE
BUENAVENTURA
AN ICTSI & PSA COMPANY

Buenaventura, 1 de octubre de 2019
SPIA – G2019 – 137

SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUAD
Enviada - Diaz Bernal Maria Alej

E0001934
FEC:2019/10/02 HOR:12:46:10 p.m.
OFICIO SPIA G2019 137 REFERENCIA

Doctor
LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura
Calle 24 A # 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No. 2019-409-103797-2
Fecha: 02/10/2019 15:21:57->303
OEM. SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO INDUSTRIA
Anexos:1 FOLIO



REFERENCIA.- Solicitud modificación plan de inversiones del contrato de concesión portuaria 010 de 2007.

Respetado Doctor,

De la manera más atenta, solicitamos la modificación del plan de inversiones contenido en la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007, modificado por los otrosíes 01 de 2009 y 03 de 2014, en los términos en que se menciona en este oficio.

1. Antecedentes.

- El día 28 de diciembre de 2007 la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce firmó un contrato de Concesión con el Instituto nacional de Concesiones (-en adelante – “INCO”-) para otorgar una concesión portuaria que tenga como objeto ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva la zona de uso público que incluye el sector de playa, terrenos de bajamar, y las zonas marítimas accesorias a aquéllas o éstas que se encuentren ubicados en la bahía interior de Buenaventura, por el término de 30 años.
- Dicho contrato ha sido modificado mediante los otrosíes 1 de 2009, 2 de 2010, y; 3 de 2014, éste último conteniendo el plan de inversiones vigente para la concesión portuaria 010 de 2007.
- Por medio de la Resolución 1118 de 2016 expedida por la Agencia Nacional de Infraestructura, en donde se Resolvió el recurso de reposición contra la Resolución 616 de 2015 de la Agencia Nacional de infraestructura, autorizó la modificación del

Conectando Oportunidades



SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL
AGUADULCE
BUENAVENTURA
AN ICTSI & PSA COMPANY

plan de inversiones de SPIA por un periodo de 180 días, para la Fase I del proyecto Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

- De acuerdo con lo anterior, el plan de inversiones del contrato de concesión portuaria 010 de 2007, es el que se resume a continuación:

	2009-2010		2012-13	2013-14	2014-2015	2015-2016	2019-2020	2020-21	
DESCRIPCIÓN	Subtotal (US\$)		Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Total Proyecto
Vía de Acceso	\$-		\$6.672.513	\$37.810.908	\$-	\$-	\$-	\$-	\$44.483.421
Acceso Franja de Vía			\$6.672.513	\$37.810.908					\$44.483.421
Dragado	\$-		\$13.223.304	\$19.834.957	\$-	\$-	\$-	\$-	\$33.058.261
dragado			\$13.223.304	\$19.834.957					\$33.058.261
Preparación del Terreno	\$-		\$0	\$10.770.798	\$7.539.559	\$3.231.239	\$11.554.813	\$2.921.100	\$36.017.509
Rellenos con material excavado				\$2.629.887	\$1.840.921	\$788.966	\$1.674.483	\$1.321.100	\$8.255.357
Estabilización de suelos			\$0	\$3.163.921	\$2.214.745	\$949.176	\$1.271.330		\$7.599.172
Dique en Tabla estacado			\$0	\$4.976.990	\$3.483.893	\$1.493.097	\$8.609.000	\$1.600.000	\$20.162.980
Terminal de contenedores			\$-	\$39.476.377	\$29.184.571	\$25.802.877	\$625.794	\$520.089	\$95.609.708
Pilotes(muelle)			\$-	\$12.679.576	\$9.509.682	\$9.509.682			\$31.698.940
Plataforma de muelle contenedores L 600 m			\$-	\$21.724.260	\$16.293.195	\$16.293.195			\$54.310.650
Pilotes(pasarela)			\$-	\$978.231	\$652.154				\$1.630.385
Plataforma de pasarela			\$-	\$1.738.440	\$1.158.960				\$2.897.400
Patio para contenedores			\$-	\$2.355.869	\$1.570.579		\$625.794	\$520.089	\$5.072.331
Terminal de Graneles sólidos y carbón	\$-		\$-	\$10.819.629	\$7.546.419	\$-	\$-	\$-	\$18.366.048
Plataforma de muelle L = 250 m				\$11.319.629	\$7.546.419				\$18.866.048
Patio para Carbón									\$-
Bodegas y sitios para graneles									\$-
Infraestructura de servicio	\$-		\$-	\$1.320.638	\$3.081.492	\$-	\$109.613		\$4.511.743
Acometidas eléctricas e iluminación				\$699.046	\$1.631.108				\$2.330.154
Acometidas agua				\$26.865	\$62.685				\$89.550

Conectando Oportunidades



DESCRIPCIÓN	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Subtotal (US\$)	Total Proyecto
Sistemas de protección contra incendios			\$119.514	\$278.865					\$398.379
Drenajes fluviales			\$135.036	\$315.084			\$60.004		\$510.124
Tratamiento de aguas servidas			\$54.377	\$126.881			\$43.112		\$224.370
Comunicaciones y Seguridad de los muelles			\$285.802	\$666.870			\$6.497		\$959.169
SUBTOTAL (A)			\$19.895.818	\$120.033.307	\$47.352.041	\$29.034.116	\$12.290.220	\$3.441.189	\$232.046.691
Inspección de Construcción			\$2.592.529	\$1.944.397	\$1.944.397	\$491.609	\$137.648		\$7.110.580
Mitigación Ambiental			\$648.132	\$486.099	\$486.099	\$122.902	\$34.412		\$1.777.644
Contingencias			\$324.066	\$243.050	\$243.050	\$61.451	\$17.206		\$888.823
Ingeniería y administración			\$453.693	\$340.269	\$340.269	\$86.032	\$24.088		\$1.244.351
SUBTOTAL (B)	\$-	\$-	\$4.018.420	\$3.013.815	\$3.013.816	\$761.993	\$213.354		\$11.021.398
SUBTOTAL (A+B)	\$-		\$19.895.818	\$124.051.727	\$50.365.856	\$32.047.932	\$13.052.213	\$3.654.543	\$243.068.089
Equipos (C)	\$-	\$-	\$33.750.000	\$19.468.800	\$-	\$5.625.000	\$18.108.000		\$76.951.800
Grúas Pórticos			\$22.950.000	\$7.650.000		\$3.825.000	\$11.475.000		\$45.900.000
Equipos Auxiliares			\$10.800.000	\$9.450.000		\$1.800.000	\$6.633.000		\$28.683.000
Escáner				\$2.368.800					\$2.368.800
SUBTOTAL (A+B+C)	\$-		\$19.895.818	\$157.801.727	\$69.834.656	\$32.047.932	\$18.677.213	\$21.762.543	\$320.019.889
Otros			\$2.000.000	\$-	\$-	\$-	\$-	\$-	\$2.000.000
Estudios Y diseños			\$2.000.000						\$2.000.000
GRAN TOTAL	\$-		\$21.895.818	\$157.801.727	\$69.834.656	\$32.047.932	\$18.677.213	\$21.762.543	\$322.019.889

- Que en fecha 13 de julio de 2017 con número de radicado 2017-409-073906-2, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., radicó ante la ANI una solicitud para solicitar la autorización para la construcción de 300 metros adicionales de muelle, de acuerdo con la descripción técnica incorporada dentro del contrato de concesión 010 de 2007 y su licencia ambiental.
- Mediante el otrosí aclaratorio 04 de 2019 de fecha 24 de septiembre de 2019, la ANI aclaró que el contrato de concesión portuaria de SPIA contempla la construcción de 300 metros adicionales de muelle, cuyo valor debe ser tenido en cuenta para el cálculo del Valor Presente Neto (Parágrafo Cuarto de la Cláusula Primera) en los eventos de la modificación del plan de inversiones.
- Que de acuerdo con radicado número 2019-409-102294-2 de fecha 27 de septiembre de 2019 el presupuesto del muelle es de USD\$37.008.315 más obras

Conectando Oportunidades

complementarias, y de acuerdo con el cronograma, éste será ejecutado durante un periodo de 110 semanas a partir del inicio de obras.

- Que mediante oficio de fecha 20 de agosto de 2019 con número de radicado 2019-409-086300-2, se solicitó el reconocimiento de las inversiones relacionadas con el Ítem "Preparación del Terreno" en zona de uso público, que estaban contempladas dentro del plan de inversiones, y que ya fueron realizadas.

2. Aspectos jurídicos.

El Parágrafo Primero de la Cláusula Cuarta del otrosí 01, que modifica la Cláusula Séptima del contrato de concesión 010 de 2007 permite la modificación del plan de inversiones del contrato de concesión portuaria 010 de 2007, en los siguientes términos:

"En el evento que la SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUADULCE S.A. solicite modificación del plan de inversiones aprobado en esta resolución, deberá garantizar que el V.P. (Valor Presente) de las inversiones, sea igual al registrado en el modelo financiero que dio origen a la contraprestación, descontado al 13,99% anual (WACC EN CORRIENTES). Para este efecto el V.P. de las inversiones es de CIENTO CUARENTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (USD 148.789.667)."

Así las cosas, el contrato de concesión permite que SPIA modifique el cronograma de inversión siempre y cuando: (i) se mantenga el valor presente de las inversiones contenidas en el contrato calculado con un WACC del 13,99%, y; (ii) se sustente el porqué la modificación propuesta obedece a la búsqueda de una mejor eficiencia en el puerto.

Sobre el cumplimiento del requisito financiero, el plan de inversiones propuesto tiene un VPN de \$152.503.587,40 utilizando un WACC del 13,99%, lo cual cumple con el Valor Presente mínimo contemplado en la Cláusula Cuarta del Otrosí 01 de 2009, el cual es de USD\$148.789.667, utilizando un WACC de 13.99%

En relación con el sustento de hecho, este se explica en el capítulo titulado "Sustento de hecho" de este documento.

3. Sustento de hecho.

3.1.El periodo de aprobación para la construcción de la extensión del muelle hace imposible la construcción de los 300 metros de muelle adicional antes de septiembre de 2021.



Conectando Oportunidades

Como se observó en el oficio radicado ante su entidad en fecha 27 de septiembre de 2019 con número de radicado 2019-409-102294-2, el periodo de construcción de la extensión del muelle de 300 metros es de 110 semanas, sin tener en cuenta el proceso de preparación de términos de licitación, selección, negociación y contratación del proponente.

Esto significa, que asumiendo que las obras comenzaran el día 01 de octubre de 2019 (que de por sí es imposible por lo explicado en líneas pasadas), estas no terminarían sino hasta finales de octubre de 2021, lo cual hace inviable pensar que es posible comenzar con dicho plazo, cuando el otrosí aclaratorio fue de fecha 24 de septiembre de 2019.

En el caso de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., la solicitud de autorización para la construcción de 300 metros de muelle bajo la forma de una modificación del plan de inversiones se radicó el día 13 de julio de 2017 con número de radicado 2017-409-073906-2, y esta solo fue resuelta por la Agencia Nacional de Infraestructura en septiembre de 2019 y firmado el día 24 de septiembre de 2019, que es más de dos años a partir del momento en que fue solicitada.

En el caso de la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., esta sociedad debe realizar un proceso de decisión corporativa y selección objetiva entre los distintos posibles contratistas para el desarrollo de las actividades de diseño, procura y construcción, siguiendo por lo menos los siguientes pasos:

- (i) Prediseños
- (ii) Preparación de pliegos
- (iii) Autorización de Junta Directiva para el inicio de la licitación, y aprobación de presupuesto
- (iv) Diseño y negociación de mecanismo de endeudamiento
- (v) Preparación de pliegos
- (vi) Lanzamiento de pliegos y solicitudes de oferta
- (vii) Revisión de ofertas
- (viii) Selección de proponentes finalistas
- (ix) Re-negociación de ofertas
- (x) Obtención de BAFO (*best and final offer*)
- (xi) Selección de contratista
- (xii) Negociación de contrato de construcción
- (xiii) Autorización definitiva de Junta Directiva
- (xiv) Firma del contrato de construcción
- (xv) Presentación de pólizas y demás condiciones precedentes al inicio

Lo anterior tiene un tiempo de duración aproximada de 14 meses, a partir del momento en que tome la decisión de iniciar el proceso por parte de la gerencia, y su Junta Directiva.



Conectando Oportunidades

Por supuesto, la demora en la respuesta a nuestra petición tiene como efecto el retraso en el cronograma de ejecución de las obras, y del proceso de toma de decisión, que, sumado al tiempo requerido para la selección del contratista para la construcción de la adición del muelle, tendrá como efecto que las obras solo puedan ser contratadas e iniciadas con seguridad, para el año 2024 como también se verá a continuación.

Del mismo modo, la inversión correspondiente a las dos grúas pórticos que operarían en la zona donde se extendería el muelle, también sufrirían un retraso, dado que no tiene ningún sentido adelantar la inversión en las grúas cuando no se tendría muelle para que las mismas puedan operar en modo efectivo.

3.2. Las condiciones del mercado, y las restricciones del canal de acceso de Buenaventura, tienen como efecto que sea necesario postergar las inversiones de Fase 2.

Efecto del Canal de Acceso:

De acuerdo con el artículo 7 de la Ley 1 de 1991, la construcción y mantenimiento de los canales de acceso público marítimos a los puertos, están a cargo de la Nación, por medio del INVIAS, para lo cual tiene a disposición el valor de las contraprestaciones portuarias.

La profundización del canal de acceso a Buenaventura juega un papel crítico para acceder en forma efectiva a las grandes motonaves que hoy existen y que ya ingresan a los terminales de Buenaventura, incluyendo al Puerto Aguadulce. En efecto, hoy para acceder a los terminales portuarios de Buenaventura existe esa gran restricción, porque solo se puede realizar durante la marea alta. La ventana de ingreso y salida por el canal público de aproximadamente 30 kilómetros de largo, está limitada a los picos de la marea alta. Esa ventana, para acomodar la entrada y salida de las motonaves grandes oscila entre dos y tres horas solamente en cada pico de marea, la cual ocurre aproximadamente cada 12 horas. Si una motonave de estas no alcanza a salir dentro de ese corto pico de marea alta y de acuerdo con el tráfico marítimo de todos los terminales de Buenaventura que compiten por la misma ventana de navegación en marea alta, se debe quedar 12 horas más. Es decir, resulta inmanejable para las líneas marítimas porque perderían la ventana de atraque en el siguiente puerto de recalada y así sucesivamente, en un sistema que funciona en cadena. Los horarios de ventanas de atraque se negocian con horarios fijos con cada terminal, y si se pierde una se genera una crisis en cascada.

En consecuencia, si esta situación se mantiene, es decir, si el gobierno nacional no acomete las obras de ampliación del canal de acceso, las opciones de las líneas serían las de no ingresar esos buques de gran tamaño, conectando a Buenaventura, y de hecho al comercio exterior del país con barcos menores o alimentadores, generando mayores fletes, mayores tiempos de tránsito, afectando la competitividad del país. Estas obras de profundización y ensanchamiento del canal, que además es solo de una vía, se supone que debieron realizarse



Conectando Oportunidades

desde hace varios años, sin haberse decidido hasta la fecha y sin conocerse cuándo se tomará una decisión por parte del gobierno nacional, ni con modelo contractual y de operación del mismo. Es más, una vez que esté tomada esa decisión, el proceso de contratación, obras y entrada en operación tardará muchos meses, todo lo cual afecta en grado sumo los planes de ampliación del muelle del Puerto Aguadulce.

En resumen, hasta que no esté resuelta la extensión del canal público de acceso a Buenaventura, no tiene sentido operativo, comercial ni económico hacer las obras de ampliación del muelle del Puerto Aguadulce, debido a que esta ampliación del muelle no podría operarse. Pensar en ingresar, atracar y zarpar dos grandes motonaves al tiempo en un corto período de dos a tres horas de alta marea, junto con motonaves similares que operan en los dos puertos de contenedores vecinos, resulta imposible. Ahora, bien, este es uno solo de los elementos o razones para pedir aplazamiento de esta inversión de extensión de muelle, como se expone en los siguientes capítulos.

Como se ve, si bien el Gobierno nacional viene estudiando la ampliación del canal de acceso a Buenaventura, ésta no se ha hecho. Ahora bien, una vez realizada, permitirá el ingreso de barcos de mayor tamaño a la bahía de Buenaventura incluyendo a la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce sin restricción de horarios de marea alta. En ese momento, será eficiente y operativamente adecuado tener un muelle total de 900 metros, y todos los equipos para atender de manera simultánea a dos naves con esloras superiores a los 340 metros.

En adición a lo anterior, de acuerdo con lo que anuncie el Gobierno nacional relacionado con la profundización del canal de acceso de Buenaventura, las obras asociadas a la construcción de 300 metros adicionales de muelle pueden variar en factores estructurales u operativos como, por ejemplo, las cargas portantes que las estructuras del muelle deben tener, o la profundidad de los pilotes, las condiciones técnicas de los equipos como grúas pórticos y su largo de brazo o boom, o las condiciones técnicas del muelle.

Efecto de las Condiciones de Mercado:

Según las noticias del sector, “desde un punto de vista más general, hasta el año 2008, tanto la Economía mundial como el Comercio mantuvieron tasas de crecimiento cerca de dos a tres veces la tasa de crecimiento del PIB mundial. La mayor parte del comercio mundial es transportado por barco, por ende, el volumen de envíos y el tráfico de buques creció en la misma proporción.

A partir del año 2006, la capacidad de la flota mundial y la demanda de la misma estaban en equilibrio por primera vez en muchos años para prácticamente todo tipo de buques. Hubo incluso preocupaciones, **de que la demanda pudiera superar la capacidad** y además de si la capacidad de construcción naval mundial sería suficiente para atender el aumento del



Conectando Oportunidades

volumen de transporte, más el reemplazo necesario de los buques, que por su antigüedad tuvieron que ser desincorporados del servicio" (marygerencia, 2010).

Por su parte, el Diario El País en nota publicada menciona que, "No solo se construyeron más barcos; se construyeron cada vez de mayor tamaño. Mega Buques fueron construidos, por ejemplo, nuestro buque de diseño (Marie Maersk) tiene 399 metros de eslora (el equivalente a 4 canchas de fútbol) con capacidad de más de 18,000 TEUS. El objetivo de los mega barcos es generar economías de escala. "Cuanto mayor es el tamaño, menores los costes por contenedor" (Ferrer, 2015).

Asimismo, entre los medios consultados en el sector, se identificó que, "la crisis financiera de 2008 detuvo bruscamente este crecimiento y dio lugar a un fuerte bajón en el comercio. El comercio mundial disminuyó en un 40% en pocos meses desde su nivel más alto a mediados de 2008 a un nivel comparable al de 2005. Ese bajón en el comercio mundial se tradujo en una reducción dramática de la carga a ser transportada alrededor del mundo y ello ocurre justo cuando las entregas de nuevos buques de los diferentes astilleros del mundo estaban a punto de materializarse. Por supuesto, el comportamiento de los fletes marítimos fue el de una fuerte tendencia a la baja y las empresas navieras tuvieron que encontrar maneras de hacer frente a esta nueva situación.

Debido a que los ingresos tanto para las navieras y armadores disminuyeron, la primera acción que ellos tomaron fue la de reducir costos, siendo las principales áreas las que se mencionan a continuación:

- Reducción de la velocidad de crucero.
- Desincorporación temporal del servicio de algunos buques.
- Retraso de los programas de mantenimiento y reparación.
- Reducción de tripulaciones.

Era un escenario de mucha incertidumbre, ya que todas las predicciones comerciales fueron erradas, y las navieras se enfrentaban a una reducción de la economía mundial con un exceso de capacidad.

Las primeras acciones adoptadas, no lograron estabilizar la crisis financiera, por lo que era necesario adoptar otras de manera más urgente y contundente" (marygerencia, 2010).

I. Alianzas y Adquisiciones

El diario El País menciona que "el índice Baltic Dry —que combina las principales cargas, tamaños y rutas— es la referencia del mercado de transporte a granel. En 2003, el índice, que se había mantenido relativamente estable desde su creación, empezó a fluctuar espectacularmente. El 30 de junio de 2008 marcó su récord histórico de 11.793 puntos. Pero



Conectando Oportunidades

ni la demanda de materias primas era inagotable ni la economía china iba a seguir creciendo al mismo ritmo. A finales del año 2014, la burbuja se vino abajo definitiva y estrepitosamente.

