

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES

RESOLUCIÓN Nº 22 DEL 2010

(29 ENERO 2010)

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar una concesión portuaria.

EL SUBGERENTE DE ESTRUCTURACIÓN Y ADJUDICACIÓN

En cumplimiento de la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios y en ejercicio de sus competencias y facultades legales, en especial las contenidas en los Decretos 1800 de junio de 2003 y la Resolución Nº 556 del 15 de octubre de 2009 y,

CONSIDERANDO:

Que la **SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A.**, por Escritura Pública Nº 2.418 del 17 de Octubre de 2008, otorgada en la Notaria 16 de Bogotá, inscrita inicialmente en la Cámara de Comercio de Bogotá y posteriormente en la Cámara de Comercio de Cartagena el 25 de noviembre del 2008, bajo el número 59.664 del Libro IX del Registro Mercantil, cambió de razón social, según consta en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena el 28 de diciembre de 2008, por el de **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Que a través de la comunicación radicada en el Inco el 23 de diciembre de 2008 con el Nº 2008-409-023128-2, el Apoderado Especial de la Sociedad **PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, según consta en el poder de fecha 1 de diciembre de 2008, presenta solicitud de modificación al proyecto portuario aprobado por el INCO mediante resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 por la cual se aprueba una solicitud de concesión y se fijan las condiciones en que se otorgará la concesión a la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A.

Que para atender los principios de publicidad de que trata la Ley 1ª de 1991, Sociedad **PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, anexó la publicación en los Diarios "El Tiempo" y "El Heraldo", los días 28 de diciembre de 2007 y 16 de enero de 2008, en los cuales se informa a los interesados que se propone ampliar y/o modificar las condiciones en que le fue aprobada por el Inco la solicitud de concesión.

Que el Instituto una vez recibió la petición de modificación presentada por la **SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A.**, hoy **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, solicito se publicara la solicitud de modificación en el Portal Único de Contratación y la publicó en la Página Web de la Entidad.

Que el peticionario aportó con la solicitud de modificación, los siguientes documentos:

- Comunicación radicada en el INCO el 23 de diciembre de 2008 con el Nº 2008-409-023128-2 a través de la cual presenta solicitud de modificación de la

Handwritten signature or mark.

Handwritten mark.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

- concesión portuaria, aprobada por el INCO mediante resolución 749 del 5 de diciembre de 2006. Se hace un recuento de los antecedentes del proyecto indicando que inicialmente la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A. pretendía la construcción y operación de una terminal exclusiva para el manejo de carbón. También presenta el proyecto que tiene previsto desarrollar la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. para la construcción y operación de una terminal multipropósito (exceptuando carbón)
- Cuatro (4) publicaciones realizadas, de las cuales dos en el periódico el Tiempo y dos en el Herald, los días 28 de diciembre de 2007 y 16 de enero de 2008, respectivamente, que contienen la información requerida por el artículo 7 del decreto 838 de 1992 y cumple con los términos e intervalos solicitados por la norma.
 - Poder concedido por la Representante Legal de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., al Doctor Cesar Augusto Lorduy Maldonado, de fecha 1 de diciembre de 2008, para que presente y tramite hasta el final, la solicitud de modificación a la concesión portuaria, aprobada mediante resolución 749 del 5 de diciembre de 2006, expedida por el INCO.
 - Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Cartagena el 1 de Diciembre de 2008, en el cual consta que se constituyó una sociedad anónima denominada la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, cuyo objeto social principal es la inversión, construcción, administración, operación, y cualesquiera otras actividades relacionadas con puertos y muelles públicos y privados y la realización de todas las actividades propias de las sociedades portuarias explotación comercial e industrial, que la sociedad no se halla disuelta y que el término de duración es hasta el 24 de julio de 2051.
 - Diseño conceptual del proyecto portuario de Puerto Bahía, elaborado por la firma INCOPLAN S.A., que contiene la localización, planificación, análisis de carga, diseño conceptual de la primera etapa donde se describe el buque de diseño, canal de acceso y zona de maniobras, muelle viaducto, patios de almacenamiento, cronograma, presupuesto.
 - Contrato de arrendamiento de los lotes No. 1, 2 y 3 entre las Sociedades Coalcorp Colombia y Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., por un termino de 30 años contados a partir del 2 de diciembre de 2008. Igualmente aportó los certificados de tradición y libertad de los lotes No. 1, 2 y 3 identificados con los números de matrícula inmobiliaria 060-233091, 060 112250 y 060-0069613 respectivamente, de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena
 - Un plano a escala 1:4000 elaborado por la empresa HYSER de fecha diciembre de 2008, que contiene las coordenadas y ubicación de los lotes No. 1, 2 y 3, con su topografía y la batimetría de la zona de uso publico marítima solicitada en concesión. Adicionalmente aportó la cartera general

A /

dte

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

del levantamiento topográfico de la Sociedad Portuaria del Carare, Isla Barú, elaborado por la firma Topógrafos del Caribe Ltda, de fecha octubre de 2008.