La crisis en Europa y el bajón en el crecimiento chino colocaron a las grandes compañías de contenedores en un brete. ¿Cómo llenar los mega barcos? En los tiempos del boom chino, ya era de por sí difícil obtener cargas para los trayectos de vuelta. Las empresas ofrecen fletes a precios tan bajos fomentando aún más la crisis financiera de las líneas marítimas.

A raíz de esta situación las líneas marítimas optaron por realizar una acción similar a la llevada a cabo por las grandes compañías aéreas—**las alianzas**. En diciembre de 2011, seis grandes compañías anunciaron su intención de crear una ruta común entre Asia y Europa. No todas las alianzas fueron aprobadas ya que podrían ser consideradas como monopolios.

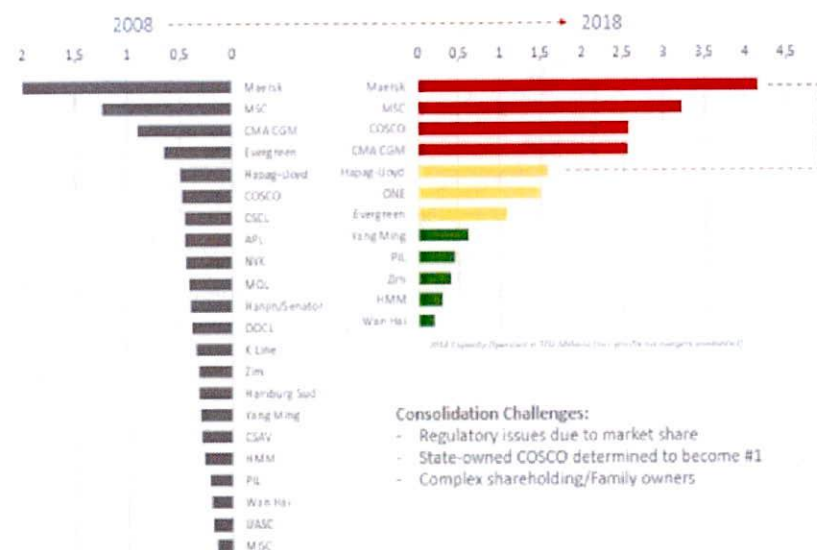
Entre el año 2012 a la fecha, se lograron tres grandes alianzas:

- 2M: Constituida por Maersk / Hamburg Süd, MSC
- The Ocean Alliance: Constituida por CMA CGM/APL, COSCO/OOCL, Evergreen, Wan Hai y PIL
- The Alliance: Constituida por Hapag Lloyd, ONE (que fue la unión de MOL, NYK, KLINE) y Yang Ming (IContainers, 2016)

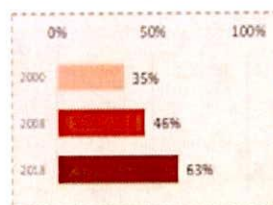
Cuando las alianzas no son posibles, **la consolidación** sigue de la forma más convencional: fusiones y adquisiciones. En diciembre de 2014, la alemana Hapag Lloyd y la chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) se fusionaron para crear la que sería la cuarta compañía del mundo. Tres meses más tarde, la también alemana Hamburg-Süd cerró un acuerdo para hacerse con la igualmente chilena Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) por cerca de 160 millones de dólares, COSCO adquiere a China Shipping y OOCL, CMA CGM adquiere a APL y recientemente Maersk Line adquiere a Hamburg-Süd” (Ferrer, 2015).



Conectando Oportunidades



Control de la capacidad mundial en contenedores - TOP 5 Navieras



What has changed?

- 'Global' carriers down from 22 to 12
- Scale of operations have increased by
 - 2.1 x - Maersk
 - 2.5 x - MSC
 - 2.8 x - CMA CGM
 - 3.1 x - Hapag-Lloyd
 - 4.2 x - COSCO

(Fuente: Alphaliner)

Hacia finales del año 2008, el 46% del comercio global estaba concentrado en un total de 22 navieras. Como podemos observar en la gráfica anterior, hacia el año 2018 el 63% del comercio global se concentraba en 12 navieras. De estas 12 navieras y de este grupo aproximadamente el 70% de los contenedores movilizados en el mundo está concentrado en 5 líneas marítimas: Maersk, MSC, Cosco, CMA CGM, Hapag Lloyd.

II. Impacto para la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.

Colombia no es ajeno al impacto de las alianzas y adquisiciones en el transporte marítimo mundial. Hacia el año 2018 Buenaventura recibía entre sus 3 terminales especializadas en contenedores un total de 19 servicios, para el año 2019 continuaron los cambios dejando así un total de 14 servicios.

Una de las terminales en Buenaventura apostó a incrementar el transbordo desde el año 2015, sin embargo, en agosto de 2019 inició la operación de la terminal marítima Posorja en Ecuador (DP WORLD), que es un puerto de aguas profundas atrayendo inmediatamente servicios de transbordo operados por grandes buques, operaciones que se hacían desde Buenaventura, todo por la falta de un canal de acceso profundo en Buenaventura. (Las2Orillas, 2019)

El total de TEUS movilizados por las tres diferentes terminales en Buenaventura suma de algo más de 1 millón en el 2018, pero la proporción cambiará en los próximos años. Las navieras ahorrarán costos y tiempo y ya no tendrán que detenerse en Buenaventura para

Conectando Oportunidades

dirigirse directamente a Guayaquil. Del millón de contenedores proyectados para llegar en el 2019, se estima que alrededor de una tercera parte que compite por carga de transbordo preferirá el puerto de Posorja en Ecuador, por sus condiciones de acceso (Las2Orillas, 2019).

No solo la puesta en marcha de Posorja en Ecuador ha puesto en una situación retadora al país, sino que el hecho que el canal de acceso de Buenaventura aun no cuente con la profundidad adecuada para estas mega naves, pone a la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. y demás terminales de esta ciudad en una situación de desventaja competitiva, ya que estos buques deben esperar el efecto de las mareas para poder ingresar o salir de Buenaventura.

De no tomar el Gobierno Colombiano la decisión urgente de dragar el canal de acceso, el pacífico colombiano está condenado a volverse un puerto para buques pequeños/alimentadores. Para el año 2020 se proyecta que quedarán tan solo 13 servicios.

Frente a estos hechos: (i) La inminente reducción de los servicios para la bahía de Buenaventura, y; (ii) la futura profundización del canal de acceso de la bahía de Buenaventura, es necesario diferir en el tiempo la ejecución de inversiones para la extensión del muelle en 300 metros longitudinales adicionales contemplada en el contrato de concesión portuaria, pues dichas inversiones no tendrían un efecto positivo en la operación del puerto, sino hasta tanto se aclaren la condiciones de acceso y competitividad de los puertos ubicados en la Bahía de Buenaventura.

Ferrer, T. (8 de Marzo de 2015). *El País*. Obtenido de El País:

https://elpais.com/economia/2015/03/06/actualidad/1425664728_936295.html

IContainers. (6 de Septiembre de 2016). *IContainers*. Obtenido de IContainers: <https://www.icontainers.com/es/2016/09/06/las-alianzas-navieras-futuro-del-transporte-maritimo/>

Las2Orillas. (20 de Agosto de 2019). *Las2Orillas*. Obtenido de Las2Orillas: <https://www.las2orillas.co/el-superpuerto-de-guayaquil-que-tiene-en-jaque-la-carga-en-buenaventura/>

marygerencia. (4 de Agosto de 2010). *marygerencia*. Obtenido de marygerencia: <https://marygerencia.com/2010/08/04/la-crisis-financiera-mundial-y-la-seguridad-del-transporte-maritimo/>

Fuentes:

<https://www.las2orillas.co/el-superpuerto-de-guayaquil-que-tiene-en-jaque-la-carga-en-buenaventura/>
<https://csterupo.com/alianzas-entre-navieras-2018/>
<https://marygerencia.com/2010/08/04/la-crisis-financiera-mundial-y-la-seguridad-del-transporte-maritimo/>
https://elpais.com/economia/2015/03/06/actualidad/1425664728_936295.html
<https://www.icontainers.com/es/2016/09/06/las-alianzas-navieras-futuro-del-transporte-maritimo/>
<https://www.alphaliner.com/>

3.3. Las demás actividades relacionadas con la Fase 2, algunas deben ser ajustadas y otras desplazadas, de acuerdo con la solicitud de modificación incluida en este oficio.



Conectando Oportunidades

La Cláusula Primera del Otrosí 03 de 2014 señaló:

“La segunda fase contempla en el cronograma de inversión incluye la adquisición de 2 grúas pórtico adicionales y la construcción de un área de patios de 13,18 hectáreas, de los cuales: 8,91 hectáreas corresponden a áreas de uso público, y el resto, esto es 4,27 hectáreas a terrenos adyacentes propiedad de la Sociedad Portuaria.”

Así, la ejecución de la Fase 2 prevista inicialmente dentro del contrato de concesión portuaria, incluye las actividades de: construcción de un patio de contenedores de 8,91Has y la adquisición de 2 grúas pórtico adicionales.

Respecto de la adquisición de 2 grúas pórticos solo se necesitarán una vez se esté en proceso de construcción del muelle adicional, estas actividades y sus inversiones correspondientes, también deben ser desplazadas en el tiempo, para ser ejecutadas en el periodo entre 2024 y 2026.

Lo anterior también parte del hecho que la justificación de la adquisición de 2 grúas pórtico adicionales, solo tendrá sentido desde el punto de vista operativo, una vez se haya construido los 300 metros adicionales del muelle de contenedores.

Antes de ese hito, no tiene ningún sentido adquirir equipos, cuya razón de ser y cuyo espacio físico donde estarán instaladas, aun no existe, y solo existirá hasta el 2026.

El tema de la construcción de patios merece un tratamiento particular, que se describe a continuación:

Existe una necesidad de contar con zonas amplias donde se puedan almacenar contenedores vacíos, ya que esto se torna crítico, dado el alto flujo de contenedores vacíos en Buenaventura que representa más del 30 % del volumen total, con tiempos de permanencia muy superiores a los contenedores llenos, sumado a esta situación las líneas navieras solicitan tener un *Free Pool* (cantidad mínima de contenedores vacíos permanentes dentro del terminal), para evitar que los contenedores salgan del Terminal y se acopien en áreas externas, con la poca eficiencia y mayores costos que todo esto conlleva.

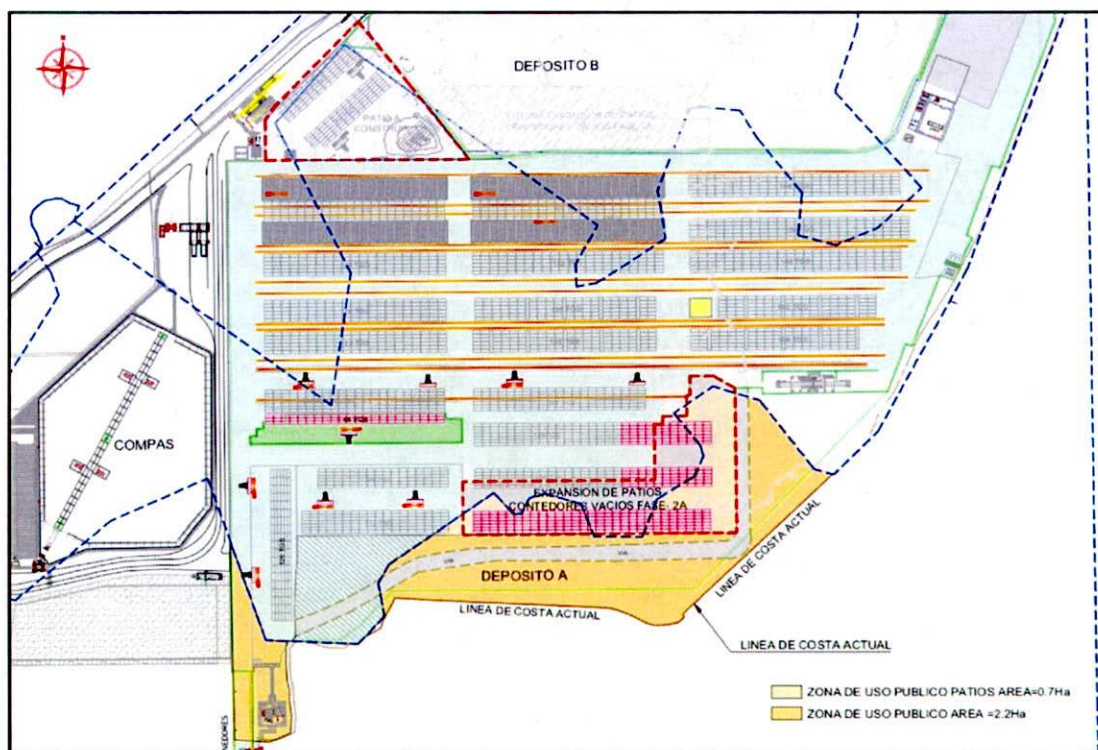
En la siguiente imagen se puede observar la situación de las áreas actuales destinadas a la expansión de patios para contenedores vacíos.

Actualmente existe una zona, que fue rellenada, y que presenta un cierto grado de consolidación porque la sobrecarga de suelo tiene más de 4 años, y por ende se comenzará la construcción de patios para contenedores vacíos en esta área, a la que llamaremos Fase 2A. Dado que los patios, por temas de eficiencia operativa, deben tener superficies regulares



Conectando Oportunidades

se tiene previsto la construcción de 12.500 m² en un área mixta, donde más de 7000 m² se ejecutarán en área pública y el resto es terrenos adyacentes.



También se ejecutarán obras destinadas a poder extender los patios en el área de uso público en tierras ganadas al mar, para ello se construirán obras de protección costera que puedan contener los suelos, formando los terraplenes de las futuras explanaciones para la construcción de patios. Todas las inversiones previstas en estas obras se corresponden al Ítem 400 Terminal de Contenedores

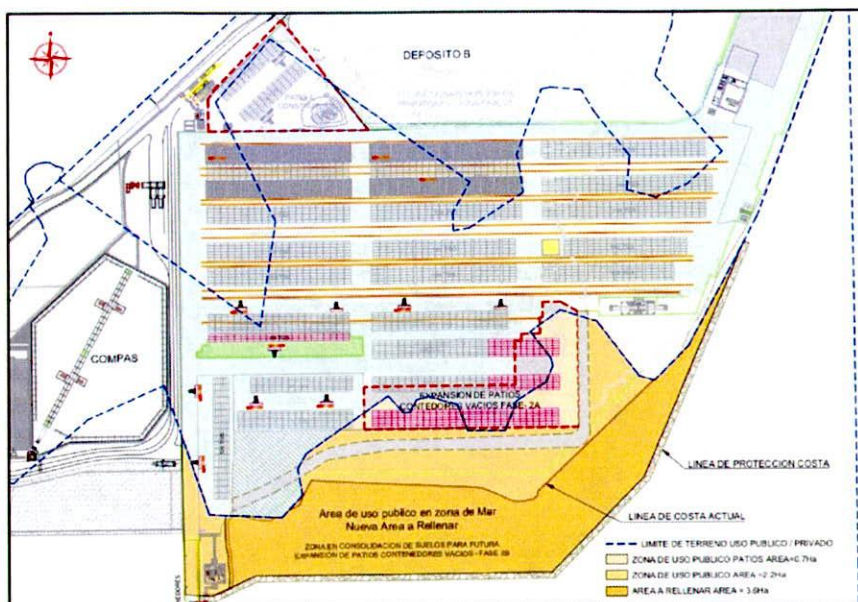
En la siguiente imagen, se observa la línea de costa actual y la zona que sería ganada al mar.

[Handwritten signature]

Conectando Oportunidades

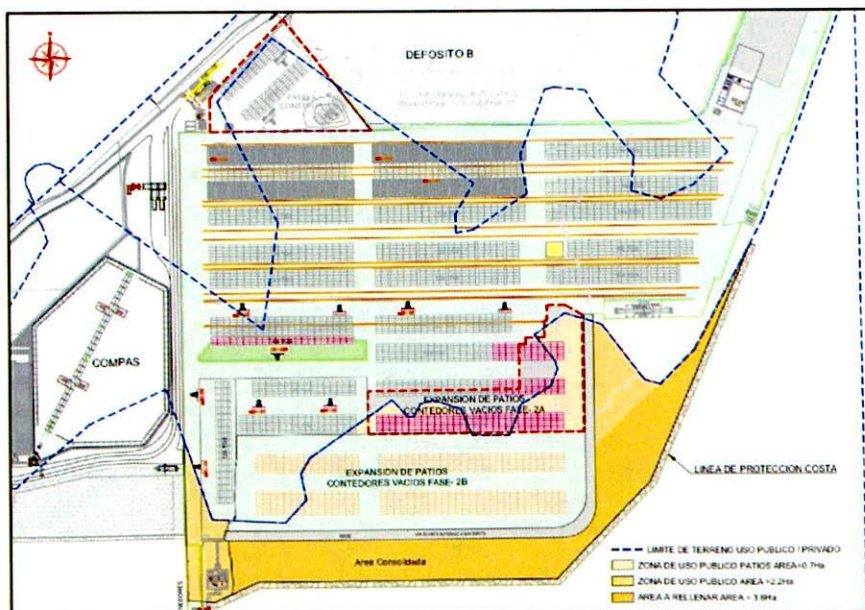


SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL
AGUADULCE
BUENAVENTURA
AN ICTSI & PSA COMPANY



Una vez que los suelos se hayan consolidado se procederá a complementar la construcción de los patios para contenedores vacíos, denominada Fase 2B. El área de intervención de toda esta zona es de 65,000 m².

En la siguiente imagen se puede observar la configuración final proyectada para los patios, que, de acuerdo con los cálculos de volúmenes, serían suficientes para atender todo el volumen proyectado.



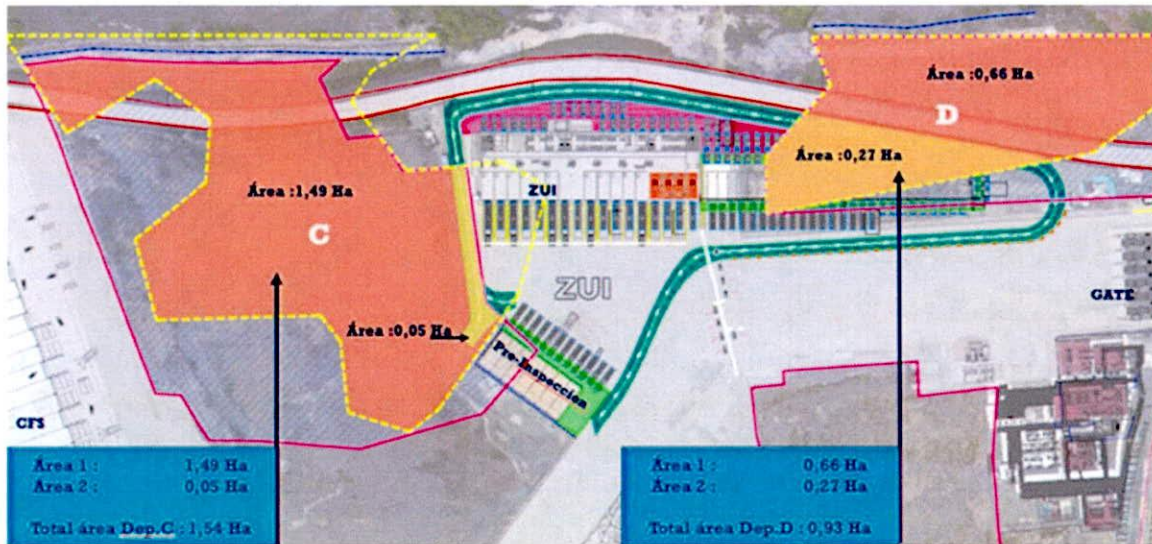
Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacifico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



Adicionalmente, también en la zona de uso público C y D se ejecutarán obras de pavimentación en un área de 3200 m² adicionales, que también corresponden al Ítem 400 Terminal de Contenedores.



En el sentido de lo expuesto, se requiere, es eficiente y técnicamente viable la construcción de 6,5 Hectáreas de patios para contenedores, y no de 8,91 hectáreas, como estaba previsto en el otrosí 03 del contrato de concesión portuaria 010 de 2007.

3.4. Inclusión de los valores asociados a la extensión de 300 metros del muelle, como parte del VPN.

El párrafo cuarto de la Cláusula Primera del Otrosí aclaratorio 04 al Contrato de Concesión portuaria 010 de 2007 señaló:

“Párrafo Cuarto.- La aclaración efectuada en el presente otrosí no dará lugar a la revisión del plazo y contraprestación contractualmente establecidos en el otrosí No. 1 de 2009. Sin perjuicio de lo anterior, los valores asociados a la ejecución de las actividades de inversión correspondientes a la Fase 2 (incluidos los 300 metros de muelle adicional para la atención de buques portacontenedores), serán tenidos en cuenta para efecto de verificar el cumplimiento del mantenimiento del Valor Presente Neto en los términos del Párrafo Primero de la Cláusula Cuarta del Otrosí No. 1 de 2009 del Contrato de Concesión Portuaria No. 010 de 2007”
 (Subraya fuera del texto)

En el sentido de los transcrito arriba, si bien es cierto que a partir de la aclaración incluida en el otrosí aclaratorio 04 de 2019 la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. no puede



Conectando Oportunidades

reclamar un mayor plazo o una menor contraprestación, si se reservó el derecho de incluir el valor de la extensión del muelle, dentro del cálculo del Valor Presente Neto para efectos de solicitar el desplazamiento de las inversiones que a la fecha están pendientes.

Para ese efecto, el plan de inversiones propuesto tiene las siguientes características:

- Para el periodo 2019 – 2021 se incluyen inversiones en:
 - o Se mantienen los valores ya ejecutados en movimiento de tierras
 - o Se incrementa la inversión en patios (USD\$7.000.000 aproximadamente) para la construcción de 6,5 Has de patios;
 - o Se adicionan inversiones en equipos auxiliares por valor de USD\$1.350.000 representada en: 2 camiones de terminal, 2 trailers de camión, 1 Empty Handler; 2 Straddel Carriers.
- Para el período de 2024 – 2026 se incluyen inversiones en:
 - o Extensión de 300 metros de muelle (USD\$37.000.000)
 - o Realización de obras de dragado (USD\$8.000.000)
 - o Adquisición de 2 grúas pórtico (USD \$20.400.000)
- Se incluyó la actividad de la extensión del muelle por 300 metros el cual será ejecutado en un periodo de 110 semanas (2 años y 1.5 meses, sin incluir proceso de selección de contratista), a partir del año 2024.

Asimismo, siendo que el Otrosí Aclaratorio 04 de 2019 estableció el plazo de la Fase 2 para la ejecución de las obras de la extensión del muelle en una longitud de 300 metros, más dragado y equipos complementarios, mediante este oficio también se solicita el desplazamiento en la ejecución de dicha actividad, para el periodo comprendido entre 2024 y 2026.

3.5.No se incluyen inversiones adicionales por movimiento de tierras, debido a que la totalidad de estas inversiones ya fueron ejecutadas.

Tal y como se demostró en el oficio de fecha 20 de agosto de 2019 con número de radicado 2019-409-086300-2, las inversiones relacionadas con el movimiento de tierras del puerto en zona de uso público, que están contempladas dentro del plan de inversiones, ya fueron realizadas para la fecha de radicación de esta comunicación.

Por lo anterior, no se prevé inversión adicional alguna relacionada con el ítem “movimiento de tierras” en el área de uso público, ya que esta actividad fue completada en un 100%.

3.6.Cumplimiento del requisito del mantenimiento de VPN del Contrato de Concesión 010 de 2007.



Conectando Oportunidades



El plan de inversiones propuesto tiene un VPN de \$ 152.503.587,40 bajo los términos del Parágrafo 1 de la Cláusula Cuarta del otrosí 01 de 2009, que modificó la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007, y por lo tanto cumple con el mínimo establecido de USD\$148.789.667, utilizando un WACC de 13,99%, de acuerdo con cómo lo ordena el Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007.

PETICIÓN.

1. Que se modifique el plan de inversiones del Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007, por el siguiente⁹:

		Investment Plan addendum N° 3 from 2014 to the concession contract agreement N° 010																				
Investment Item	Description	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030
100	Access road				6.872.513	37.810.908	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
200	Dredging				13.223.304	19.834.957	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.000.000	-	-	-	-	-
201	Dredging				13.223.304	19.834.957	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.000.000	-	-	-	-	-
300	Site preparation				-	10.770.798	7.339.559	3.231.239	-	-	-	11.554.813	2.921.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
301	In-fill with excavated material				-	2.629.887	1.840.921	788.966	-	-	-	11.554.813	2.921.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
302	Estabilización de suelos				-	3.163.921	2.214.745	949.176	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
303	Coastal protection				-	4.976.990	3.483.893	1.493.097	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
400	Container terminal				-	19.476.377	29.184.571	25.802.877	-	-	-	2.800.000	4.560.000	-	-	-	18.500.000	18.500.000	-	-	-	-
401	Quay Piles				-	12.679.576	9.509.682	9.509.682	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
402	Quay platform				-	21.724.360	16.293.135	16.293.135	-	-	-	-	-	-	-	-	18.500.000	18.500.000	-	-	-	-
403	Trestle Piles				-	978.231	652.154	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
404	Trestle platform				-	1.738.440	1.158.960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
405	Container Yards				-	2.355.869	1.570.579	-	-	-	-	2.800.000	4.560.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
500	Bulk terminal				-	10.819.829	7.546.419	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
600	Infrastructure facility				-	1.320.639	3.081.482	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBTOTAL (A)					19.895.818	120.033.307	47.352.040	29.034.116	-	-	-	14.354.813	7.481.100	-	-	-	26.500.000	18.500.000	-	-	-	-
700	Construction Engineering and Inspection				-	2.592.529	1.944.397	1.944.397	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
701	Environmental mitigation				-	648.132	486.099	486.099	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
703	Contingency				-	324.066	243.050	243.050	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
704	Engineering and management				-	453.693	340.269	340.269	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBTOTAL (B)					-	4.018.420	3.013.815	3.013.815	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBTOTAL (A+B)					19.895.818	124.051.727	50.365.856	32.047.932	-	-	-	14.354.813	7.481.100	-	-	-	26.500.000	18.500.000	-	-	-	-
800	Equipment (C)				-	33.750.000	19.468.800	-	-	-	-	1.350.000	-	-	-	-	3.400.000	18.360.000	-	-	-	-
801	Quay Cranes				-	22.950.000	7.650.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.040.000	18.360.000	-	-	-	-
802	Auxiliary Equipment				-	10.800.000	9.450.000	-	-	-	-	1.350.000	-	-	-	-	1.360.000	-	-	-	-	-
803	Scanner				-	-	2.368.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUBTOTAL (A+B+C)					19.895.818	157.801.727	69.834.656	32.047.932	-	-	-	14.354.813	8.831.100	-	-	-	29.900.000	36.860.000	-	-	-	-
1000	Others				-	2.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL \$ 373128045,4009		-	-	-	21.895.818	157.801.727	69.834.656	32.047.932	-	-	-	14.354.813	8.831.100	-	-	-	29.900.000	36.860.000	-	-	-	-

2. Que se autorice la reducción del compromiso de construir 8,9 hectáreas de patios para contenedores vacíos, para pasar a 6,5 hectáreas de patios para contenedores vacíos.

Cordialmente,


MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA
Gerente General

Anexo.- Plan de inversiones propuesto.

⁹ Resaltamos los cambios.

ANEXO 1

Investment Plan addendum N°3 from 2014 to the concession contract agreement N°10														2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030
Investment Item	Description	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028	2028-2029	2029-2030
100	Access road				6.672.513	37.810.908	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
200	Dredging				13.223.304	19.834.957	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.000.000	-	-	-	-	-
201	Dredging				13.223.304	19.834.957	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8.000.000	-	-	-	-	-
300	Site preparation				-	10.770.798	7.539.559	3.231.239	-	-	-	11.554.813	2.921.100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
301	In-fill with excavated material					2.629.887	1.840.921	788.966				11.554.813	2.921.100									
302	Estabilización de suelos					3.163.921	2.214.745	949.176					-									
303	Coastal protection					4.976.990	3.483.893	1.493.097														
400	Container terminal				-	39.476.377	29.184.571	25.802.877	-	-	-	2.800.000	4.560.000	-	-	-	18.500.000	18.500.000	-	-	-	-
401	Quay Piles					12.679.576	9.509.682	9.509.682														
402	Quay platform					21.724.260	16.293.195	16.293.195									18.500.000	18.500.000				
403	TrestlePiles					978.231	652.154															
404	Trestle platform					1.738.440	1.158.960															
405	Container Yards				-	2.355.869	1.570.579					2.800.000	4.560.000									
500	Bulk terminal				-	10.819.629	7.546.419	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
600	Infrastructure facility				-	1.320.639	3.081.492	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SUBTOTAL (A)				19.895.818	120.033.307	47.352.040	29.034.116	-	-	-	14.354.813	7.481.100	-	-	-	26.500.000	18.500.000	-	-	-	-
700																						
701	Construction Engineering and Inspection					2.592.529	1.944.397	1.944.397														
702	Environmental mitigation					648.132	486.099	486.099														
703	Contingency					324.066	243.050	243.050														
704	Engineering and management					453.693	340.269	340.269														
	SUBTOTAL (B)				-	4.018.420	3.013.815	3.013.815	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SUBTOTAL (A+B)				19.895.818	124.051.727	50.365.856	32.047.932	-	-	-	14.354.813	7.481.100	-	-	-	26.500.000	18.500.000	-	-	-	-
800	Equipment (C)				-	33.750.000	19.468.800	-	-	-	-	-	1.350.000	-	-	-	3.400.000	18.360.000	-	-	-	-
801	Quay Cranes				-	22.950.000	7.650.000										2.040.000	18.360.000				
802	Auxiliary Equipment				-	10.800.000	9.450.000					1.350.000					1.360.000	-				
803	Scanner					-	2.368.800															
	SUBTOTAL (A+B+C)				19.895.818	157.801.727	69.834.656	32.047.932	-	-	-	14.354.813	8.831.100	-	-	-	29.900.000	36.860.000	-	-	-	-
1000	Others				2.000.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL \$ 371526045,4009	-	-	-	21.895.818	157.801.727	69.834.656	32.047.932	-	-	-	14.354.813	8.831.100	-	-	-	29.900.000	36.860.000	-	-	-	-

De: Contactenos
Para: Orfeo Radicar
Asunto: RV: Alcance solicitud desplazamiento de inversiones Puerto Aguadulce
Fecha: Tue, 28 Jul 2020 01:43:20 +0000
Remite: contactenos@ani.gov.co
Archivos adjuntos 1 :
Alcance Desplazamiento de Inversiones VF.pdf

P {margin-top:0;margin-bottom:0;} Buen d?a

Por favor incluir en el sistema y asignar a VGC FINANCIERO y GIT PORTUARIO para conocimiento
Gracias

De: Maria Alejandra Diaz Bernal
Enviado: lunes, 27 de julio de 2020 12:27 p. m.

Para: Contactenos

Cc: Miguel Alexei Landinez Santos ; Fernando Alberto Hoyos Escobar

Asunto: Alcance solicitud desplazamiento de inversiones Puerto Aguadulce Buenas tardes, Por medio del presente nos permitimos radicar Alcance a la solicitud de desplazamiento de inversiones Puerto Aguadulce. Un cordial saludo,

Maria Alejandra Diaz B.

Compliance Coordinator mdiaz@puertoaguadulce.com Carrera 9 # 113 ? 52 Of. 507 Bogot? - Colombia web www.puertoaguadulce.com La informaci?n contenida en este mensaje y sus anexos es confidencial, privilegiada y protegida por la Ley. Ha sido dirigida a la persona o personas que constan como recipientes. Si usted no es la persona a la cual ha sido dirigido este mensaje, queda usted formalmente notificado de que la retenci?n, difusi?n, distribuci?n o copia de este mensaje esta estrictamente prohibido. Si usted no es la persona a la cual ha sido dirigido este mensaje notifiquenos inmediatamente y borre el mensaje y sus anexos de su computador. Tenga presente que el email es una manera informal de comunicaci?n, cuya confiabilidad es limitada. Ninguna obligaci?n o aceptaci?n ha sido autorizada o pretendida mediante este mensaje, salvo que as? expresamente se lo haya hecho constar. Las comunicaciones formales exigen firmas manuscritas. -- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A

The information contained in this message and attachment is confidential, it may be privileged and protected from disclosure by law. It is intended for the designated recipient(s) only. If you are not the designated recipient you are hereby notified that retention, dissemination, distribution or copying of this message or any attachment is strictly prohibited. If you are not the intended recipient please notify us immediately and delete it from your computer system. E-mail is an informal means of communication of limited reliability. No agreement or binding signature, express or implied, is authorized or intended by the above message unless expressly stated. Formal communications warrant handwritten signatures -- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A Contactenos

Servicios

Atenci?n al Ciudadano

Vicepresidencia Administrativa y Financiera

PBX: 571 - 484 8860 Ext: 1368

Calle 24 A Nro. 59 - 42 Edificio T4, Piso 2

Bogot? D.C. ? Colombia - www.ani.gov.co

?Resoluci?n 0666 del 24 de abril de 2020 expedida por el

Ministerio de Salud y Protecci?n Social Principales medidas de bioseguridad: L?vese las manos frecuentemente. Use el tapabocas cubriendo nariz y boca. Practique el distanciamiento f?sico. Lo invitamos a descargar y reportar diariamente

su condici?n de salud en la Aplicaci?n CoronApp-Colombia o en Alissta si cuenta con la Caja de Compensaci?n COMPENSAR? Por favor piense en el medio ambiente antes de Imprimir este correo La informaci?n contenida en este correo electr?nico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / En la Agencia Nacional de Infraestructura respetamos y garantizamos que los datos personales suministrados por usted, a trav?s de nuestros canales de comunicaci?n, est?n protegidos y no se divulgar?n sin su consentimiento. Cumplimos con nuestra pol?tica de Confidencialidad y Protecci?n de Datos. Si quiere conocerla lo invitamos a consultarla en: <https://www.ani.gov.co/contenido/politicas-tic>. Si ha recibido este mensaje por error, por favor notif?queselo inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no est?n relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no est?n avaladas por la compa??a.



Bogotá D.C., 27 de julio de 2020.
SPIA-G2020- 122

Doctor
LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-
Ciudad.

REFERENCIA. SPIA.- Alcance a solicitud de desplazamiento de inversiones con radicado 2019-409103797-2.

A. Aspectos ambientales de la petición.

La licencia ambiental para la construcción y operación de SPIA incluyó todas las actividades de dragado necesarias para su desarrollo. Así, el dragado de profundización fue autorizado a través del artículo 8º de la Resolución 1762 de 2008 de la ANLA, aclarado por el artículo 6º de la Resolución 981 de 2009, en los siguientes términos:

“Autorizar la actividad de dragado de profundización del canal de acceso y zona de maniobras con un volumen de hasta de 3’147.000 m3, de los cuales 2’147.000 m3 se removerán con draga de tolva y un volumen de 1’000.000 m3, correspondientes a los afloramientos de lodolitas y limonitas, que se extraerán mediante draga de corte.”

Es también a través Resolución 981 de 2009 de la ANLA, que se definen a través del artículo 1º, las coordenadas que definen el polígono del canal de acceso y la dársena de maniobras al interior del cual habrían de desarrollarse las actividades de dragado autorizadas.

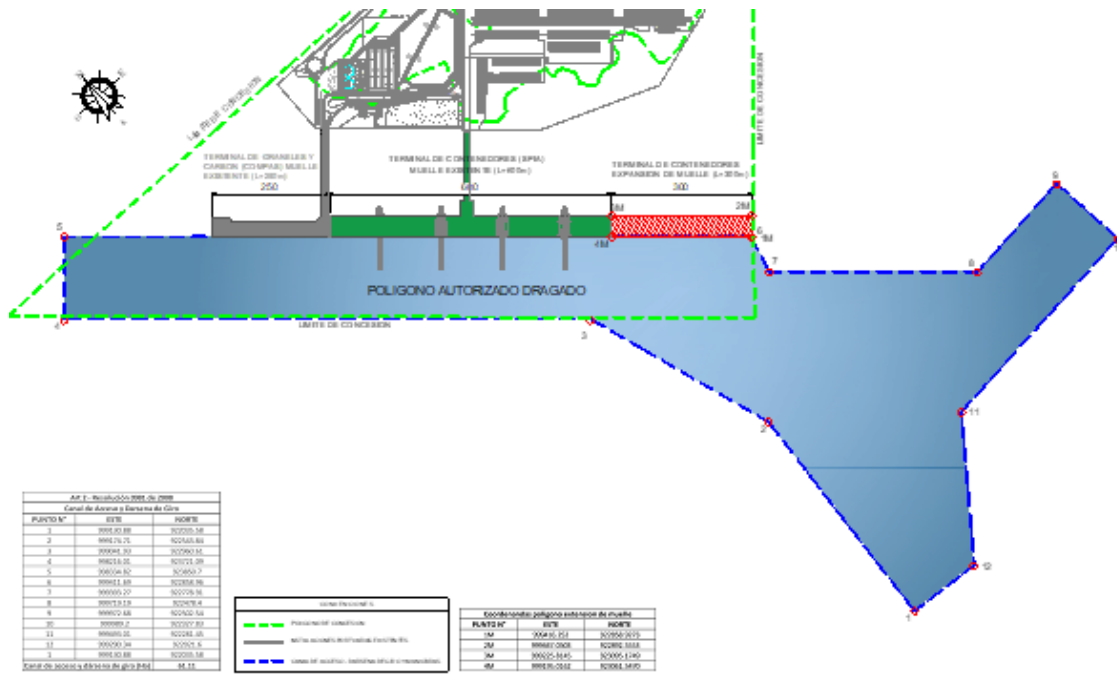
En consecuencia, la licencia ambiental no distingue entre las actividades de dragado correspondientes a una y otra fase, sino que se limita a establecer los volúmenes y el polígono dentro del que deben desarrollarse estas actividades, el cual se ilustra a continuación:

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





B. Aspectos jurídicos de la petición.

1. Los puertos marítimos son, tal vez, las infraestructuras de transporte donde la tecnología tiene una mayor incidencia en su productividad, eficiencia y beneficio para la sociedad. En ese sentido, puertos más eficientes, tienen como resultado un incremento en el acceso a más mercados internacionales y la competitividad de los productos colombianos en el exterior, y una disminución de los costos para los importadores nacionales.

Limitar el avance en la eficiencia de un puerto, es condenarlo a su fracaso.

2. El avance tecnológico y el interés en mejorar continuamente la productividad y la eficiencia en la prestación de servicios público, ha generado una revolución en la manera de interpretar los contratos de concesión de servicios públicos, y la forma en que las entidades (incluso la ANI) y la justicia los interpreta y los aplica. Así, la mutabilidad de los contratos de concesión que antes se restringían a la iniciativa del Estado, y por causas taxativamente expresadas en el contrato o en la Ley, hoy en día ésta ha sufrido una transferencia de esta iniciativa a los concesionarios quienes son las personas que mejor conocen el desarrollo y necesidades de la infraestructura que se encuentran operando.

El caso de los puertos en Colombia es uno de los ejemplos más importantes de innovación legislativa en materia de infraestructura, ya que desde su promulgación previó que la utilidad pública portuaria 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.”*

Lo anterior, que en principio fue una respuesta a la baja productividad que tenían los puertos antes de la entrada en vigor de la Ley 1 de 1991, hoy en día tiene una importancia fundamental, pues ubica en el centro del debate de la interpretación de los contratos de concesión portuaria, la eficiencia y la competitividad de los puertos, consolidando estos criterios como ejes en la ejecución de dichos contratos.

En esos términos, no es necesario hacer ninguna elucubración para determinar la finalidad del Estado que se persigue con la firma de un contrato de concesión, sino que la Ley misma establece que dicha finalidad es la operación continua y eficiente de los puertos.

3. Lo que para los puertos en la legislación colombiana es tangible desde el punto de vista legislativo, no lo es en otros modos de transporte, razón por la cual desde hace más de 10 años se viene hablando en Colombia de la *cláusula presunta de progreso*.