- Avalúo comercial del muelle carbonero de fecha agosto 8 de 2008 elaborado por la firma Inversiones Gómez Pombo, que avalúa las instalaciones portuarias en \$ 261.902.392, indicando que se encuentran en estado de abandono. También presenta un avalúo comercial de los lotes No. 1, 2 y 3 elaborado por la firma Araujo & Segovia S.A. de fecha 6 de junio de 2008.
- Póliza de cumplimiento N° 8001023696, con vigencia desde el 10 de diciembre de 2008 hasta el 10 de junio del año 2010, a través de la cual garantiza a la Nación – Inco, amparar la seriedad y validez de la propuesta relacionada con la construcción de las obras anunciadas en la solicitud o en la modificación de la concesión.
- Situación Ambiental: **La SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, dentro del trámite de solicitud concesión portuaria, manifiesta que presentará a consideración de las autoridades ambientales todos los requisitos exigidos para el licenciamiento del proyecto.
- Información financiera correspondiente al flujo de caja a 20 años indicando los parámetros para el cálculo de la contraprestación.

Que mediante comunicación 2009-409-001508-2 del 28 de enero de 2009, la Superintendencia de Puertos y Transporte remite al Inco copia del derecho de petición presentado por el señor Hugo Ariel Reyes Vargas, en torno a bienes ocultos invadidos en Barú, que fue atendido por esta Entidad a través de la comunicación 2009-409-001599-1 el 17 de febrero de 2009 y 2009-409-001945-1 el 25 de febrero de 2009.

Que mediante comunicación 2009-409-002544-2 del 10 de febrero, el abogado HUGO ARIEL REYES VARGAS, manifiesta:

"(...)

- 1) Señor director del INCO, solicitaremos la revocatoria directa del artículo 69, 71, 73 y 74, del Código Contencioso Administrativo, del acto administrativo (Resolución N° 749 – 5 Dbre/2006 que otorgo el permiso o la concesión portuaria, a la empresa o sociedad que adelanto la solicitud del muelle referenciado, denominado muelles carbones del Carare, o sociedad muelles del carare, o sociedad portuaria Carbones del carare S.A., o sociedad portuaria del Carare S.A., el nombre que le den, y que se pretenda desarrollar en el predio coquito – en Bahru – Cartagena.
- 2) Igualmente solicito, que una vez usted tenga conocimiento de la información que le adjunto, de manera preventiva, mientras se define el proceso de bienes ocultos, que se adelanta ante Procuraduría General, y Ministerio de Defensa y Ministerio de hacienda, y se abstenga de tramitar, o conceder concesión portuaria o similar, en este bien fiscal, a alguna empresa o particular solicitante, específicamente, a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía o a la empresa PROELECTRICA, de Cartagena, ya que estos, pretenden con documentos nulos y viciados de inconstitucionales e ilegales, a la luz de las normas

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

mencionadas, obtener derechos sobre bienes públicos, cuando solo tienen la calidad de invasores ocupantes de estos bienes declarados de utilidad pública, como su deber es de cuidar y proteger los bienes del Estado."

Que dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de la última publicación, ninguna persona natural o jurídica con interés en este trámite, presentó **oposición a la solicitud**, o **una petición alternativa**.

Que la intervención de terceros interesados dentro del procedimiento de otorgamiento de una concesión portuaria, se realiza a través de oposiciones y/o propuestas alternativas, las cuales deben presentarse dentro de la oportunidad prevista en el artículo 10 de la ley 1ª de 1991, es decir dentro de los dos (2) meses siguientes a la fecha de la última publicación que realice el peticionario.

Que mediante Resolución 112 del 13 de febrero de 2009, el Instituto convocó a audiencia pública con el objeto de divulgar los términos y condiciones de la solicitud de ampliación y/o modificación de la solicitud de concesión aprobada mediante resolución 749 del 5 de diciembre de 2006

Que de acuerdo con lo previsto en el artículo 10 de la Ley 01 de 1991, se hizo entrega a las autoridades, del expediente contentivo de la solicitud de modificación junto con sus anexos, quienes se pronunciaron respecto a la conveniencia y legalidad de la solicitud, de la siguiente manera:

Ministerio de Transporte

El Ministerio de Transporte, a través de la comunicación MT – 2009-540-007850-1 del 27 de febrero de 2009, radicado en el INCO con número 2009-409-003931-2 del 27 de febrero del mismo año, se pronuncio sobre la viabilidad del proyecto en los siguientes términos:

"(...)

En razón a su comunicación 2009-321-010243-2 del 20 de febrero de 2009 relacionada con la solicitud de modificación de las condiciones en que podrá otorgar una concesión portuaria, presentada por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., le informo que una vez revisada la solicitud anexa, este Ministerio encuentra que cumple con todos los requisitos establecidos en la normatividad portuaria vigente, las pretensiones de la solicitud en cuestión se ajustan a la Ley, al plan de expansión portuaria ya que la zona solicitada en concesión está dentro de las establecidas por los planes de expansión portuaria vigentes y no se observa que pueda afectar al medio ambiente u ocasionar un daño ecológico grave, esto último sin perjuicio e lo que considere la autoridad ambiental competente.

Por tal razón encontramos procedente que continúe con el trámite previsto en la Ley 1ª de 1991 y sus Decretos reglamentarios."

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, mediante comunicado numero 2009-409-005747-2 de fecha marzo 20 de 2009, manifiesta:

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

"(...)