Esta institución jurídica se orienta a reconocer que durante la ejecución de los contratos de concesión, que por lo general son de muy largo plazo, es imposible predecir el avance del entorno en que un contrato específico se desarrolla, y por tanto, a pesar de que dicho contrato es completamente ejecutable en los términos en que fue pactado, el concesionario puede acercarse al Estado para proponer cambios que propendan por incrementar la



Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





eficiencia y productividad de la infraestructura, en pro de la finalidad pública que persigue el contrato.

Así, sujeto a los términos de las normas aplicables, la cláusula presunta de progreso obliga a la entidad contratante a interpretar el contrato de concesión desde una óptica en la que las partes del contrato (ANI y concesionario) pueden acordar que existe una mejor manera de ejecutar el proyecto, cuando con el debido soporte jurídico, técnico y financiero se demuestran que las variaciones propuestas por el concesionario benefician la finalidad pública incorporadas en el contrato de concesión.

4. Esta discusión se viene presentando en el país desde principios del siglo XXI, de la mano del Consejo de Estado (sección Tercera y Sala de Consulta y Servicio Civil), de la Corte Constitucional y de la ANI.

En el año 2009, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto de 13 de agosto de 2009 con radicado 1.952, analizó las condiciones bajo las cuales se debía ejecutar el contrato de concesión del aeropuerto El Dorado, concluyendo:

“Aplicando la regulación del artículo 16 de la ley 80 de 1993, es posible modificar de común acuerdo un contrato de concesión de servicio público cuando existan razones de conveniencia que permitan una mejora del objeto contratado y una mejor prestación del servicio público y se busque un efectivo cumplimiento de los fines estatales y una eficiente prestación de los mismos, siempre que se demuestre que no hacer tal modificación acarrearía una grave afectación del servicio. Por fuera de la aplicación de la norma citada, no es posible modificar el contrato de concesión del Aeropuerto El Dorado, de acuerdo con las consideraciones de este concepto

La conclusión de dicho concepto, tuvo como base doctrinaria la institución jurídica denominada la cláusula presunta de progreso, en relación con la cual, el Consejo de Estado señaló:

La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.

Sin embargo, como en la actualidad el Estado ha optado por contratar con terceros expertos la realización de variadas actividades que antes desarrollaba directamente, y al hacerlo, se desprende también del personal y del conocimiento especializado sobre el tema, se abre la posibilidad de que sea el contratista particular, experto en la materia objeto del contrato, quien proponga a la administración las modificaciones necesarias para que el servicio que se presta sea de la mejor calidad, en virtud del

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





principio de la buena fe contractual y en general de la cláusula de progreso que se anuncia enseguida.

El progreso de la ciencia, la transformación de las necesidades sociales, de las condiciones del mercado, de los aspectos demográficos, etc., conllevan variaciones en las condiciones en que deben prestarse los diferentes servicios públicos, bien por la administración cuando los entrega directamente a la comunidad, o bien por los particulares cuando son ellos los prestadores. La actual regulación del Estado Social impone que no sólo hay que solucionar las necesidades de los individuos, sino buscar la mejor calidad de vida de la población (artículo 366 Constitución Política) y la eficiencia en la prestación de los servicios a su cargo (artículo 365 Constitución Política). Se advierte además, que en la concepción constitucional aplicable a múltiples servicios públicos, no se trata de “dispensar” un servicio a manera de un “deber” del Estado, sino de cumplir una “obligación jurídica” correlativa a un derecho fundamental de los individuos. Este cambio de concepción implica una mayor exigencia de eficacia y de búsqueda de la mejor prestación por parte de la administración.

Es claro que al cambiar el entorno en que se desenvuelve la prestación de un servicio público a la comunidad, en forma tal que afecte gravemente dicha prestación, independientemente de su previsibilidad, deben mutar las obligaciones del contrato que tienen que ver con tales cambios, o de lo contrario se estaría dando un servicio inadecuado a las nuevas realidades sociales, culturales o tecnológicas.

La realización del ideal de progreso también conlleva la necesidad de variar los contratos de concesión con miras a obtener la mayor satisfacción posible de las necesidades de la colectividad; fenómeno que ha sido estudiado desde antaño y a él se refieren los ejemplos transcritos anteriormente, dados por los autores Pareja y Sarria. Hoy en día, la literatura jurídica habla de una cláusula presunta de progreso en los contratos de concesión de servicio público, haciendo especial énfasis en los cambios o adelantos tecnológicos. (Subraya fuera del texto)

En los términos señalados por el Consejo de Estado, la mutabilidad implícita de los servicios públicos concesionados, por motivos del avance de la tecnología, el cambio en el entorno, el cambio en las condiciones del mercado, entre otras, lleva consigo la misma mutabilidad a los contratos de concesión que regula la relación jurídica entre el Estado y el concesionario, cuando estas circunstancias de cambio se orientan a satisfacer la finalidad pública del contrato de concesión

Desde la óptica normativa colombiana, el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 interpretado a la luz 14 y 2 numeral 3 del mismo Estatuto, la cláusula presunta de progreso es de recibo, ya que esa misma normativa conlleva que el tipo de servicio público que debe ser prestado por el concesionario, es uno que beneficie a la mayoría de la sociedad por su calidad y eficiencia. Y por lo anterior, un cambio propuesto por el concesionario que evidencie una mejoría efectiva en la prestación del servicio público debe ser adoptada por la administración.

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



Sobre este punto particular García de Enterría y Fernández señalan:

“Límites en este sentido no existen ni pueden existir, porque las exigencias del interés público, el servicio a la comunidad, no pueden quedar comprometidos por el error inicial de la Administración contratante o por un cambio en las circunstancias originalmente tenidas en cuenta en el momento de contratar. El interés general debe prevalecer en todo caso y en cualesquiera circunstancias, porque, de otro modo, sería la propia comunidad la que habría de padecer las consecuencias. Obligar a la comunidad a soportar una carretera, un puerto o un embalse mal planteados ab initio, inútiles o ineficaces desde su misma concepción, por un simple respeto al contractus lex no tendría sentido. Al servicio del interés público y de sus concretas e insoslayables exigencias, el ius variandi de la Administración contratante es ilimitado en extensión o intensidad, ya que el interés público prima sobre cualquier otra consideración. (Subraya fuera del texto)¹

De lo anterior se puede concluir que el contrato de concesión de un servicio público, como es el caso de SPIA, es un medio para el cumplimiento de la finalidad estatal de construir y operar puerto de forma eficiente, y la luz que debe alumbrar la interpretación del clausulado del contrato, debe orientarse a que dicho servicio se preste de una manera continua y eficiente

5. En el año 2012, la Corte Constitucional de Colombia, en la sentencia de constitucionalidad C 300 profundizó en el Concepto de la Sala de Consulta citado, y adoptó la institución jurídica de la cláusula presunta de progreso para analizar el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, la cual regula la prórroga y/o adición de concesiones de obra pública.

En esta sentencia la Corte Constitucional ahondó en el estudio de la mutabilidad de los contratos de concesión para llegar a la conclusión que existen contrato que están incompletos, por naturaleza, desde el momento de su celebración debido a que ocurran alguno(s) de los siguientes escenarios (i) son afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, (ii) es difícil prever *ex ante* los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo; (iii) los altos costos de estructuración del contrato, esto es, las altas inversiones que deben realizar las partes para prever las contingencias y diseñar remedios; cuando tales costos exceden los beneficios esperados por las partes, estas últimas pueden optar por celebrar contratos incompletos y dejar por fuera, por ejemplo, previsiones o cláusulas relacionadas con contingencias de baja probabilidad; (iv) Los altos costos de hacer cumplir ciertas cláusulas, y (v) la dificultad posterior de probar en sede judicial la ocurrencia de ciertas contingencias o variables, entre otras.

¹ Eduardo García de Enterría y Tomás-Ramón Fernández, “Curso de Derecho Administrativo I” Edición Duodécima. Ed. Civitas. Madrid 2004. Pág 745.



Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





De acuerdo con la misma Corte Constitucional, los contratos de concesión son contratos típicamente incompletos debido a que por lo general son contratos de largo plazo, donde es imposible para el concesionario como para la entidad prever cada una de las situaciones que se pueden presentar, y que pueden afectar el contrato. Estos contratos deben ser completados a medida que se vaya ejecutando el contrato, con las modificaciones que sean necesarias para que la finalidad que se persigue con el contrato, se cumpla de la mejor manera posible.

Así, la Corte adoptó un test para determinar la viabilidad jurídica de modificar un contrato de concesión, importante a su vez criterios del Concepto de 2009 de la Sala de Consulta del Consejo de Estado, los cuales se pueden resumir de la siguiente manera:

- (i) El cambio propuesto debe ir en línea con la consecución de los fines del Estado, que perseguía el contrato de concesión desde su concepción;
- (ii) Estos cambios deben ser analizados con mayor detenimiento en los contratos incompletos, como es el caso de los contratos de concesión;
- (iii) La causa de la modificación propuesta debe ser real y cierta, autorizada en la ley, y debidamente probada;
- (iv) La modificación propuesta no debe darse por una situación imputable al concesionario y debe presentarse de acuerdo con las reglas de distribución del riesgo, también entendiendo que la mejor prestación del servicio público concesionado, puede ser razón suficiente para aceptar una modificación;
- (v) El cambio propuesto no puede ser de tal entidad que altere la esencia del contrato de concesión;
- (vi) No debe afectar los principios de libre concurrencia y selección objetiva

En estos términos, esa sentencia la Corte declaró exequible la posibilidad de introducir modificaciones a los contratos de concesión, cuando sea necesario para mantener el equilibrio del contrato o para introducir nuevos requerimientos que conduzcan a una mejor prestación del servicio involucrado en la concesión, sujeto a una serie de requisitos, que importa desde el concepto de 2009 del Consejo de Estado.

6. Por su parte, la ANI en el año 2014 utilizó la institución jurídica de la cláusula presunta de progreso, como fundamento para modificar el Contrato 005 de 1999 celebrado entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (hoy AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI) y la UNIÓN TEMPORAL DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA.

De acuerdo con el Laudo Arbitral que solucionó la controversia entre estas dos partes del contrato:

Conectando Oportunidades



“Que teniendo en cuenta que el Contrato de Concesión 005 de 1999, a la luz de la normatividad vigente, en criterio de la entidad, no puede ser objeto de más adiciones y en consideración a los requerimientos: actuales del servicio público y de la comunidad, los que por naturaleza y más en el largo plazo, son dinámicos, se requirió la estructuración de un nuevo proyecto, por lo que en procura de garantizar la satisfacción de los objetivos de bien común, con eficiencia y oportunidad, en desarrollo de la denominada “cláusula presunta de progreso”, la Agencia Nacional de Infraestructura inició el proceso de estructuración de una nueva Asociación Público Privada que contempla todos los requerimientos en función de la optimización de la prestación del servicio.” (Subraya fuera del texto)

Como se observa, la ANI también adoptó el criterio de la cláusula presunta de progreso para modificar contratos, con el propósito de adaptar éste a nuevas condiciones que permitan un mejor cumplimiento del fin estatal que se persigue con la firma del contrato.

7. Como es de su conocimiento, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (en adelante – “SPIA”-) ha venido cumpliendo con sus obligaciones contractuales derivadas del Contrato de Concesión Portuaria 010 de 2007 (en adelante la –“Concesión”-), incluso excediendo los montos de inversión, y con excelentes indicadores de gestión.

Lo anterior ha sido posible debido a que SPIA ha incorporado en el puerto, las tecnologías más avanzadas para la prestación de servicios portuarios, incluyendo, pero sin limitarse a: seguridad, planeación de patios y de buques, entrenamiento de operadores y enrolamiento de usuarios, un portal de interacción dinámica con información on line para todos los usuarios e interesados con un criterio de eficiencia en la administración. Por otra parte, cabe mencionar que fue la primera terminal portuaria en contar con una zona única de inspección (ZUI), en la cual participaron de su criterio y necesidades todos los entes y organismos gubernamentales coordinados por el MINCIT.

Así, como lo mencionamos antes, el puerto de SPIA se encuentran en constante evolución de acuerdo con las necesidades del mercado, el avance de la tecnología, la demanda de las navieras, y de los demás usuarios del puerto. Este objetivo de mantenerse en constante mejoría se debe a constante cambio del negocio portuario el cual sufre toques permanentes, y que la competencia de SPIA no se limita a la bahía de Buenaventura, ni a la costa pacífica colombiana, sino que se extiende a todos los puertos de la costa pacífica de Suramérica.

8. Esta realidad, la necesidad de estar en una situación de permanente revisión para lograr optimizar la operación, tiene su sustento jurídico tanto en la ley como en la Concesión: (i) por una parte, el artículo 1 de la Ley 1 de 1991 establece que: *“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.”*, y de otra; (ii) el numeral décimo noveno de la cláusula Décimo Quinta del Contrato de concesión obliga a SPIA a *“(…) administrar el puerto de una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiente y máxima utilización, manteniendo condiciones de vigilancia y de seguridad personal, de la carga, de las instalaciones e infraestructura portuaria.”*

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Estos dos aspectos son de la mayor relevancia ya que evidencian que la cláusula presunta de progreso de los contratos de servicios públicos, en el caso portuario, ni siquiera es presunto sino que es explícito, manifiesto y literal, y de hecho, la finalidad del contrato estatal de concesión portuaria es la búsqueda permanente de la eficiencia en la construcción y operación de los puertos, lo que a su vez se traduce contractualmente en una obligación a cargo del concesionario, de administrar el puerto de forma ordenada y responsable que lleve a su eficiente desarrollo.

En ese sentido, en relación con el inciso 2 del artículo 1 de la Ley 1 de 1991, el ámbito de aplicación del criterio de eficiencia se expande a 3 actividades del contrato de concesión: la creación, el mantenimiento, y el funcionamiento de los puertos.

En relación con su creación, esto se refiere a su proceso de construcción, desde el momento en que los puertos están siendo diseñados, hasta que se finalizan las etapas de construcción, de acuerdo con el plan de inversiones del contrato de concesión.

El mantenimiento se refiere a las actividades que se realizan para que los equipos e infraestructura del puerto se mantenga en condiciones óptimas de operación, haciendo las revisiones técnicas y reparaciones del caso, y reemplazando aquellas piezas que no puedan ser arregladas. Para ello la Terminal cuenta con planes preventivos y correctivos de toda su infraestructura y equipos cumpliendo con todos los estándares que se aplican para esta industria.

Finalmente, el funcionamiento se refiere a la operación del puerto, esto es a la forma en que se maneja, transporta y almacena la mercancía que ingresa al puerto, se atienden los barcos que atracan en el muelle, y se prestan los demás servicios portuarios y de operación portuaria dentro del puerto.

Si bien la norma obliga a que por medio de las concesiones portuarias se desarrollen este tipo de actividades, la misma norma califica la manera en que estas tres actividades se deben llevar a cabo, indicando que la prestación de estos servicios debe ser eficiente y continua.

La eficiencia hace alusión al máximo aprovechamiento de los recursos, así, la construcción de un puerto será eficiente si con los mismos recursos, un puerto tiene la capacidad de atender más mercancía y mejor que otro, o si con los mismos recursos un puerto logra operar mayor cantidad de carga que otro, lo cual deriva necesariamente en una mejoría de los indicadores de productividad, y por ende una prestación más eficiente del servicio público portuario.

Asimismo, la norma indica que la construcción, mantenimiento y operación de los puertos debe ser continua. La prestación continua de los servicios públicos es una constante en todos los contratos estatales y es uno de los bienes jurídicos mejor protegidos dentro del Estatuto de Contratación, dándole a la administración todas las herramientas necesarias para

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



conminar al concesionario a la prestación ininterrumpida de los servicios públicos que se contrata con los particulares.

En ese sentido, se puede concluir que la finalidad, explícita, que se persigue con la celebración de contratos de concesión portuaria, es que se construyan, mantengan y operen los puertos con el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, y de manera tal, que exista una continuidad, una cadencia en la prestación del servicio portuario, que le permita a sus usuarios confiar en que dicho servicio estará disponible cuando éste lo requiera o necesite.

9. Por su parte, la Cláusula Quinta de la Concesión describe de manera literal y explícita las obligaciones a cargo de concesionario. El numeral décimo noveno incorpora la obligación de "(...) administrar el puerto de una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiente y máxima utilización (...)".

Esta cláusula es de la mayor relevancia jurídica pues es un reflejo de la finalidad pública que persigue la Concesión, y es que los concesionarios desarrollen las actividades contratadas de manera responsable y eficiente.

Lo primero es que la administración del puerto incorpora todas las actividades relacionadas con la ejecución del contrato de concesión, incluyendo: la construcción, el mantenimiento y la operación.

Lo segundo es que uno de los aspectos que más llama la atención, es el hecho de que la eficiencia es el criterio que tiene reflejo tanto en la norma (inciso 2, artículo 1, de la Ley 1 de 1991) como en la Concesión.

10. De lo anterior se puede colegir que, en el caso portuario, específicamente de SPIA, no existe una cláusula presunta de progreso, sino que existe una **cláusula explícita de progreso** que se encuentra plasmada en la Ley, y en el contrato de Concesión, y obliga a las partes (la ANI y SPIA) a propender porque la asignación de los recursos disponibles dentro de la Concesión tenga como criterio la eficiencia en la construcción, operación y mantenimiento del puerto.
11. La propuesta presentada por SPIA para el desplazamiento del plan de inversiones, reduce las inversiones relacionadas con la construcción de patios de contenedores en un área de 2,4Has, para tener un área total de patios de contenedores en área de uso público de 10,33Has. Lo anterior por supuesto, cumpliendo con el criterio de mantener el Valor Presente Neto de las Inversiones, aplicando un WACC del 13,99%

Dicho cambio, que no es un cambio sustancial como lo explicaremos más adelante, cumple con los requisitos del *test* que incorporó la sentencia C 300 de 2012 de la Corte Constitucional de Colombia, en relación con el tratamiento de los contratos incompletos, a la luz de la cláusula presunta de progreso, como lo pasamos a explicar:



Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





(i) El cambio propuesto por SPIA está en línea con la consecución de los fines del Estado

Como se viene argumentando en este oficio de alcance, los cambios propuestos por SPIA se amparan en una *cláusula de progreso portuario*, con base en la cual SPIA hace una reasignación de recursos de su plan de inversiones que resulta ser más eficiente para SPIA, la ANI y los usuarios del servicio portuario.

Con el cambio propuesto, la finalidad pública incorporada de la Concesión, la cual se encuentra consignada en el inciso 2 del artículo 1 e la Ley 1 de 1991, que es que la construcción, operación y mantenimiento de los puertos debe ser eficiente y continua se cumple.

Es eficiente debido a que la reasignación de recursos propende por su mejor utilización, como se explica en el numeral (ii) a continuación.

Y el cambio propuesto redunda en la continuidad en la prestación del servicio, ya que los recursos que no serán utilizados para la construcción de 2,4 Has de patios de contenedores, lo serán para la construcción de 300 metros de muelle, que permitirá una operación más fluida, dando lugar al atraque simultáneo de dos barcos hasta de 360 metros de eslora, con capacidad hasta de 14.000 TEUS.

(ii) El caso de la Concesión de SPIA es un contrato incompleto, debido a que es un contrato de concesión de largo plazo, en un sector cuyo entorno varía constantemente (ver capítulo 3.2. del documento inicial radicado);

(iii) La causa de la modificación propuesta por SPIA es real y cierta, autorizada en la ley, y debidamente probada;

Como lo indicamos en nuestro radicado oficial en el capítulo 3.3.: “Existe una necesidad de contar con zonas amplias donde se puedan almacenar contenedores vacíos, ya que esto se torna crítico, dado el alto flujo de contenedores vacíos en Buenaventura que representa más del 30 % del volumen total, con tiempos de permanencia muy superiores a los contenedores llenos, sumado a esta situación las líneas navieras solicitan tener un *Free Pool* (cantidad mínima de contenedores vacíos permanentes dentro del terminal), para evitar que los contenedores salgan del Terminal y se acopien en áreas externas, con la poca eficiencia y mayores costos que todo esto conlleva.

En la siguiente imagen se puede observar la situación de las áreas actuales destinadas a la expansión de patios para contenedores vacíos.

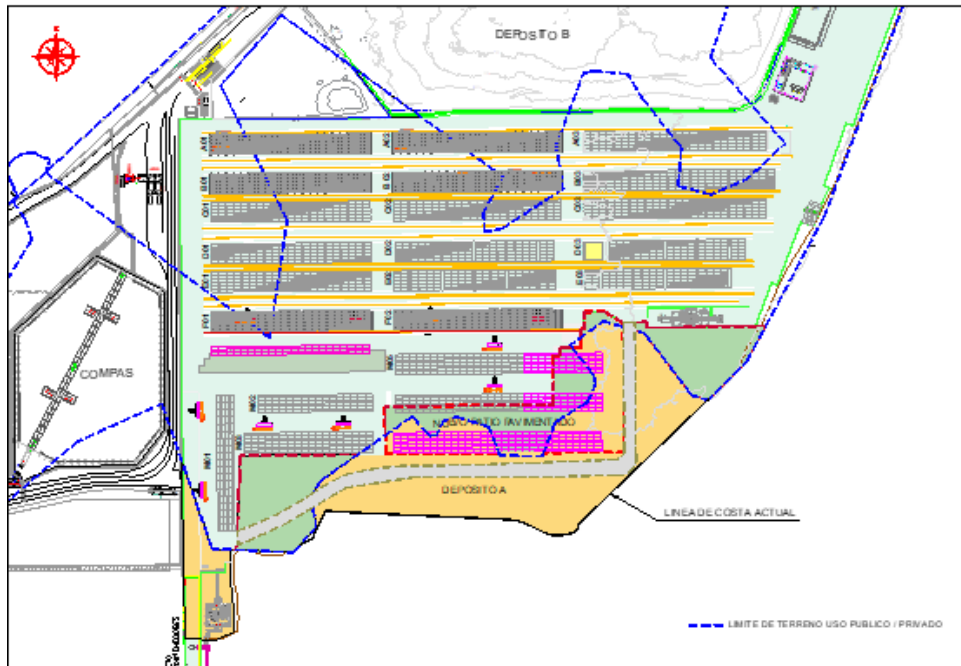
Actualmente existe una zona, que fue rellenada, y que presenta un cierto grado de consolidación porque la sobrecarga de suelo tiene más de 4 años, y por ende se comenzará la construcción de patios para contenedores vacíos en esta área, a la que

Conectando Oportunidades



llamaremos Fase 2A. Dado que los patios, por temas de eficiencia operativa, deben tener superficies regulares se tiene previsto la construcción de 12.500 m² en un área mixta, donde más de 7000 m² se ejecutaran en área pública y el resto es terrenos adyacentes.

Por temas operativos la expansión de los patios de contenedores vacíos tiene que ser contigua a los patios existentes, a la misma cota de rasante, con caminos de circulación para camiones y equipos integrados al resto del terminal, esto permite optimizar las áreas de estiba, las distancias y tiempos de circulación durante la operación.



También se ejecutarán obras destinadas a poder extender los patios en el área de uso público en tierras ganadas al mar, para ello se construirán obras de protección costera que puedan contener los suelos, formando los terraplenes de las futuras explanaciones para la construcción de patios. Todas las inversiones previstas en estas obras se corresponden al Ítem 400 Terminal de Contenedores

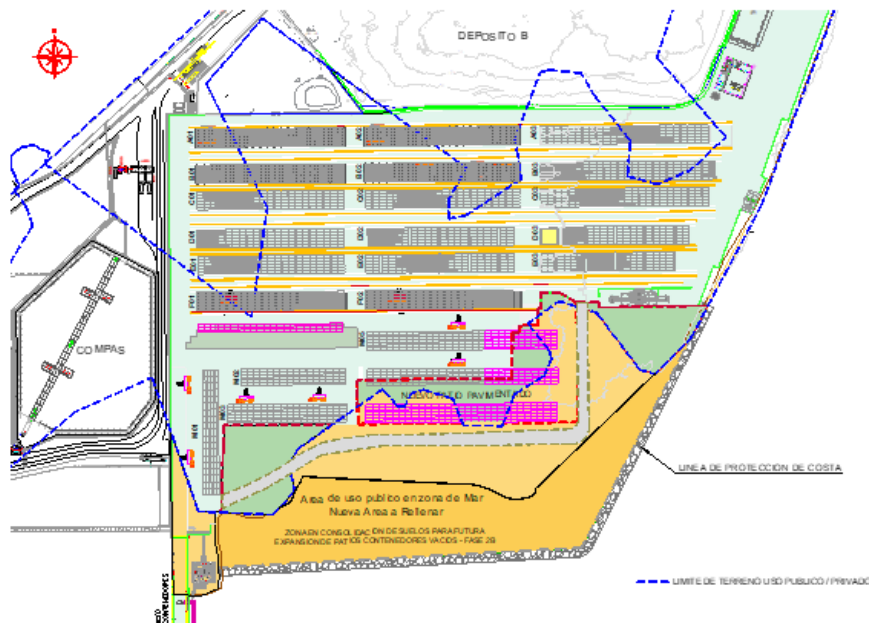
En la siguiente imagen, se observa la línea de costa actual y la zona que sería ganada al mar.

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

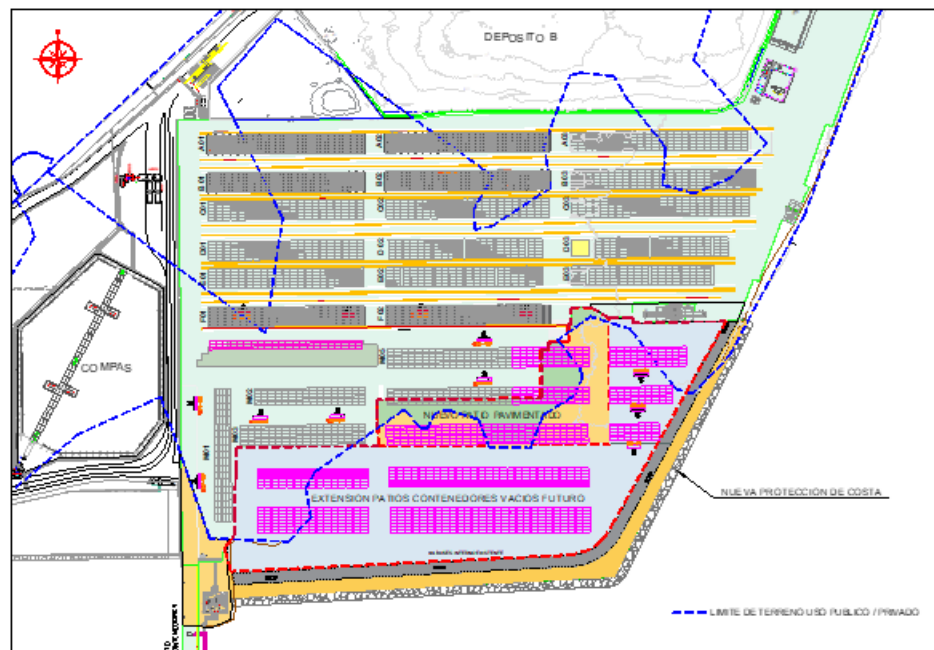
PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Una vez que los suelos se hayan consolidado se procederá a complementar la construcción de los patios para contenedores vacíos, denominada Fase 2B. El área de intervención de toda esta zona es de 65,000 m².

En la siguiente imagen se puede observar la configuración final proyectada para los patios, que, de acuerdo con los cálculos de volúmenes, serían suficientes para atender todo el volumen proyectado.



Handwritten signature in blue ink.

Conectando Oportunidades

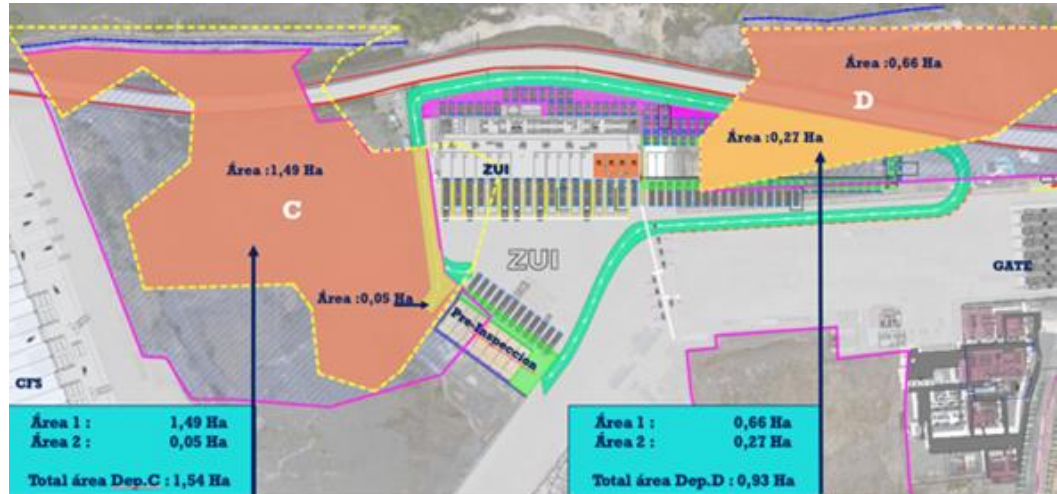
PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Adicionalmente, también en la zona de uso público C y D se ejecutarán obras de pavimentación en un área de 3200 m² adicionales, que también corresponden al Ítem 400 Terminal de Contenedores.



En el sentido de lo expuesto, se requiere, es eficiente y técnicamente viable la construcción de 6,5 Hectáreas de patios para contenedores, y no de 8,91 hectáreas, como estaba previsto en el otosí 03 del contrato de concesión portuaria 010 de 2007.”

- (iv) La modificación propuesta por SPIA no es imputable al concesionario, entendiendo que la mejor prestación del servicio público concesionado, puede ser razón suficiente para aceptar una modificación;

Por supuesto, como se acredita en el documento original, la reducción de los patios no se debe a una causa imputable a SPIA, de hecho, SPIA no pretende disminuir el monto de sus compromisos dentro del plan de inversiones, pues incluso con el plan de inversiones propuesto, incrementará sus inversiones.

Lo que si pretende el cambio propuesto es realizar inversiones en infraestructura y equipos que permitirán atender más mercancías, de manera más ágil, para beneficio de los usuarios del puerto.

- (v) El cambio propuesto por SPIA no es un cambio sustancial;

La modificación del plan de inversiones propuesta no es un cambio del objeto del contrato, pues la modificación del plan de inversiones y la reducción de patios no afecta que el objeto de la Concesión le permita a SPIA que “ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una

Conectando Oportunidades



contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

En adición a lo anterior, también debe decirse que el cambio propuesto no es un cambio sustancial, ya que no afecta el plazo, la ubicación del proyecto, sus linderos, ni el área de uso público entregada en concesión, en los términos del artículo 17 de la Ley 1 de 1991, modificado por el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019.

Vale decir, que el cambio propuesto tampoco afecta ninguno de los elementos que pudiese influir en el plazo de la Concesión, pues no altera los ingresos o gastos del proyecto.

- (vi) El cambio propuesto por SPIA no afecta los principios de libre concurrencia y selección objetiva:

La Concesión es de iniciativa privada, por cuanto la modificación propuesta no afecta los principios de libre concurrencia y selección objetiva.

12. Como conclusión se tiene que el cambio propuesto no es otra cosa que el cumplimiento de la finalidad pública del contrato de concesión portuaria, y el cumplimiento de una obligación contractual de la Concesión. éste propende por una asignación más eficiente de los recursos del plan de inversiones del contrato de concesión, y una prestación más eficiente del servicio público portuario. Lo primero debido a que son las inversiones en equipos e infraestructura incluida en nuestra propuesta original las que se necesitan de acuerdo con la información técnica incorporada allí (300 metros de muelle adicionales, 2 grúas pórtico y equipos auxiliares), y no las 2,4Has adicionales de patio en área de uso público inicialmente pactadas en la Concesión.

Lo anterior se enmarca lo que se ha denominado en este oficio como la cláusula de progreso portuario. Esta cláusula ha tenido aplicación analógica por parte de la jurisdicción contencioso-administrativa, y constitucional, y como se indicó en este oficio, ha sido utilizado como criterio para modificar contratos de concesión por parte de la ANI.

En los anteriores términos damos alcance al oficio de la referencia.

Cordialmente,

MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA
Gerente General

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



De: Contactenos
Para: Orfeo Radicar
Asunto: RV: Alcance Solicitud SPIA Modificación Plan
Fecha: Fri, 30 Oct 2020 20:23:12 +0000
Remite: contactenos@ani.gov.co
Archivos adjuntos 1 :
Alcance modificacion plan vf.pdf

P {margin-top:0;margin-bottom:0;}

Buen d?a.

Por favor incluir en el sistema y asignar a VGC - FINANCIERO 2 y PUERTOS.

GRACIAS

De: Maria Alejandra Diaz Bernal

Enviado: viernes, 30 de octubre de 2020 12:23 p. m.

Para: Contactenos

Cc: Miguel Alexei Landinez Santos ; Fernando Alberto Hoyos Escobar ; Adriana Milena Acosta Forero ; Leidy Andrea Gil Lopez

Asunto: Alcance Solicitud SPIA Modificaci?n Plan Buenas tardes, Por medio del presente nos permitimos radicar oficio de alcance a la solicitud de modificaci?n de plan de inversiones. Un cordial saludo

Maria Alejandra Diaz B.

Compliance Coordinator mdiaz@puertoaguadulce.com Carrera 9 # 113 ? 52 Of. 507 Bogot? - Colombia web www.puertoaguadulce.com La informaci?n contenida en este mensaje y sus anexos es confidencial, privilegiada y protegida por la Ley. Ha sido dirigida a la persona o personas que constan como recipientes. Si usted no es la persona a la cual ha sido dirigido este mensaje, queda usted formalmente notificado de que la retenci?n, difusi?n, distribuci?n o copia de este mensaje esta estrictamente prohibido. Si usted no es la persona a la cual ha sido dirigido este mensaje notif?quenos inmediatamente y borre el mensaje y sus anexos de su computador. Tenga presente que el email es una manera informal de comunicaci?n, cuya confiabilidad es limitada. Ninguna obligaci?n o aceptaci?n ha sido autorizada o pretendida mediante este mensaje, salvo que as? expresamente se lo haya hecho constar. Las comunicaciones formales exigen firmas manuscritas. -- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A

The information contained in this message and attachment is confidential, it may be privileged and protected from disclosure by law. It is intended for the designated recipient(s) only. If you are not the designated recipient you are hereby notified that retention, dissemination, distribution or copying of this message or any attachment is strictly prohibited. If you are not the intended recipient please notify us immediately and delete it from your computer system. E-mail is an informal means of communication of limited reliability. No agreement or binding signature, express or implied, is authorized or intended by the above message unless expressly stated. Formal communications warrant handwritten signatures -- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A Contactenos

Servicios

Atenci?n al Ciudadano

Vicepresidencia Administrativa y Financiera

PBX: 571 - 484 8860 Ext: 1368

Calle 24 A Nro. 59 - 42 Edificio T4, Piso 2

Bogot? D.C. ? Colombia - www.ani.gov.co

?Resoluci?n 0666 del 24 de abril de 2020 expedida por el

Ministerio de Salud y Protecci?n Social Principales medidas de bioseguridad: L?vese las manos frecuentemente. Use el tapabocas cubriendo nariz y boca. Practique el distanciamiento f?sico. Lo invitamos a descargar y reportar diariamente

su condici?n de salud en la Aplicaci?n CoronApp-Colombia o en Alissta si est? afiliado a la ARL POSITIVA. Por favor piense en el medio ambiente antes de Imprimir este correo La informaci?n contenida en este correo electr?nico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / En la Agencia Nacional de Infraestructura respetamos y garantizamos que los datos personales suministrados por usted, a trav?s de nuestros canales de comunicaci?n, est?n protegidos y no se divulgar?n sin su consentimiento. Cumplimos con nuestra pol?tica de Confidencialidad y Protecci?n de Datos. Si quiere conocerla lo invitamos a consultarla en: <https://www.ani.gov.co/contenido/politicas-tic>. Si ha recibido este mensaje por error, por favor notif?queselo inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no est?n relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no est?n avaladas por la compa??a.

Buenaventura, 27 de octubre de 2020.
SPIA-G2020- 212

Doctor
LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ
Vicepresidente de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-

Referencia. SPIA.- Segundo Alcance a solicitud de desplazamiento de inversiones con radicado 2019-409103797-2.

Respetado Doctor,

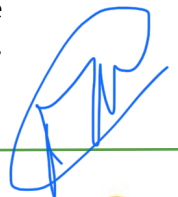
Con el propósito de viabilizar y agilizar el proceso de aprobación del desplazamiento de inversiones con el radicado 2019-409103797-2 por la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (en adelante – “SPIA”-), mediante el presente escrito hacemos una propuesta alternativa en relación con la reducción del patio de contenedores, con las siguientes características: (i) SPIA renuncia a la petición de reducir el compromiso de reducción de área incorporado dentro del oficio con radicado 2019-409-103797-2; (ii) SPIA mantiene su petición de desplazamiento de las inversiones del oficio con radicado 2019-409-103797-2; (iii) que la ANI declare que los patios incluidos dentro del plan de inversiones del contrato de concesión, se refieren a todos los tipos de carga autorizados dentro del contrato de concesión portuaria, y sobre esa base SPIA construirá como mínimo una superficie de 127.400 m² de patios comprometidos en el contrato de concesión portuaria 010 de 2007.

El alcance técnico y jurídico de esta propuesta, se explica a continuación.

A. Aspectos técnicos.

SPIA es un Terminal portuario multipropósito, razón por la cual dentro del puerto existen muelles especializados, instalaciones y equipamiento específicos y también varios recintos preparados para realizar las actividades portuarias de intercambio multimodal, contando con subsistemas de almacenamiento conformados por áreas de depósito temporales y de acopios de distintos tipos de mercadería, que incluye las vías internas de transporte, áreas complementarias y de servicio asociada al manejo de: contenedores, graneles sólidos, carga general y carbón, entre otras.

Dentro del subsistema de almacenamiento, los denominados “Patios” son las distintas zonas donde la mercancía se guarda, temporalmente, hasta ser entregada de nuevo y son, por tanto, las zonas de mayor extensión de la terminal, éstos requieren de infraestructura, medios para su almacenamiento, control y gestión.



Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



Estos Patios pueden tener usos específicos como pueden ser los destinados a contenedores llenos y acopios de carbón, pero hay otros patios de uso múltiples o mixtos, en los cuales se pueden realizar la manipulación de carga general suelta y carga del tipo unidades de transporte, como pueden ser: pallets, bobinas de acero, tochos, palanquilla, planchones, bobinas de papel, sacos, big bags, azúcar, café, tubos de acero, cargas especiales de diseño, automóviles, maquinarias, chatarra metálica prensada y/o paletizada y contenedores vacíos, entre otros.

Por la dinámica que presenta la actividad portuaria, muchos de los patios deben ser de uso múltiple y contar con la suficiente flexibilidad para disponer de una superficie de almacenamiento acorde con los distintos requerimientos que le vienen impuestos por las diferentes demandas. Todo ello para proporcionar una forma eficaz de atender los diferentes ritmos que existen entre la carga y descarga de buques, y la recepción y entrega de las mercancías a los modos de transporte terrestre.

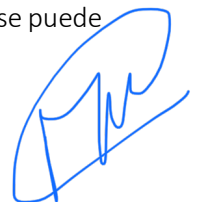
Para SPIA requiere de superficies de almacenamiento que sean capaces de resistir las cargas impuestas por las mercaderías, elementos acopiados y equipos, y que puedan ser operada por distintos medios de manipulación y transporte: montacargas de alta capacidad, forklift de horquillas, Empty Container Haddler, Reach Stacker, Cargadores Frontales (Front Lift Trucks o FLT), Cargadores Laterales (Side Loader Lift Trucks), Palas Cargadoras equipadas con horquillas o batidores, tractomulas y vehículos de carga del tipo C2S; C2S2, C3S1, C3S2, C3S3, C4 y C5.

Para el diseño de los patios que SPIA precisa de uso múltiple fue considerado el máximo peso de las mercancías por unidad de superficie, transitoriamente estacionadas en la zona de operación, siguiendo las condiciones de estiba previstas, de acuerdo al tipo de carga.