Por lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta la necesidad de prestar un servicio de facilitación y control de los agentes económicos y con el fin de agilizar las operaciones de comercio exterior, este despacho atendiendo las disposiciones legales vigentes de la norma aduanera, no encuentra impedimento alguno a la solicitud de modificación de la concesión, formulada por la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A., por lo tanto emite concepto **FAVORABLE** para su aprobación.

No obstante, se le reitera al solicitante que en el momento que sea aprobada la modificación de la concesión aprobada con anterioridad y habido el interés de efectuar operaciones de importación y exportación, deberá presentar la respectiva solicitud de habilitación de puerto para el ingresos y salida de mercancías bajo control aduanero ante la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de conformidad con lo establecido en el artículo 43 del Decreto 2685 de 1999 y artículo 41 de la Resolución 4240 de 2000."

Dirección General Marítima - DIMAR

La Dirección General Marítima -DIMAR- del Ministerio de Defensa Nacional se pronunció sobre la viabilidad del proyecto, a través de la comunicación N° 2009-409-007213-2 del 13 de abril de 2009, en los siguientes términos:

"(...)

3. CONSIDERACIONES

Con base en el conocimiento de la zona y la documentación que se recibió, se consideran los siguientes aspectos:

3.1 Bienes de Uso Público

3.1.1 Antecedentes más significativos para el terreno de uso público y área adyacente.

Antecedentes de los terrenos empleados por los solicitantes:

La resolución N° 0111 del 12 de agosto de 1968 de la Armada Nacional, le otorgó a la Sociedad "Carbones del Carare Ltda.", concesión por 20 años y permiso para construir un muelle que fue destinado al cargue de antracita para exportación.

La resolución N° 1203 del 29 de julio de 1988 de la Dirección General Marítima, le prorrogó por 20 años contados a partir del 30 de agosto de 1988, la concesión otorgada a la Sociedad "Carbones del Carare Ltda."

Con la resolución N° 151 del 21 de marzo de 2006, el Instituto Nacional de Concesiones concedió autorización por un año a la Sociedad "Carbones del Carare S.A.", para el uso y goce temporal de unas áreas de uso público.

La resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006 del INCO, aprobó la solicitud de concesión portuaria presentada por la Sociedad Portuaria "Carbones del Carare S.A.", para ocupar y utilizar en forma temporal una zona de uso público (Anexo N°1), para un muelle de servicio público, que operará la sociedad mencionada en el cargue y descargue de carbón por un lapso de 30 años.

Con el oficio N° 7802 DIMAR - DILEM de diciembre 20 de 2006, la "Dirección General Marítima" emitió concepto favorable a la solicitud presentada por la Sociedad Portuaria "Carbones del Carare S.A." y recomendó que el INCO verifique la zona de uso público que se entregaría en la concesión, así como las aguas marítimas.

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

RESOLUCIÓN No. 022 DEL 2010 0 ENE 2010 No. 6

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Con la resolución N° 237 del 27 de marzo de 2007, el INCO prorrogó la autorización temporal otorgada a la Sociedad Portuaria "Carbones del Carare S.A." con la resolución N° 151 de 2006.

Con documento del 20 de noviembre de 2008, el Capitán de Puerto de Cartagena remitió al representante de la Sociedad el informe pericial, para efectos de reversión de los bienes de uso público a la Nación por término de la concesión.

- Concluye que gran parte del terreno bien de uso público terrestre, se encuentra con relleno por la infraestructura portuaria que funcionó en el lugar.
- También concluye que las coordenadas del vértice 27 se encuentran mal establecidas en la resolución (Anexo N° 1). Los valores verdaderos, por información de los interesados son las siguientes coordenadas planas de Gauss: Norte 1'629.866.84 - Este 840.062.052.

Sobre la evaluación del tema de la reversión de los predios, la "Dirección General Marítima" se pronunció con oficio N° 3400 del 8 de marzo de 2006, manifestando que el INCO es el competente para realizar las reversiones de los bienes y zonas de uso público, como consecuencia de la terminación de los contratos de concesión.

Con documento del 23 de diciembre 2008, la Sociedad Portuaria "Puerto Bahía S.A." solicita al INCO la concesión portuaria y entre los documentos que entregó para ese efecto, anexa un contrato de arrendamiento de los terrenos con escritura de propiedad de la zona por ellos llamada "adyacente", la cual se verificó y contiene gran parte de terreno que es bien de uso público; en este terreno de la nación se construirá la mayoría del proyecto.

Antecedentes terrenos piscinas camaroneras:

El "Instituto Nacional de los Recursos Renovables y del Ambiente- INDERENA", sanciona mediante la resolución N° 0097 del 13 de febrero de 1986 a la firma "Langostinos Colombianos Ltda.", por la tala y remoción de mangle.

La "Capitanía de Puerto de Cartagena", sanciona mediante la resolución NC 0049 del 28 de mayo de 1986 a la firma "Langostinos Colombianos Ltda.", por la realización de obras sin autorización.

Con la resolución N° 1116 del 5 de noviembre 1986 de DIMAR, se otorgaron en concesión los terrenos donde se hallan ubicados los canales de circulación de aguas marinas, fluviomarinas y se legalizan las construcciones de los mismos a la compañía "Langostinos Colombianos Ltda."

Mediante la resolución N° 0690 del 7 de noviembre de 1997, la DIMAR autoriza la cesión de la concesión N° 1116 del 5 de noviembre de 1986 a la firma "Baru Shrimp Company".

La concesión otorgada a la firma "Baru Shrimp Company", venció en el año 2006 y con acta se hace devolución de los terrenos en concesión a la Nación.

3.1.2 Terrenos que serán empleados en el proyecto y áreas bien de uso público que se recomienda entregar en concesión:

La Sociedad Portuaria "Puerto Bahía S.A.", solicita en concesión un área que se determinó en el Sistema de información Geográfico de DIMAR en 276.295 mt². De estos hay un área marítima, de 207.489 mt² y un área terrestre o playa de 68.806 mt² (Anexo N° 2). El área está determinada por la grilla que presenta la compañía en su solicitud, y se encontraron las siguientes novedades:

- Las coordenadas del vértice 27 son las mismas del vértice 28, sin embargo en el informe pericial para la reversión por término de la concesión, el perito hace la aclaración sobre este aspecto, con información que le suministró la misma Sociedad Portuaria y aportó las nuevas coordenadas (Anexo N° 1 - 2).

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

- En la gráfica del área terrestre solicitada en concesión, se puede observar que parte de esta, se encuentra ubicada en área marítima (Anexo N° 2).

Área Marítima:

Para efectos del análisis y recomendación a la autoridad competente, el sector marítimo solicitado en concesión, se fraccionó en dos áreas (Anexo N° 2), sobre las cuales se concluye lo siguiente:

- De lo solicitado en concesión, solo será empleada para la operación el área N° 1, ya que en esta se construirá parte de la infraestructura portuaria, incluyendo el muelle y el viaducto.
- En el proyecto, el sector de maniobra para la embarcación (en la operación marina), limita solo con el área N° 1.
- El área N° 2, no se encuentra frente del terminal portuario proyectado y en ninguna de las dos fases del proyecto es de utilidad para la operación marina, es decir; no se requiere para la maniobra de recalada de las embarcaciones al puerto.
- En el proyecto no se prevé la construcción de infraestructura portuaria en el terreno contiguo al área N° 2.
- En caso de que se entregue en concesión el área N° 2, se limita la posibilidad de futuros desarrollos, tales como astilleros, terminales portuarios y otros, en la zona de manglar contigua.

El área marítima demarcada como N° 3, es donde el buque, en su recalada a puerto, efectuará la operación marina de aproximación al muelle. Por seguridad marítima se recomienda se entregue en concesión esta área (Anexo N° 3).

El sector marítimo que se recomienda entregar en concesión es el área N° 3, el cual abarca un sector de 330.901 mt², que son bien de uso público (Anexo N° 3).

Área terrestre:

El proyecto ocupará una gran extensión (Anexo N° 2), que denominaremos terreno N° 1 (donde se efectuará la primera fase del proyecto) y terrenos N° 2 y 3 (donde se efectuará la segunda fase del proyecto).

En la primera fase se empleará el terreno N° 1 que tiene una extensión de 167.200 mt² (Anexo N° 2 - 4) y una pequeña elevación en la parte central de aproximadamente 15 metros.

El estudio de suelos en este terreno fue realizado por AICO E.U. en el mes de marzo de 2006; en términos generales se encontraron dos tipos de suelo:

- Un suelo superficial de blando a muy blando, de color gris oscuro, localizado en las áreas con vegetación de manglar, con espesor entre 3.0 y 3.5 metros, debajo del cual se encontró un estrato de arcilla de baja plasticidad, de consistencia media a blanda, que llegó hasta unos 5.5 a 6.0 metros de profundidad. Le siguió luego un manto de arcilla de alta plasticidad, de consistencia resistente a muy resistente, que se extendió hasta los 12.0 metros.
- Un suelo superficial de arcilla con piedra caliza hacia el centro del lote, resistente a muy resistente de color amarillo pardo, caracolejo (arena limosa con dedos de coral), medio denso y piedra coralina meteorizada hasta una profundidad de 3.5 metros. Por debajo se encontraron los estratos arcillosos de alta plasticidad, de consistencia resistente a muy resistente, que se extiende hasta 12.0 metros.

En el terreno N° 1 se efectuaron rellenos que permitieron la operación portuaria por algunos años; éstos se hicieron generalmente en áreas de bajamar (Imágenes N° 2 y 6); sin

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

embargo, actualmente hay partes de este terreno que todavía son inundados por la marea, especialmente donde predomina el mangle.

El área bien de uso público del terreno N° 1 es de 92.115 mt², constituido por área ya entregada en concesión, terreno de bajamar, relleno en bien de uso público y playa marítima (Anexo N° 4).

Los terrenos N° 2 y 3 para la segunda fase del proyecto, fueron empleados en su momento por la "Sociedad Langostinos de Colombia Ltda." -posteriormente empresa "Shrimp Company Ltda."-, para el cultivo de camarón. La adecuación de los terrenos se hizo sin autorización, haciendo tala de mangle.

La autoridad marítima mediante la resolución de la Capitanía de Puerto de Cartagena N° 0049 del 26 de mayo de 1986, sanciona con una multa por la construcción de cuatro (4) estanques con un área aproximada de 2.5 hectáreas cada uno, canales de acceso de agua salada y del Canal del Dique, así como canales de conducción y drenaje, los cuales fueron realizadas sin autorización.