Por las razones técnicas que ya fueron expuestas, todos los trabajos previos para construir la mayoría de los Patios y sus áreas complementarias, como ser: la preparación del terreno; rellenos con material excavado; diques en tablestacas y cierres con mega-bolsas, se tuvieron que hacer simultáneamente tanto en las zonas de uso público específicas de la Fase 1 como de la Fase 2.

Ahora bien, tal como estaba previsto en el Contrato de Concesión, la construcción de las Patios en zona de uso público está dividida en dos fases; (i) para la Fase 1, un área de 3,83 has, y; (ii) 8,91 has en la Fase 2.

En la siguiente figura se pueden ver todas las áreas actuales conformadas en zona de uso público que constituyen los distintos patios de Fase 1 que contienen las zonas operativas de almacenamiento, vías de maniobra, viales de acceso y circulación, y área de servicios complementarias. Como se puede observar estas áreas de patios totalizan 112.562 m².

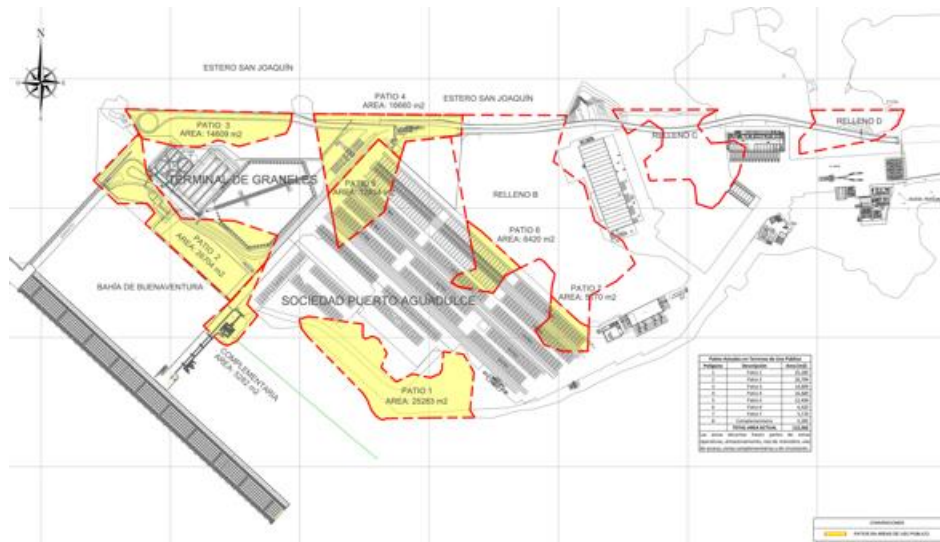


Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Ahora bien, complementariamente a las áreas de patios ya conformadas, se van a ejecutar en la Fase 2 las obras para poder incorporar nuevos sectores con una superficie adicional de 36.535 m², donde sumada a un área de [112.562 metros cuadrados para usos mixtos, se totalizará un área para patios de 149.097 m².

Esta área corresponderá mayoritariamente a nuevas superficies para patios de contenedores vacíos y zonas de estibas temporales de contenedores para revisión.

Existe una necesidad de contar con zonas amplias donde se puedan almacenar contenedores vacíos, ya que esto se torna crítico. Dado el alto flujo de contenedores vacíos en Buenaventura que representa más del 30 % del volumen total, con tiempos de permanencia promedios de 1,8 veces a los contenedores llenos, sumado a esta situación las líneas navieras solicitan tener un free pool, para evitar que los contenedores salgan del Terminal y se acopien en áreas externas, con la poca eficiencia y mayores costos que todo esto conlleva.

A continuación, se muestra la evolución de los contenedores vacíos en el Puerto de Buenaventura y en SPIA en Particular

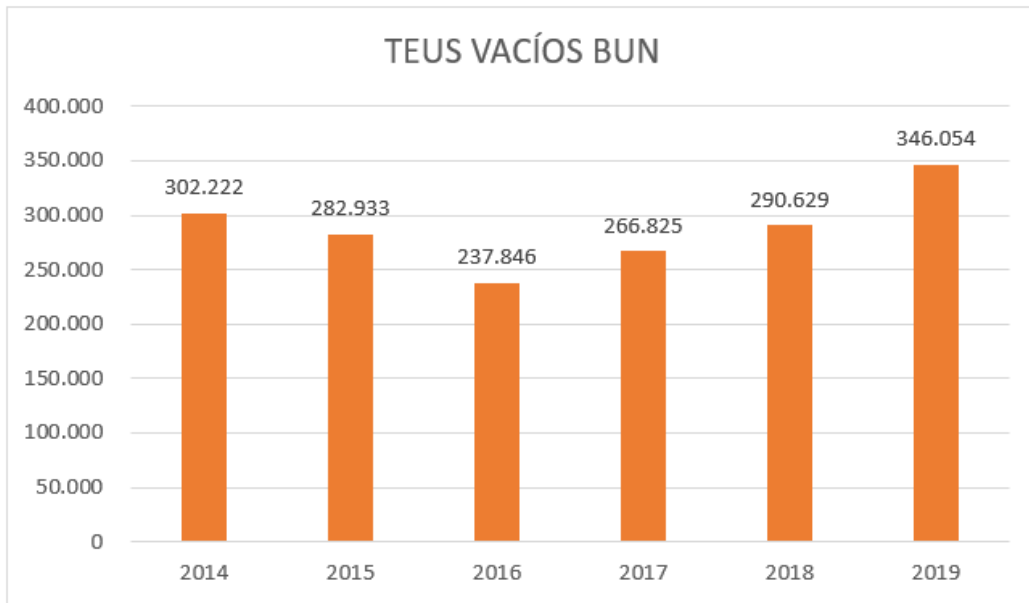
ura y

Conectando Oportunidades

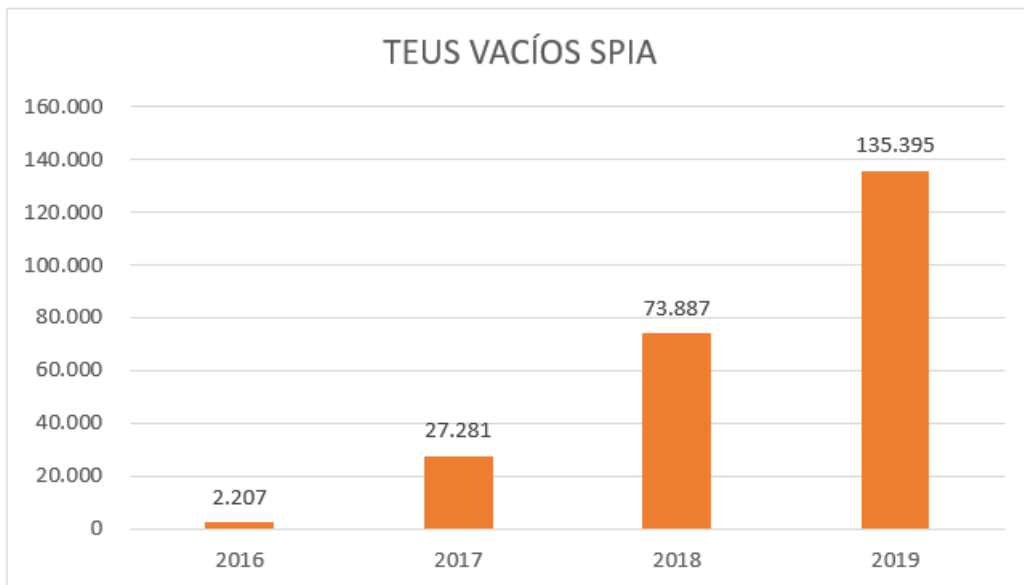
PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





SPIA empezó su operación a finales de noviembre de 2016 y como se puede apreciar en el siguiente grafico el movimiento de contenedores vacíos en SPIA viene en aumento, en el 2019 creció un 83% respecto al año anterior



En el año 2019 SPIA movió el 39% de contenedores vacíos de Buenaventura, de allí surge la necesidad de poder tener más patios para el manejo de contenedores vacíos.

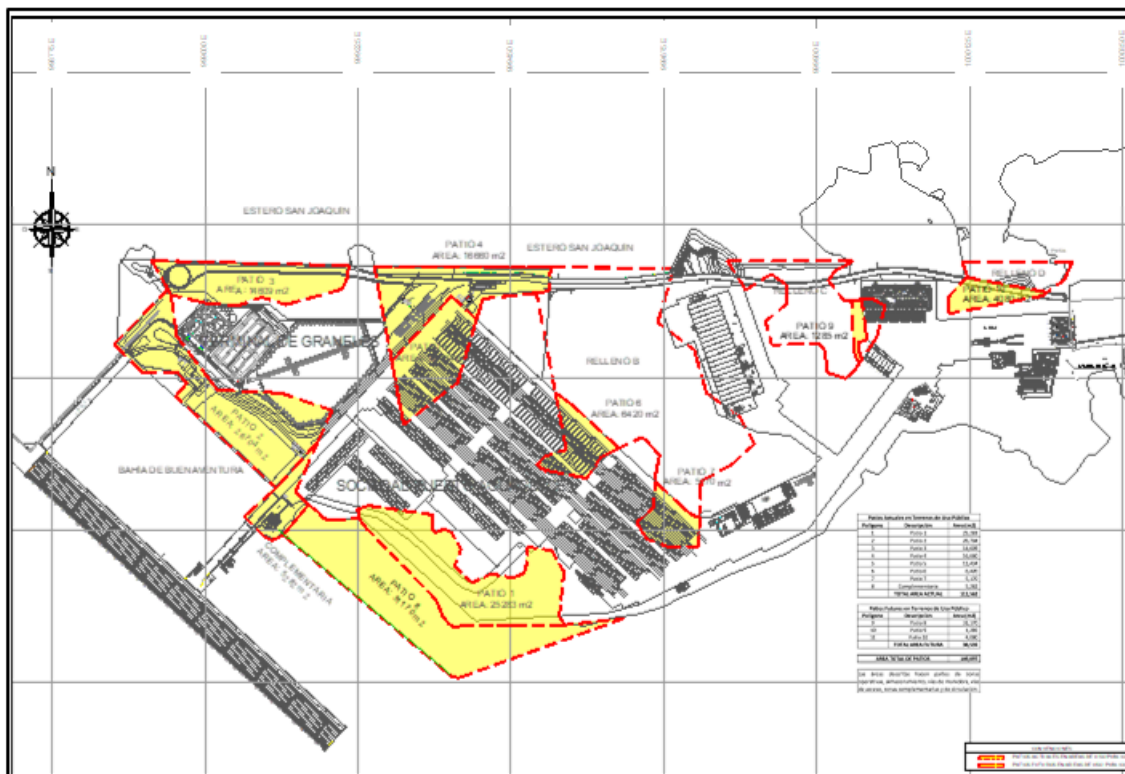
Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



En la siguiente figura, se puede visualizar la totalidad de las zonas de patios de Fase 1 y Fase 2, que totalizan una superficie de 149.097 m², cumpliendo sobradamente los 127.400 m² de patios comprometidos (38300 m² de Fase 1 y los 89.100 m² de Patios de Fase 2).



Cabe aclarar que la zona denominado Patio 7, ubicado en el Depósito D, presenta un área irregular, conformada parcialmente con un sector de uso público rodeada de terrenos privados, es decir un área mixta .



Como una parte de esta área, antiguamente era zona de mar (ver la siguiente figura con sombreado en rojo), hay que mejorar los suelos subyacentes, reemplazando con material granular las arcillas y

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



limos de baja capacidad portante, que presentan altos índices de plasticidad y deformabilidad, agregando cal para estabilizarlos y utilizando también geotextiles, geoweb y geogrillas, etc.

Una vez que se ha logrado tener una subrasante en mejores condiciones, se procederá a colocar un paquete estructural de sub-base y base, y un pavimento mixto de concreto y adoquines con el fin de poder contar con áreas adicionales para el acopio temporal y manejo de contenedores, para su verificación.



Teniendo en cuenta todas las consideraciones expuestas precedentemente con referencia al uso múltiple que presentan la mayoría de los patios de fase 1 y fase 2 y que por otro lado que las superficies de estos supera ampliamente los 127.400 m² comprometidos en zona de uso público, se entiende que estos requisitos cumplen las condiciones derivadas del Contrato de Concesión para que sean aceptadas por la ANI.

B. Aspectos jurídicos de la petición.

En el Oficio con radicado 2019-409-103797-2 se solicitó el desplazamiento del plan de inversiones, y la reducción del alcance de las actividades de construcción de patio de contenedores en la Fase 2 del proyecto de 8,91Has a 6,5Has.

La propuesta alternativa que se presenta en este oficio mantiene la petición del desplazamiento de inversiones mencionada arriba, y elimina la propuesta de reducir el patio del terminal de contenedores a 6,5Has.

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
 Calle 3 #1A-07, oficina 403
 Edificio 2 Cosmos Pacífico
 Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
 Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
 Edificio torres Unidas II
 Bogotá D.C., Colombia


CERTIFICADO BASC
COLCO00350 -1
BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE


VIGILADO
SuperTransporte


COLOMBIA



En cambio, nos comprometemos a construir los 127.400 m² como mínimo para cumplir con un área total de 149.097 m², superando el compromiso contractual total de 127.400 m², para que en ellos se pueda realizar el almacenamiento de toda la clase de carga incorporada dentro del contrato de concesión, de acuerdo con los términos de la Cláusula Tercera del Otrosí 01 al contrato de concesión 010 de 2007, es decir: contenedores, graneles secos, carga general y carbón.

Estos patios estarán ubicados en las áreas indicadas en los dibujos plasmados en el literal A de este documento, con las áreas que se indican en su correspondiente convención

Siendo que todas las áreas de patios están dentro del área de la concesión, y que estas inversiones están contempladas dentro del plan de inversiones del contrato de concesión, la presente propuesta alternativa no modifica ninguna de las condiciones o aspectos del contrato, y de ser aceptada, solo requerirá de: (i) la autorización del desplazamiento de inversiones, y; (ii) la aclaración del contrato para indicar que los patios comprometidos podrán estar dispuestos para cualquier clase de carga contenida en el contrato de concesión de SPIA.

Quedamos atentos a cualquier inquietud sobre esta propuesta alternativa.

Cordialmente,

MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA
Gerente General

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



Buenaventura, marzo 10 de 2021
SPIA – G2021-046

Doctor
LUIS EDUARDO GUTIÉRREZ
Vicepresidencia de Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura
contactenos@ani.gov.co

Referencia.- SPIA – alcance a oficio con radicado ANI 2019-409-103797-2 de fecha 02 de octubre de 2019.

Respetado doctor,

Por medio de este oficio damos alcance al oficio de la referencia, en los términos señalados en este documento.

1. Modificación del plan de inversiones propuesto.

El presente alcance tiene como objeto modificar el plan de inversiones propuesto, por el que se incorpora en el Anexo a este oficio.

El principal cambio frente al plan de inversiones inicial se observa en el ítem “Patios de Contenedores”, donde la Resolución 1118 de 2016 establece que los compromisos de inversión para dicho ítem son de : USD\$625.794 y 520.059 para los periodos 2019 – 2020, y 2020 – 2021, correspondiente.

En la solicitud de desplazamiento propuesta el día 02 de octubre de 2019, la propuesta incluyó un incremento de las inversiones contenidas en ese ítem con los siguientes valores: USD\$2.800.000 y USD\$4.560.000 para los periodos contractuales 2019 – 2020, y 2020 – 2021 correspondientemente.

Sin embargo, debido el contratista elegido para la ejecución del contrato que tendría imputación de inversiones dentro del ítem de patios, incumplió su compromiso, razón por la cual estas inversiones deben ser modificadas como se explica a continuación:



4

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Ítem	Descripción de la inversión	30 sep 20- 30 sep 21	30 sep 21- 30 sep 22	30 sep 22- 30 sep 23	30 sep 23- 30 sep 24	30 sep 24- 30 sep 25	30 sep 25- 30 sep 26
		Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17
	Días calendario	360	360	360	360	360	360
	Días acumulados	4320	4680	5040	5400	5760	6120
400	Terminal de contenedores	1.500.000	3.500.000	1.000.000	0	18.500.000	18.500.000
401	Pilotes (muelles)	0	0	0	0	0	0
402	Plataforma de muelle (L= 600 m)	0	0	0	0	18.500.000	18.500.000
403	Pilotes pasarela	0	0	0	0	0	0
404	plataforma pasarela	0	0	0	0	0	0
405	Patio de contenedores	1.500.000	3.500.000	1.000.000	0	0	0

Así, las inversiones en el ítem “Patio de Contenedores” para los años 2019- 20120, y 2020 – 2021 fueros desplazados para los periodos 20-21, 21-22 y 22-23, en las proporciones indicadas en la imagen de arriba.

a. Sustento de hecho

SPIA es una concesión que se caracteriza por honrar sus compromisos frente a la ANI, con la ejecución oportuna de las inversiones comprometidas dentro del plan de inversiones del contrato de concesión portuaria 010 de 2007.

Dentro de ese contexto, SPIA se dispuso a contratar las obras cuya ejecución sería imputada al plan de inversiones propuesto, dentro de la solicitud de la referencia, en el ítem “patios”, desde el día 11 de julio del año 2019. Sin embargo, por los efectos derivados de la pandemia declarada por el Gobierno Nacional de Colombia, en especial la dificultad para hacer las visitas al terreno, las dificultades para viajar al área de las obras, entre otras, el proceso de contratación se retrasó, pudiendo adjudicar el contrato solo hasta el día 28 de agosto de 2020.

Consecuentemente, el día 25 de septiembre de 2020, SPIA firmó el contrato de obra con la sociedad Sandoval Orjuela S.A, sociedad identificada con NIT 830024908 - 7, el cual preveía el pago de anticipos para el año 2020, y la ejecución de las obras en ese mismo año. El contrato de obra a la fecha está firmado, pero no se han iniciado obras, debido a un retraso en la entrega de garantías contractuales que dio lugar a la suscripción de un otrosí entre ambas partes que permitiera la ejecución del contrato y evitar así retrasos adicionales que implicaría salir a licitar nuevamente esta obra.

Debido a lo anterior, se hace necesario ajustar el plan de inversiones para el desplazamiento de las inversiones propuesto el día 02 de octubre de 2019 por SPIA, para que evidencia esta situación que escapa del alea normal de la operación de SPIA.

En ese sentido, el presente alcance pretende desplazar las inversiones propuestas para el ítem “patios” por valor de USD\$2.800.000 y USD\$4.560.000 para los periodos contractuales 2019 – 2020, y 2020 – 2021 correspondientemente, para los periodos 2020 – 2021, y 2021 – 2022, como se explica en detalle en el plan de inversiones adjunto (Anexo 1).

4

Conectando Oportunidades

[Handwritten signature]



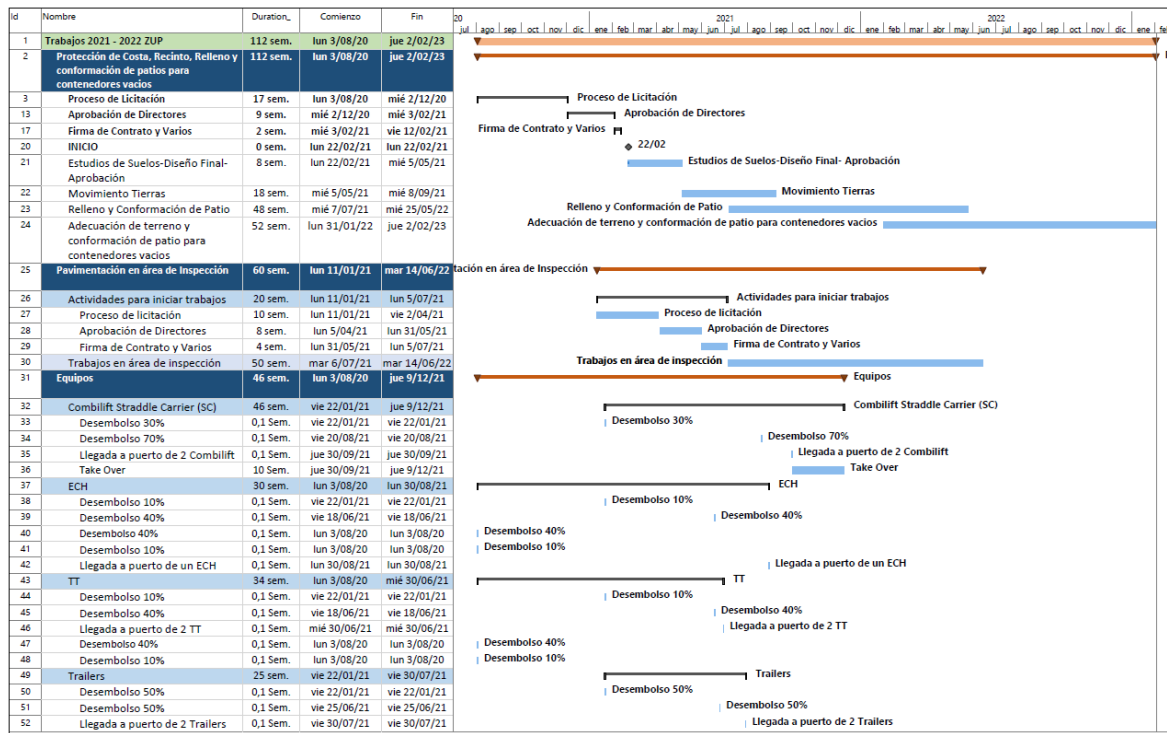
b. Sustento financiero

Como es de su conocimiento, desde el punto de vista financiero, el único requisito que existe para la aprobación del desplazamiento es que la inversión propuesta cumpla con el VPN contractual, utilizando un WACC del 13,99%.