El "Instituto Nacional de los Recursos Renovables y del Ambiente - INDERENA", mediante la resolución N° 0097 del 13 febrero de 1986, conceptuó basada en visita ocular efectuada al lugar de ubicación de los estanques, que para la construcción de los mismos, la firma "Langostinos Colombianos Ltda.", efectuó la tala y remoción de aproximadamente 10 hectáreas de bosque de manglar nativo de la duna y procedió al relleno de dichos suelos para adecuación de piscinas de cultivo.

La Dirección General Marítima con resolución N° 1116 del 5 de noviembre de 1986, otorgó en concesión los terrenos donde se hallan ubicados los canales de circulación de agua marina y fluviomarinas y legaliza las construcciones de los mismos. No obstante, no se legalizó la construcción de cuatro (4) estanques identificados como 22-23-24 y 25 (ver artículo 3 de la citada resolución).

Con resolución N° 690 del 7 de noviembre de 1997 de la "Dirección General Marítima", se autorizó la cesión de la concesión a la compañía "Baru Shirimp Company Ltda., pero se encuentra vencida desde 2006, contando en la actualidad con su correspondiente acta de devolución de los terrenos a la Nación.

Teniendo en cuenta los anteriores antecedentes, las condiciones en las cuales se construyeron inicialmente los mencionados estanques y canales, así como las verificaciones del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas en la determinación de la jurisdicción y los bienes de uso público, se concluye que los terrenos identificados como 2 y 3 son áreas de manglar que fueron adecuadas por la intervención de la mano del hombre para uso como camaronera. Por tal razón, se consideran como bienes de uso público en su totalidad, no susceptibles de propiedad privada.

La totalidad del área bien de uso público que se recomienda entregar en concesión es la siguiente: En la parte marítima el área N° 3 que tiene 330.901 mt²; en la parte terrestre el bien de uso público del terreno N° 1 que es 92.115 mt², el bien de uso público fuera del terreno N° 1 que es 5.875 mt² y los terrenos N° 2 (con área de 707.542 mt²) y N° 3 (con área de 39.080 mt²) para la fase N° 2 (Anexos N° 2 - 3 - 4).

De otra parte, encuentra esta Dirección pertinente recomendar que dentro de la concesión a otorgar se incluyan compromisos relativos a la preservación de las zonas de manglar existentes, las cuales limitan con el futuro puerto (Anexo N° 5).

3.2 Condiciones de Navegabilidad y Maniobrabilidad :

El acceso de las naves al puerto del proyecto se realizará por el canal de Bocachica, donde existe buena profundidad; luego navegará por aguas interiores de la Bahía de Cartagena, donde el promedio es de 15,0 metros, hasta llegar al área de maniobra y atraque en el muelle, donde hay profundidades de 15-20 metros a 220 metros de la línea de baja marea. En general, la Bahía de Cartagena presenta unas condiciones de navegabilidad seguras; hay aguas tranquilas y resguardadas. Se cuenta con un canal natural hasta el área del proyecto (Imagen N° 5). El canal principal tiene la profundidad requerida para la recalada de la embarcación tipo; solo se debe tener en cuenta para la

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

maniobra en el último tramo de aproximación al puerto, el caudal de las aguas del canal del dique debido a su proximidad.

3.3 Procesos de erosión y sedimentación que puedan afectar la navegabilidad:

El continuo aporte de sedimentos del Canal del Dique a la Bahía de Cartagena produce sedimentación, especialmente en el fondo marino próximo a la pluma y como este proyecto se desarrollará en el área contigua, a muy largo plazo se producirá disminución del calado por la sedimentación; sin embargo este aspecto en su momento se podrá manejar con dragado.

3.4 Análisis de Riesgo por Fenómenos Naturales

En la bahía interna de Cartagena donde se desarrollará el proyecto, no se prevén condiciones atmosféricas extremas que puedan afectar significativamente la ejecución de las obras y la navegabilidad en el área.

3.5 Señalización Marítima :

Para desarrollar el proyecto, la Sociedad Portuaria "Puerto Bahía S.A." debe colocar la señalización marítima que permita la segura navegación, atraque y zarpe de las naves que arriben al muelle; para esto deberá obtener la correspondiente autorización por parte de esta Dirección, previo concepto del "Grupo de Señalización Marítima del Caribe" - GSEMAC, teniendo en cuenta lo establecido en el numeral 1 del artículo 3º del Decreto Ley 2324 de 1984, en el que se enuncia que dicha señalización es una actividad bajo control y vigilancia de DIMAR.

3.6 Código PBIP :

La Sociedad Portuaria "Puerto Bahía" debe ser certificada por la "Dirección General Marítima", de acuerdo con lo establecido en el Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias - PBIP.

1. CONCLUSIONES

- 4.1 Aunque el proyecto se desarrollará en dos fases, para el concepto de las autoridades se recibió la documentación con el diseño conceptual del Proyecto Portuario "Puerto Bahía S.A." en su primera fase, el cual se ejecutará en el terreno N° 1. La segunda fase se ejecutará en los terrenos N° 2 y 3, los cuales, como ya se indicó, ostentan la calidad de bienes de uso público en su totalidad. (Anexos N° 2 - 4)
- 4.2 En el terreno N° 1 se efectuaron rellenos generalmente en áreas de bajamar. Actualmente hay partes que todavía se inundan por efectos de la marea, especialmente las áreas donde predomina el mangle (Anexo N° 4).
- 4.3 Del área marítima solicitada en concesión, solo será empleada para la operación el área N° 1; el área N° 2 se observa que no es de utilidad en la operación marina (Anexo N° 2).
- 4.4 El área marina que se denominó N° 3 con una extensión de 330.901 mt², se recomienda otorgarla en concesión por seguridad marítima (Anexo N° 3).
- 4.5 La totalidad del bien de uso público que se recomienda entregar en concesión, es en la parte marina el Área N° 3 con una extensión de 330.901 mt², más la existente en el lote N° 1 de 92.115 mt² y el terreno bien de uso público fuera del lote N° 1 de 5.875 mt² y para la segunda fase del proyecto los terrenos N° 2 con 707.542 mt² y el N° 3 con 39.080 mt², los cuales a pesar de encontrarse amparados por escrituras públicas, ostentan la calidad de bienes de uso público (Anexo N° 2 - 3 - 4).

Handwritten signature or initials.

Handwritten mark or signature.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

En ese sentido, las citadas áreas son imprescriptibles, inajenables e inalienables, y todo acto que afecte su dominio deberá ser considerado como inexistente. (Sentencia No. 3100 del Consejo de Estado, 23 marzo de 2001, ponencia Manual Urueta Ayola)

- 4.6 Se recomienda que dentro de la concesión a otorgar, se incluyan compromisos relativos a la preservación de las zonas de manglar existentes, especialmente las áreas que limitan con el futuro puerto (Anexo N° 5).

2. CONCEPTO

Por lo anteriormente expuesto, la Dirección General Marítima emite "**Concepto de Conveniencia Favorable**" para el trámite de la solicitud de concesión portuaria presentada ante el INCO, por la Sociedad Portuaria "Puerto Bahía S.A.". Sin embargo, se recomienda tener en cuenta los siguientes aspectos:

- 5.1 El terreno N° 1 tiene un amplio sector bien de uso público (92.115 mt²). Se solicita se exija la modificación de todos aquellos documentos que otorgan propiedad sobre dichos terrenos de la nación (Anexo N° 4).
- 5.2 La segunda fase del proyecto se ejecutará sobre terrenos bien de uso público, razón por la cual se recomienda que éstos sean entregados en concesión, previa modificación y cancelación de todos aquellos documentos que afecten el dominio de la Nación sobre ellos. (Anexo N° 2)
- 5.3 En caso de otorgarse a la Sociedad Portuaria "Puerto Bahía S.A." la concesión, ésta no podrá impedir o prohibir el tránsito de las embarcaciones por el área de maniobras próxima al muelle en concesión.
- 5.4 La Sociedad Portuaria "Puerto Bahía S.A.", debe colocar la señalización marítima que permita la segura navegación, atraque y zarpe de las naves que arriben a su puerto; para esto deberá obtener la correspondiente autorización por parte de ésta Dirección, previo concepto del "Grupo de Señalización Marítima del Caribe".

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, no asistió a la audiencia pública. Se pronuncio a través de la comunicación radicada con el número 2009-409-006617-2 del 2 de abril de 2009 así:

"(...)

"El Artículo 10 de la Ley 01 de 1991 y el artículo 11 del Decreto 880 del 28 de mayo de 1992, fueron modificados por el parágrafo 1 del artículo 52 de la Ley 99/93.

Dicho parágrafo define que la licencia ambiental es prerequisite para el otorgamiento de la concesión portuaria, lo cual significa que previo a la aprobación de la concesión debe tenerse aprobada la licencia ambiental por parte de la autoridad ambiental competente.

Así las cosas, se sugiere tener en cuenta el contenido del decreto 1220 de 2005 "por el cual se reglamenta el título VIII de la ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales", y una vez se presente la solicitud de licencia ambiental, este Ministerio se pronunciara sobre la viabilidad ambiental del mismo, mediante el correspondiente acto administrativo.

Dicho acto administrativo será expedido respetando el trámite y los términos determinados en el decreto 1220 citado, siempre y cuando la información del estudio de impacto ambiental se encuentre completa y no se requiera solicitar información adicional."

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Alcaldía Mayor de Cartagena de Indias

La alcaldía Mayor de Cartagena de Indias se pronuncio sobre la viabilidad del proyecto, a través de la comunicación N° 2009-409-014228-2 del 13 de julio de 2009, en los siguientes términos:

"(...)

Todas las consideraciones antes expuestas, conllevan a este despacho a considerar en el desarrollo del proyecto motivo de esta solicitud, **NO OFRECE INCONVENIENTES**, para el Distrito de Cartagena, siempre que sean tomadas en cuenta las recomendaciones realizadas en la parte conceptual de este documento y las consideraciones expuestas en el concepto técnico anexo y sustento del mismo. Lo antes expuesto desde el punto de vista de la normatividad urbanística que rige al Distrito de Cartagena; Sin embargo este despacho, en aras de promover el desarrollo integral del territorio del Distrito y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, y hasta tanto no exista un pronunciamiento de las autoridades ambientales, en particular sobre aquellos aspectos de implementación técnica de las modificaciones de índole operacional y manejo de carga propuestas por el concesionario que puedan afectar el desarrollo de proyectos turísticos de la zona, este despacho se reserva la potestad legal otorgada por el inciso tercero del artículo 17 de la Ley 768 del 2002."