En el presente caso, en relación con el plan de inversiones propuesto se tiene un VPN de USD\$152.002.495 que es superior al VPN contractual de USD\$148.789.667. Para el soporte de lo anterior, se adjunta el Excel formulado para su verificación.

c. Sustento Técnico

La razón de solicitar un desplazamiento de un año para la ejecución de estas actividades, es que como se mencionó arriba, ante el incumplimiento inminente del contratista para la construcción de patios, SPIA tendrá que realizar un nuevo proceso de contratación, lo cual tardará aproximadamente 1 año o en su defecto reorganizar todo el cronograma de obra existente con dicho contratista, y 1 año adicional para así lograr que las obras comprometidas en el plan de inversión del contrato, estén efectivamente ejecutadas en el área de uso público, como se pasa a detallar:



Así, como se observa, el cronograma para la contratación y ejecución de inversiones permitirá imputar inversiones iniciales en el periodo contractual '20 - '21 (USD\$1.500.000), siendo el periodo contractual 2021-2022 cuando se podrán ejecutar las inversiones por valor de USD\$1.500.000. Para

Conectando Oportunidades

el periodo contractual de 2021 – 2022 se finalizarán los trabajos con la ejecución de USD\$3.500.000. y Finalmente para el periodo contractual 2022-2023 una inversión de USD \$1.000.000.

2. Equipos auxiliares.

En relación con los equipos auxiliares, la nueva propuesta incorpora inversiones en equipos auxiliares por valor de USD\$2.710.000 que corresponde a la adquisición de dos (2) *combilift straddle carrier*, una (1) Empty Container Handler -ECH, dos (2) Terminal Tractors -TT y dos (2) tráilers para los periodos contractuales 12 (2020 – 2021) y 13 (2021 – 2022), y; 9 ITBs (camiones de terminal con su correspondiente tráiler) para el periodo contractual 16 (2024 – 2025).

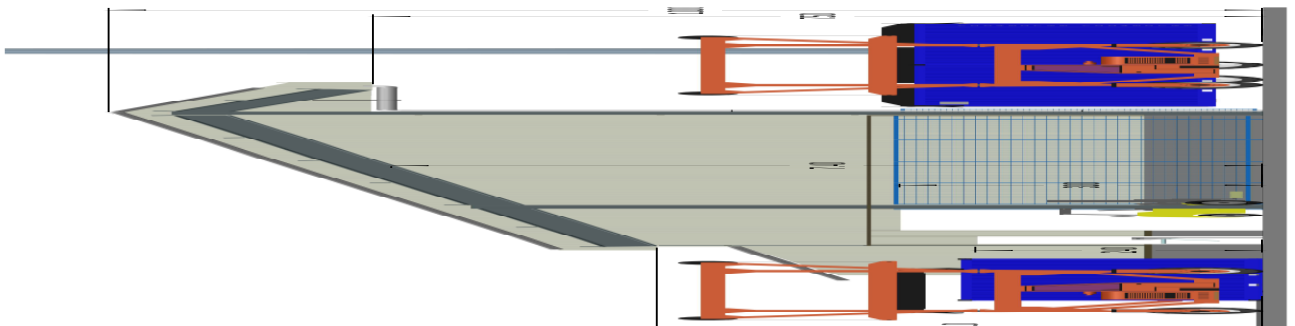
De manera general, de acuerdo con criterio de eficiencia técnica, estos equipos son los necesarios para la operación del terminal una vez se hayan realizado las obras de expansión del muelle de atraque, y se hallan instalado las dos grúas pórtico adicionales, para completar 6 grúas pórtico en total.

Lo montos a ser invertidos en estos equipos variaron derivado a la re-acomodación de la operación del terminal, donde se debió incrementar la capacidad de atención a barcos de mayores dimensiones, y la capacidad para almacenar contenedores vacíos, mientras que dejaron de ser necesarios equipos adicionales a lo contemplados en esta propuesta. Mas adelante se explican los detalles técnicos.

Ahora, el desplazamiento de las inversiones en este ítem, se explica por el hecho de que éstos se adquiere de acuerdo con la capacidad instalada en cuanto a la grúas pórtico que tiene el terminal. Así, solo tiene sentido invertir en los ITBs, si estas inversiones están precedidas por la instalación y entrada en operación de las dos grúas pórtico adicionales, las cuales serán instaladas en el periodo contractual

(i) En relación con lo *combilift straddle carrier*

De manera específica, como parte del proyecto de ampliación de almacenes, existe la necesidad de conseguir nuevos equipos para mover contenedores en la nueva zona de patios.



Debido al espacio limitado y la configuración propuesta para los nuevos almacenes, el equipo ideal para realizar los movimientos en esta área son las combilift straddle carrier. Estos equipos pueden



ser muy versátiles y manejar contenedores en espacios reducidos y por la geometría de los edificios, no necesitan ser tan alto (la altura requerida para manipular contenedores es menor que la requerida con un RS).



Otro punto importante para destacar y que hace mejor el uso de este equipo en esta zona, es la distribución de cargas por eje y por neumático, muy inferior a las cargas transmitidas por las Reach Stacker, lo que genera una mayor vida útil de los pavimentos, por disminuir los esfuerzos en los ciclos repetitivos de la operación.

(ii) En relación con los Tractores de Terminal (TT)

El objetivo es apoyar las operaciones en bodega y patio, el volumen de actividades en bodega es mayor de lo esperado cuando se solicitó el equipo inicial, y cuando estas actividades se combinan con las operaciones de embarcaciones hay un déficit de equipos en bodega.

ey

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Para cumplir con todo el compromiso es necesario contar con 2 Terminal Tractor más, los cuales, además de la situación actual, se utilizarán como soporte a la nueva Bodega de Inspección que se construirá en 2020.



(iii) En relación con la ECH

El objetivo es conseguir un nuevo ECH, para incrementar la capacidad de manejo de contenedores vacíos en la terminal.

Originalmente y debido a las proyecciones SPIA necesitaría un RS más, pero la composición ha cambiado y, en este momento, el número de contenedores vacíos movidos y sus relaciones con los movimientos hechos con el RS ha cambiado según los gráficos mostrados abajo.

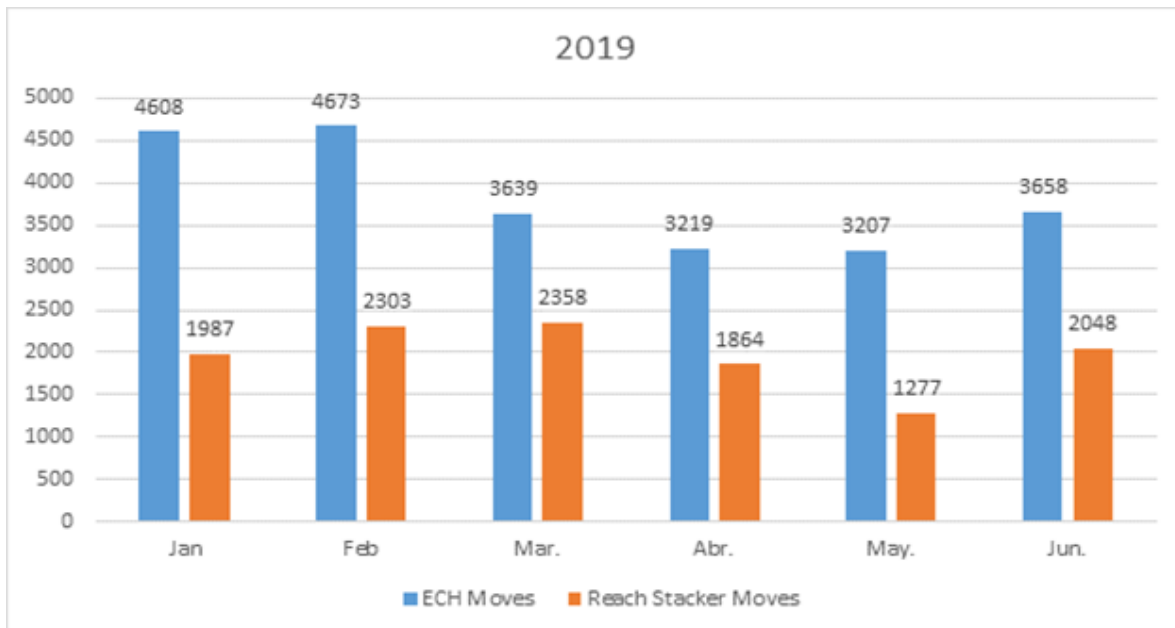
4

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Con estos datos y la tendencia actual se requiere un nuevo equipo para manejar contenedores vacíos.

(iv) En relación con los ITVs.

El objetivo es apoyar las operaciones en bodega y patio, el volumen de actividades en bodega es mayor de lo esperado cuando se solicitó el equipo inicial, y cuando estas actividades se combinan con las operaciones de embarcaciones hay un déficit de equipos en bodega.

Para cumplir con todo el compromiso es necesario contar con 2 Remolques terminales más, que combinados con los 2 nuevos TT se utilizarán para solventar el déficit actual, y servirán de soporte en el nuevo almacén que se construirá en 2020-2021.



3. Grúas Pórticos para los años 2025-2026

En el Plan de inversiones original, para la Fase 2 se proponía incorporar dos Grúas Pórticos y equipos Auxiliares con la siguiente distribución de inversiones:

ey

Conectando Oportunidades



Ítem	Descripción de la inversión	30 sep 19- 30 sep 20	30 sep 20- 30 sep 21
		Año 11	Año 12
	Días calendario Días acumulados	360 3960	360 4320
800	Equipos	5.625.000	18.108.000
801	Grúas portico	3.825.000	11.475.000
802	Equipos auxiliares	1.800.000	6.633.000

Como se puede observar, las dos Grúas pórticos representaban una inversión de 15,3 MUSD y 8,433 MUSD en equipos auxiliares.

En el nuevo plan propuesto como se puede observar las Grúas Pórticos ahora tienen una valoración de 20,4 MUSD es decir un 33% más de inversión, y esto obedece a la evolución que han tenido estos equipos para poder atender a los buques portacontenedores que arriban a los Puertos.

Ítem	Descripción de la inversión	30 sep 20- 30 sep 21	30 sep 21- 30 sep 22	30 sep 22- 30 sep 23	30 sep 23- 30 sep 24	30 sep 24- 30 sep 25	30 sep 25- 30 sep 26
		Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17
	Días calendario Días acumulados	360 4320	360 4680	360 5040	360 5400	360 5760	360 6120
800	Equipos	1.350.000	0	0	0	3.400.000	18.360.000
801	Grúas portico	0	0	0	0	2.040.000	18.360.000
802	Equipos auxiliares	1.350.000	0	0	0	1.360.000	0

En la siguiente figura se puede ver la rápida evolución de las Grúas Pórticos desde los modelos denominados Panamax, Super Panamax, Post Panamax y Super Post Panamax. Con este escenario, las únicas grúas que deben ser adquiridas tienen un costo muy superior a las que originalmente se habían propuesto, ya que de los 7,65 MUSD por unidad ahora el costo mínimo es de 10,2 MUSD. Cabe mencionar que estos equipos de ultima generación son los que se reversaran como patrimonio del estado, una vez finalizado el Contrato de Concesión.

7

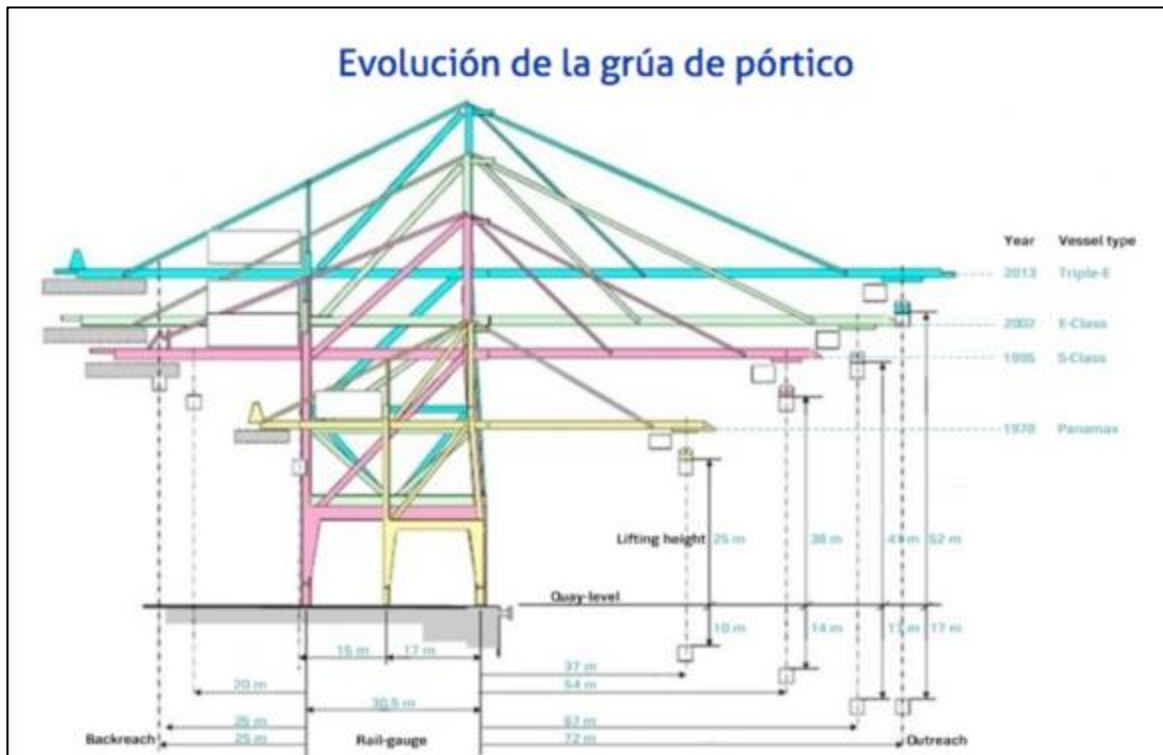
4

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Ahora bien cuando se incorporen las 2 Grúas Pórticos, es necesario adicionar como equipos auxiliares 9 ITV con sus respectivos trailers especiales para cargar hasta 70 toneladas (2 contenedores full a máxima capacidad). Efectivamente los contenedores de patio a muelle y de muelle a patio son transportados por los Terminal Tractor, dado las distancias que presenta la terminal desde el baricentro del patio de contenedores hasta la zona de muelle, la relación óptima de ITV's por Grúa pórtico de 4,5 unidades, es por ello se que se tiene previsto la compra de 9 ITV y trailers.

Estaremos pendientes para solucionar cualquier inquietud sobre el particular.

Cordialmente,


MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA
Gerente General

Anexamos.- Planilla en Excel formulada con el plan de inversiones propuesto.

c.c. Fernando Hoyos – Gerente Técnico – Modo Portuario – ANI
Adriana Acosta – Gerente Financiero – Modo Portuario – ANI
Miguel Landinez – Supervisor – Modo Portuario - ANI

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 404
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