Ministerio de Comercio Industria y Turismo. El Ministerio de Comercio Industria y Turismo, a través de la comunicación radicada en la Entidad con el número 2009-409-006997-2 del 7 de abril de 2009, envía concepto y constancia en la cual indica:

"Que hemos recibido la solicitud de concesión portuaria presentada por la **SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A.** hoy **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, para la modificación a la concesión portuaria y en especial al proyecto portuario, aprobado inicialmente a la hoy **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** mediante la Resolución 749 de diciembre 5 de 2006, expedida por el **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO**, para el manejo exclusivo de carbón en la Bahía interior de Cartagena, en el sitio denominado La Pulga, entre la desembocadura del Canal del Dique y la Bahía Honda, corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar, a fin de actualizarlo y ajustarlo a las nuevas políticas portuarias nacionales y a las condiciones y exigencias de los servicios portuarios impuestos por el transporte marítimo nacional e internacional. Esta no se ajusta a los parámetros de conveniencia y legalidad toda vez que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través del Viceministerio de Turismo de conformidad con las funciones establecidas en la Ley 300 de 1996, considera que el uso del suelo de la Isla de Baru es netamente turístico y manifiesta su oposición a la construcción de un puerto y muelle de exportación en dicha área."

Que el Instituto mediante comunicación 20093030088051 del 24 de julio de 2009, solicitó al Ministerio de Comercio Industria y Turismo, indicar las razones técnicas de conveniencia y legalidad que lo llevan a concluir que el proyecto no debe aprobarse. Esta solicitud fue atendida por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo a través de la comunicación 2009-409-018009-2 del 28 de agosto de 2009, manifestando lo siguiente:

"Respecto al concepto emitido a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, le comento que mediante oficio con numero de radicado 2-2009-030441 de agosto 21 de 2009, se dio respuesta al derecho de petición radicado bajo el numero 1-2009-025212 de agosto 5 de 2009, presentado por la señora Alicia Sáenz de Marengo, Gerente de dicha Sociedad Portuaria, en el que manifiesta que el Ministerio estaría pretendiendo cambiar el uso del suelo, al plantear que

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

no considera conveniente la construcción del puerto proyectado por dicha compañía en la desembocadura del canal del Dique, Bahía de Cartagena.

Es conveniente aclarar que Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, que sustituyó a la Corporación Nacional de Turismo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y en literal b, artículo 11 del Decreto 838 de 1992, debe ser consultado por las entidades que otorgan las concesiones portuarias – en este caso el INCO – sobre la conveniencia y legalidad de un proyecto portuario en una determinada área del país en relación con el desarrollo turístico, y en tal virtud, el Instituto Nacional de Concesiones – INCO, emitió la resolución número 112 de febrero 13 de 2009, y en sus artículos quinto y sexto definen la actuación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para emitir los conceptos de conveniencia y legalidad de la solicitud de ampliación y/o modificación de la concesión aprobada por el INCO, mediante Resolución No. 749 del 5 de diciembre de 2006 a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., sobre el puerto ubicado en el sector de la Isla Baru.

Al respecto se tiene, la isla de Baru posee un enorme potencial para generar desarrollos turísticos en tanto que cuenta con las mejores playas del país y unos atractivos altamente reconocidos. Adicionalmente, la Nación es titular de derecho de dominio sobre unos terrenos en dicha isla, en el área conocida como Playa Blanca, en los cuales está impulsando un desarrollo turístico de importancia estratégica. Fonade, en la actualidad está al frente de este proyecto de interés nacional. Los mencionados terrenos según la información remitida por la firma solicitante, están ubicados a 14,39 kms de las instalaciones portuarias cuya ampliación proyecta dicha empresa, lo cual no es una distancia suficiente para garantizar que, si se llegara a presentar algún evento generador de contaminación, este no vaya a afectar el espacio turístico de Playa Blanca, además que las instalaciones portuarias son aledañas a la vía carretable de la isla.

Los desarrollos turísticos requieren de ciertas condiciones (calidad de las aguas marinas, calidad del paisaje, ausencia de actividades que pueden entrar en conflicto con el turismo) para que se pueda garantizar un servicio de alta calidad. Por tales razones, la ampliación de un proyecto portuario multipropósito en cercanías de Playa Blanca podría afectar sustancialmente la calidad del entorno.

En ese sentido, el concepto emitido no pretende desconocer las regulaciones de uso de suelo que son del resorte local ni pretende asumir competencias que no le corresponden (por disposición constitucional y legal) sino ejercer el derecho que tiene el Ministerio de manifestar, en los términos del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y en el literal b, artículo 11 del Decreto 838 de 1992, como autoridad formuladora y ejecutora de las políticas nacionales de turismo, una opinión en el sentido de prevenir posibles efectos del desarrollo de un proyecto específico.