Res. 1118 de 2016														Desplazamiento.																			
Item	Descripción de la inversión	30 Sep 08- 30 Sep10	30 Sep 10- 30 Sep11	30 Sep 11- 30 Sep12	30 Sep 12- 30 Sep13	30 Sep 13- 30 Mar 15	30 Mar 16- 30 Mar 17	30 Mar 17- 30 Sep 17	30 Sep 17- 30 Sep 18	30 Sep 18- 30 Sep 19	30 Sep 19- 30 Sep 20	30 Sep 20- 30 Sep 21	Total proyecto	30 Sep 08- 30 Sep10	30 Sep 10- Sep11	30 Sep 11- 30 Sep12	30 Sep 12- 30 Sep 13	30 Sep 13- 30 Mar 15	30 Mar 16- 30 Mar 17	30 Mar 17- 30 Sep 17	30 Sep 17- 30 Sep 18	30 Sep 18- 30 Sep 19	30 Sep 19- 30 Sep 20	30 Sep 20- 30 Sep 21	30 Sep 21- 30 Sep 22	30 Sep 22- 30 Sep 23	30 Sep 23- 30 Sep 24	30 Sep 24- 30 Sep 25	30 Sep 25- 30 Sep 26	Total proyecto			
		Año 0	Año1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10		Año 11	Año 0	Año1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14		Año 15	Año 16	
		Días calendario												Días acumulados																			
100	Vías de acceso	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	44.483.421	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44.483.421		
101	Acceso fajas de van	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	44.483.421	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44.483.421		
200	Drageo	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	33.058.261	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33.058.261			
201	Drageo	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	33.058.261	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33.058.261			
200	Preparación del terreno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
200	Preparación del terreno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
201	Relevo con material excavado	0	0	0	10.770.798	7.539.559	3.231.239	0	0	0	0	0	11.554.813	36.817.909	0	0	0	10.770.798	7.539.559	3.231.239	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36.817.909		
201	Relevo con material excavado	0	0	0	10.770.798	7.539.559	3.231.239	0	0	0	0	0	11.554.813	36.817.909	0	0	0	10.770.798	7.539.559	3.231.239	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36.817.909		
202	Instalación cunetas	0	0	0	3.163.921	2.214.746	949.176	0	0	0	0	0	7.099.172	0	0	0	3.163.921	2.214.746	949.176	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.099.172		
202	Instalación cunetas	0	0	0	3.163.921	2.214.746	949.176	0	0	0	0	0	7.099.172	0	0	0	3.163.921	2.214.746	949.176	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.099.172		
203	Reque en lechos escavados	0	0	0	4.976.990	3.483.893	1.493.097	0	0	0	0	0	8.609.000	1.600.000	0	0	0	4.976.990	3.483.893	1.493.097	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.609.000		
400	Terminal de contenedores	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	626.794	520.089	0	0	0	29.676.376	56.609.706	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
401	Piso (muelle)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31.698.940	0	0	0	29.676.376	56.609.706	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
401	Piso (muelle)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31.698.940	0	0	0	29.676.376	56.609.706	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
402	Plataforma de muelle (Lx 600 m)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54.310.650	0	0	0	16.293.195	16.293.195	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
402	Plataforma de muelle (Lx 600 m)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54.310.650	0	0	0	16.293.195	16.293.195	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
403	Piso pasarela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.630.385	0	0	0	978.231	652.154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
403	Piso pasarela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.630.385	0	0	0	978.231	652.154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
404	Plataforma pasarela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.897.400	0	0	0	1.738.440	1.158.960	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
404	Plataforma pasarela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.897.400	0	0	0	1.738.440	1.158.960	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
405	Plato de conectorantes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.072.311	0	0	0	2.355.869	1.570.579	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
800	Terminal de granel solido y carbon	0	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	18.366.048	0	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18.366.048	
501	Plataforma de muelle (Lx250 m)	0	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	18.366.048	0	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18.366.048	
502	Plato de carbon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
503	Podiales y sillas para graneleros	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
600	Infraestructura de servicio	0	0	0	0	1.320.640	3.081.493	0	0	0	0	0	4.511.746	0	0	0	0	1.320.640	3.081.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.402.133	
601	Acornedias electricas e iluminacion	0	0	0	0	699.046	1.631.108	0	0	0	0	0	2.330.154	0	0	0	0	699.046	1.631.108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.330.154		
602	Acornedias de agua	0	0	0	0	26.865	62.685	0	0	0	0	0	89.550	0	0	0	0	26.865	62.685	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89.550		
603	Sistema contra incendio	0	0	0	0	119.514	278.865	0	0	0	0	0	398.379	0	0	0	0	119.514	278.865	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	398.379		
604	Oleerajes fluviales	0	0	0	0	135.036	315.084	0	0	0	0	0	510.124	0	0	0	0	135.036	315.084	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	510.124		
605	Tratamiento de aguas servidas	0	0	0	0	54.377	126.881	0	0	0	0	0	224.370	0	0	0	0	54.377	126.881	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181.258		
606	Comunicaciones y seguridad en muelles	0	0	0	0	285.802	666.870	0	0	0	0	0	959.169	0	0	0	0	285.802	666.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	952.672		
SUBTOTAL (A)		0	0	0	19.895.817	120.093.308	47.352.041	29.094.116	0	0	0	0	12.290.220	341.189	0	0	0	19.895.817	120.093.308	47.352.041	29.094.116	0	0	0	0	11.554.813	4.421.100	4.500.000	0	0	26.500.000	18.500.000	281.791.195
701	Inspeccion de construccion	0	0	0	0	2.592.529	1.944.397	1.944.397	0	0	0	0	491.609	137.648	0	0	0	2.592.529	1.944.397	1.944.397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.481.323	
702	Mitigacion ambiental	0	0	0	0	648.132	486.099	486.099	0	0	0	0	127.902	34.432	0	0	0	648.132	486.099	486.099	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.620.310	
703	Contingencias	0	0	0	0	324.066	243.050	243.050	0	0	0	0	61.451	17.206	0	0	0	324.066	243.050	243.050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	810.166	
704	Ingenieria y administracion	0	0	0	0	451.693	340.269	340.269	0	0	0	0	86.032	24.086	0	0	0	451.693	340.269	340.269	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.134.221	
SUBTOTAL (B)		0	0	0	0	4.018.420	3.013.815	3.013.815	0	0	0	0	761.994	213.304	0	0	0	4.018.420	3.013.815	3.013.815	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.046.050	
SUBTOTAL (A+B)		0	0	0	0	19.895.817	124.051.728	50.365.856	32.047.931	0	0	0	13.052.214	345.543	0	0	0	19.895.817	124.051.728	50.365.856	32.047.931	0	0	0	0	11.554.813	4.421.100	4.500.000	0	0	26.500.000	18.500.000	291.837.245
800	Equipos	0	0	0	0	37.750.000	19.468.800	0	0	0	0	0	5.625.000	18.108.000	0	0	0	37.750.000	19.468.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76.328.800	
801	Grupos porticos	0	0	0	0	22.950.000	7.650.000	0	0	0	0	0	3.825.000	11.475.000	0	0	0	22.950.000	7.650.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31.000.000		
802	Equipos flotantes	0	0	0	0	10.800.000	9.450.000	0	0	0	0	0	1.820.000	6.633.000	0	0	0	10.800.000	9.450.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32.960.000		
803	Acueros	0	0	0	0	2.368.800	0	0	0	0	0	0	2.368.800	0	0	0	0	2.368.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.368.800		
1000	Otros	0	0	0	0	2.000.000	0	0	0	0	0	0	2.000.000	0	0	0	2.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.000.000		
1001	Estudios y diseños	0	0	0	0	2.000.000	0	0	0	0	0	0	2.000.000	0	0	0	2.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.000.000		
GRAN TOTAL		0	0	0	0	21.895.817	157.801.728	69.834.656	32.047.931	0	0	0	18.077.214	21.762.543	0	0	0	21.895.817	157.801.728	69.834.656	32.047.931	0	0	0	0	11.554.813	5.771.100	4.500.000	0	0	29.900.000	36.860	

Item	Descripción de la Inversión	Res. 1118 de 2016												Total proyecto	Desplazamiento.																	Total proyecto
		30 Sep 09- 30 Sep10	30 Sep 10- 30 Sep11	30 Sep 11- 30 Sep12	30 Sep 12- 30 Sep13	30 Sep 13- 30 Mar 15	30 Mar 15- 30 Mar 16	30 Mar 16- 30 Mar 17	30 Mar 17- 30 Sep 17	30 Sep 17- 30 Sep 18	30 Sep 18- 30 Sep 19	30 Sep 19- 30 Sep 20	30 Sep 20- 30 Sep 21		30 Sep 09- 30 Sep10	30 Sep 10- 30 Sep11	30 Sep 11- 30 Sep12	30 Sep 12- 30 Sep13	30 Sep 13- 30 Mar 15	30 Mar 15- 30 Mar 16	30 Mar 16- 30 Mar 17	30 Mar 17- 30 Sep 17	30 Sep 17- 30 Sep 18	30 Sep 18- 30 Sep 19	30 Sep 19- 30 Sep 20	30 Sep 20- 30 Sep 21	30 Sep 21- 30 Sep 22	30 Sep 22- 30 Sep 23	30 Sep 23- 30 Sep 24	30 Sep 24- 30 Sep 25	30 Sep 25- 30 Sep 26	
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Año 7	Año 8	Año 9	Año 10	Año 11	Año 12	Año 13	Año 14	Año 15	Año 16	Año 17	
		Días calendario	Días acumulados	360	720	1080	1440	1800	2160	2520	2880	3240	3600		3960	4320	360	720	1080	1440	1800	2160	2520	2880	3240	3600	3960	4320	4680	5040	5400	
100	Vías de acceso	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	44.483.421	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44.483.421	
101	Acceso franjas de vías	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	44.483.421	0	0	0	6.672.513	37.810.908	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44.483.421	
200	Dragado	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	33.058.261	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.000.000	0	41.058.261	
201	Dragado	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	33.058.261	0	0	0	13.223.304	19.834.957	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.000.000	0	41.058.261	
300	Preparación del terreno	0	0	0	0	10.770.798	7.539.599	3.231.239	0	0	0	11.554.813	2.921.100	36.017.509	0	0	0	0	10.770.798	7.539.599	3.231.239	0	0	0	11.554.813	2.921.100	0	0	0	0	36.017.509	
301	Relleno con material excavado	0	0	0	2.629.887	1.840.921	788.966	0	0	0	0	1.674.483	1.321.100	8.255.357	0	0	0	2.629.887	1.840.921	788.966	0	0	0	1.674.483	1.321.100	0	0	0	0	8.255.357		
302	Estabilización suelos	0	0	0	3.163.921	2.214.745	949.176	0	0	0	1.271.330	0	7.999.172	7.999.172	0	0	0	3.163.921	2.214.745	949.176	0	0	0	1.271.330	0	0	0	0	0	7.999.172		
303	Dique en tabla estacado	0	0	0	0	4.976.990	3.483.893	1.493.097	0	0	0	8.609.000	1.600.000	20.162.980	0	0	0	4.976.990	3.483.893	1.493.097	0	0	0	8.609.000	1.600.000	0	0	0	0	20.162.980		
400	Terminal de contenedores	0	0	0	0	39.476.376	29.184.570	25.802.877	0	0	0	625.794	520.089	95.609.706	0	0	0	39.476.376	29.184.570	25.802.877	0	0	0	0	0	1.500.000	3.500.000	1.000.000	0	18.500.000	18.500.000	137.463.823
401	Piletes (muelles)	0	0	0	0	12.679.576	9.509.682	9.509.682	0	0	0	0	0	31.698.940	0	0	0	12.679.576	9.509.682	9.509.682	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31.698.940	
402	Plataforma de muelle (L= 600 m)	0	0	0	0	21.724.260	16.293.195	16.293.195	0	0	0	0	0	54.310.650	0	0	0	21.724.260	16.293.195	16.293.195	0	0	0	0	0	0	0	0	18.500.000	18.500.000	91.310.650	
403	Piletes pasarela	0	0	0	0	978.231	652.154	0	0	0	0	0	0	1.630.385	0	0	0	978.231	652.154	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.630.385	
404	plataforma pasarela	0	0	0	0	1.738.440	1.158.960	0	0	0	0	0	0	2.897.400	0	0	0	1.738.440	1.158.960	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.897.400	
405	Palo de contenedores	0	0	0	0	2.355.869	1.570.579	0	0	0	0	625.794	520.089	5.072.331	0	0	0	2.355.869	1.570.579	0	0	0	0	0	0	1.500.000	3.500.000	1.000.000	0	9.926.448		
500	Terminal de granel sólido y carbon	0	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	0	18.366.048	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18.366.048	
501	Plataforma de muelle (L=250 m)	0	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	0	18.366.048	0	0	0	10.819.629	7.546.419	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18.366.048	
502	Palo de carbon	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
503	Bodegas y alios para granates	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
600	Infraestructura de servicio	0	0	0	0	1.320.640	3.081.493	0	0	0	0	0	109.613	0	4.911.746	0	0	0	1.320.640	3.081.493	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.402.133
601	Accesorios electricos e iluminacion	0	0	0	0	699.046	1.631.108	0	0	0	0	0	0	2.330.154	0	0	0	699.046	1.631.108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.330.154	
602	Accesorios de agua	0	0	0	0	26.865	62.685	0	0	0	0	0	0	89.550	0	0	0	26.865	62.685	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89.550	
603	Sistema contra incendio	0	0	0	0	119.514	278.865	0	0	0	0	0	0	398.379	0	0	0	119.514	278.865	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	398.379	
604	Drenajes fluviales	0	0	0	0	135.036	315.084	0	0	0	0	60.004	0	510.124	0	0	0	135.036	315.084	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	450.120	
605	Tratamiento de aguas servidas	0	0	0	0	54.377	126.881	0	0	0	0	43.112	0	224.370	0	0	0	54.377	126.881	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	181.298	
606	Comunicaciones y seguridad en muelles	0	0	0	0	285.802	666.870	0	0	0	0	6.497	0	959.169	0	0	0	285.802	666.870	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	952.672	
SUBTOTAL (A)		0	0	0	19.895.817	120.033.308	47.352.041	29.034.116	0	0	0	12.295.225	3.441.189	232.046.691	0	0	0	19.895.817	120.033.308	47.352.041	29.034.116	0	0	0	11.554.813	4.421.100	3.500.000	1.000.000	0	26.500.000	18.500.000	281.791.195
701	Inspeccion de construccion					2.592.529	1.944.397	1.944.397	0	0	0	491.809	137.648	7.110.580	0	0	0	2.592.529	1.944.397	1.944.397	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.481.323
702	Migacion ambiental					648.132	486.099	486.099	0	0	0	122.902	34.412	1.777.644	0	0	0	648.132	486.099	486.099	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.620.330
703	Contingencias					324.066	243.050	243.050	0	0	0	61.451	17.206	888.823	0	0	0	324.066	243.050	243.050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	810.166
704	Ingenieria y administracion					453.693	340.269	340.269	0	0	0	86.032	24.088	1.244.351	0	0	0	453.693	340.269	340.269	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.134.231
SUBTOTAL (B)		0	0	0	0	4.016.420	3.013.915	3.013.915	0	0	0	761.994	213.354	11.621.398	0	0	0	4.016.420	3.013.915	3.013.915	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10.046.060
SUBTOTAL (A+B)		0	0	0	19.895.817	124.051.728	50.365.956	32.047.931	0	0	0	13.057.214	3.654.543	243.068.089	0	0	0	19.895.817	124.051.728	50.365.956	32.047.931	0	0	0	11.554.813	4.421.100	3.500.000	1.000.000	0	26.500.000	18.500.000	291.837.245
800	Equipos	0	0	0	0	33.750.000	19.468.800	0	0	0	0	5.625.000	18.108.000	76.951.800	0	0	0	33.750.000	19.468.800	0	0	0	0	0	0	1.350.000	0	0	0	3.400.000	18.360.000	76.328.800
801	Grupos portor	0	0	0	0	22.950.000	7.650.000	0	0	0	0	3.825.000	11.475.000	45.900.000	0	0	0	22.950.000	7.650.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.040.000	18.360.000	51.000.000	
802	Equipos auxiliares	0	0	0	0	10.800.00																										



Buenaventura, agosto 18 de 2021
SPIA – G2021-210

Doctor
FERNANDO HOYOS ESCOBAR
Gerente Modo Portuario
Vicepresidencia de Gestión Contractual

Referencia. Alcance relacionado con la ubicación de las obras de dragado para la ejecución de la Fase 2 del plan de inversiones propuesto a la ANI.

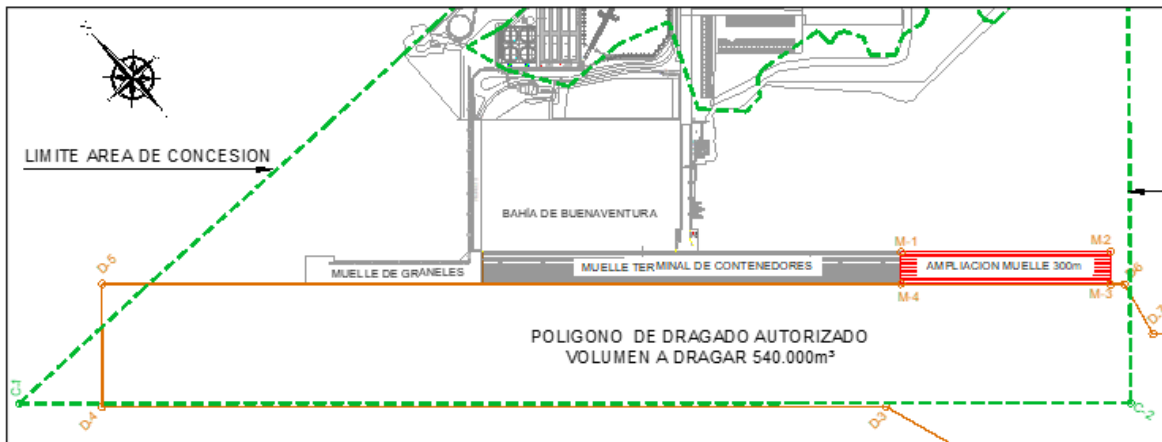
Respetado Fernando,

Como es de su conocimiento, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (en adelante “SPIA”) se encuentra en proceso de desplazar su plan de inversiones. Las inversiones para Fase II incluyen la realización de inversiones en dragado por USD\$8.000.000, y un volumen aproximado de 540.000 metros cúbicos.

Como fue señalado mediante comunicación con radicado SPIA – G2021-161; la ejecución de los trabajos contemplados en el plan inversiones propuesto por SPIA no requerirá de una modificación a su licencia ambiental, ya que está previsto realizar estos trabajos dentro del área licenciada para la ejecución del proyecto, y que sirvió de base para el otorgamiento de la concesión en 2007, y sus modificaciones en 2009 (otrosí 01) y aclaración en 2019 (otrosí 04), donde está prevista la construcción de un muelle de 900 metros lineales para la atención de contenedores.

Tal y como fue señalado en ese oficio, los trabajos se ubicarán dentro del área contemplada en el siguiente dibujo:

Conectando Oportunidades



El detalle de esta área, donde se realizarán los trabajos de dragado contemplados en el plan de inversiones propuesto, están incluidos en el Anexo 1 de esta comunicación, junto con las coordenadas y volúmenes pertinentes.

El dragado en mención se desarrollará con base en las especificaciones técnicas que fueron establecidas en su momento y con las cuales se aprobó la licencia ambiental y sus modificaciones.

Por supuesto, SPIA siempre en cumplimiento de las regulaciones ambientales, en el evento de que en el futuro tengan que llevar a cabo obras que impliquen una modificación de su licencia ambiental o cualquier otro trámite ambiental, marítimo o de cualquier otra naturaleza, así lo hará, e informará oportunamente a la ANI sobre cualquier gestión de esta naturaleza, tal y como lo ordena las Cláusula 3 y 4 del otrosí 04 de 2019.

Sin otro particular,


MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA
Presidente

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia





Buenaventura, agosto 18 de 2021
SPIA – G2021-210

Doctor
FERNANDO HOYOS ESCOBAR
Gerente Modo Portuario
Vicepresidencia de Gestión Contractual

Referencia. Alcance relacionado con la ubicación de las obras de dragado para la ejecución de la Fase 2 del plan de inversiones propuesto a la ANI.

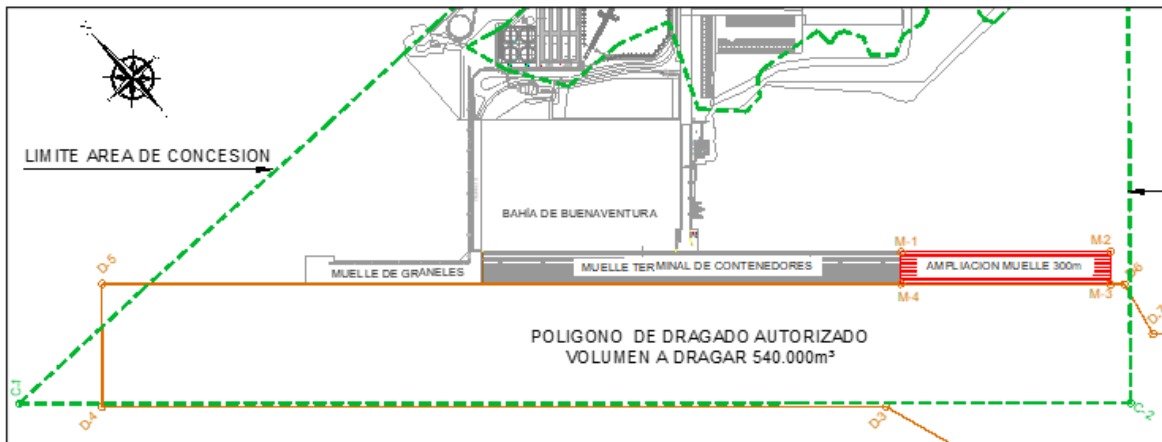
Respetado Fernando,

Como es de su conocimiento, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A. (en adelante “SPIA”) se encuentra en proceso de desplazar su plan de inversiones. Las inversiones para Fase II incluyen la realización de inversiones en dragado por USD\$8.000.000, y un volumen aproximado de 540.000 metros cúbicos.

Como fue señalado mediante comunicación con radicado SPIA – G2021-161; la ejecución de los trabajos contemplados en el plan inversiones propuesto por SPIA no requerirá de una modificación a su licencia ambiental, ya que está previsto realizar estos trabajos dentro del área licenciada para la ejecución del proyecto, y que sirvió de base para el otorgamiento de la concesión en 2007, y sus modificaciones en 2009 (otrosí 01) y aclaración en 2019 (otrosí 04), donde está prevista la construcción de un muelle de 900 metros lineales para la atención de contenedores.

Tal y como fue señalado en ese oficio, los trabajos se ubicarán dentro del área contemplada en el siguiente dibujo:

Conectando Oportunidades



El detalle de esta área, donde se realizarán los trabajos de dragado contemplados en el plan de inversiones propuesto, están incluidos en el Anexo 1 de esta comunicación, junto con las coordenadas y volúmenes pertinentes.

El dragado en mención se desarrollará con base en las especificaciones técnicas que fueron establecidas en su momento y con las cuales se aprobó la licencia ambiental y sus modificaciones.

Por supuesto, SPIA siempre en cumplimiento de las regulaciones ambientales, en el evento de que en el futuro tengan que llevar a cabo obras que impliquen una modificación de su licencia ambiental o cualquier otro trámite ambiental, marítimo o de cualquier otra naturaleza, así lo hará, e informará oportunamente a la ANI sobre cualquier gestión de esta naturaleza, tal y como lo ordena las Cláusula 3 y 4 del otrosí 04 de 2019.

Sin otro particular,

MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA
Presidente

Conectando Oportunidades

PBX: (572) 398 9330
Calle 3 #1A-07, oficina 403
Edificio 2 Cosmos Pacífico
Buenaventura – Colombia

PBX: (571) 637 0533
Av. Cra 9 #113-52, oficina 507
Edificio torres Unidas II
Bogotá D.C., Colombia