El único interés que le asiste al Viceministerio de Turismo al defender esta posición es armonizar las actividades económicas de la región, dentro de los cuales tiene relevancia la industria del turismo, de tal manera que contribuyan a un desarrollo eficiente y benéfico para los diversos grupos de la población"

Superintendencia de Puertos y Transporte. La Superintendencia de Puertos y Transporte asistió a la audiencia pública en calidad de invitada, y se pronunció a través de la comunicación número 2009-409-004436-2 del 6 de marzo de 2009, manifestando:

"Dado que la Oficina jurídica de la Supertransporte mediante memorandos internos con radicados 03-1316 y 03-1434 del 1 de noviembre y 6 de diciembre de 2007, ha recomendado a esta Superintendencia Delegada de Puertos no pronunciarse sobre la conveniencia y legalidad de las solicitudes de concesión portuaria, toda vez que no es de la naturaleza de una Superintendencia emitir concepto sobre un procedimiento que la Ley otorgó al INCO y Cormagdalena, por tal razón nos limitaremos a manifestar que con la propuesta portuaria del

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Puerto Bahía S.A., se ampliará la oferta de servicios portuarios que sirven al comercio exterior colombiano en el Caribe y facilitará la competitividad de nuestro país en el concierto del comercio mundial."

Que en desarrollo de este trámite se evaluó la petición de modificación por el Instituto y se expiden los siguientes conceptos, así:

Concepto Jurídico: Mediante memorando interno 2009-409-000392-3 del 27 de enero de 2009, en los siguientes términos:

"(..)

En atención a su memorando interno No. 2009-409-000012-3, mediante el cual solicita a esta dependencia emitir concepto jurídico sobre la solicitud de modificación al proyecto de la referencia, me permito hacer las siguientes observaciones:

1. La Ley 1ª de 1991, en su artículo 17 establece:

"Cambio en las condiciones de la concesión. Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a tercero (sic), y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de esta ley. Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.". (Destacado por fuera de texto).

De acuerdo con la norma transcrita es procedente aplicar el trámite de modificación al caso concreto, en tanto la sociedad peticionaria pretende cambiar algunas de las condiciones en las cuales el INCO le aprobó¹ la solicitud de concesión portuaria, para lo cual deberá aplicarse el procedimiento previsto en el Decreto 1370 de 24 de abril de 2007, por medio del cual se reglamentaron los artículos 8 y 17 de la Ley 1ª de 1991.

2. El decreto aludido, en su artículo 3º, establece que previamente a la solicitud formal de modificación, la sociedad peticionaria deberá publicar en un diario de circulación nacional un (1) aviso que indique el objeto general de la modificación, las áreas a intervenir, el valor de las inversiones a realizar, las instalaciones portuarias nuevas a realizar y el plazo solicitado.

La Sociedad Portuaria PUERTO BAHÍA S.A. aportó dos publicaciones realizadas el 28 de diciembre de 2007 y el 16 de enero de 2008 en los diarios de circulación nacional "El Tiempo" y "El Herald" respectivamente, debidamente certificadas, cuyo contenido se solicita sea revisado por el área técnica.

3. Como PUERTO BAHÍA S.A. pretende excluir de las actividades a realizar el manejo de carga carbonífera, debe tenerse en cuenta que ello implicaría una modificación en el plazo de la concesión, ya que no sería aplicable el Decreto 345 de 1992. Así mismo, debido a que la sociedad peticionaria en los avisos de publicación aportados afirma haber rediseñado las instalaciones portuarias para convertirlas en un terminal multipropósito privado de servicio público, se recomienda una revisión técnica y financiera del proyecto que permita establecer si dicho evento encuadra en el artículo 1º del Decreto 1370 de 2007, para poder determinar si es jurídicamente viable que el plazo sea superior a veinte (20) años o si debe modificarse.

¹ El INCO, mediante Resolución No. 749 de 5 de diciembre de 2006 aprobó la solicitud de concesión portuaria y fijó las condiciones en las cuales se otorgaría el contrato a la sociedad portuaria CARBONES DEL CARARE S.A, hoy sociedad PUERTO BAHÍA S.A.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

4. Es necesario publicar en el Portal Único de Contratación y en la página web de la entidad la solicitud de modificación, como lo establece el Decreto 1370 de 2007, en su artículo 3º, párrafo.

5. Dentro de los dos meses siguientes a la publicación a la cual se refiere el artículo 3º del decreto referido, es procedente cualquier oposición a la solicitud de modificación. Vencido dicho término la entidad debe continuar el trámite citando a audiencia pública con el objetivo de divulgar los términos y las condiciones de la modificación y las oposiciones presentadas.

6. La solicitud de modificación se resolverá agotada la etapa anterior y "previa validación positiva de su viabilidad técnica, financiera y jurídica por parte de su consejo directivo o su órgano equivalente en cada caso", siempre y cuando no se infiera perjuicio grave e injustificado a un tercero y no tenga un impacto ambiental negativo.

7. Es necesario tener en cuenta que al momento de la eventual suscripción del contrato de concesión la sociedad peticionaria deberá aportar de ser necesaria la respectiva autorización de la junta directiva o de dos sus miembros principales al representante legal para tales efectos.

8. De conformidad con la síntesis descriptiva del proyecto incluida en la solicitud, la sociedad portuaria PUERTO BAHÍA S.A. pretende actualizar o modificar su proyecto portuario excluyendo el manejo de carbón, rediseñando las instalaciones portuarias inicialmente aprobadas para convertirlas en un terminal multipropósito privado de servicio público que permitirá brindar las facilidades necesarias para atender las nuevas cargas, así como el atraque de buques tipo Panamax y Handy.

El cambio de la denominación social de SOCIEDAD PORTUARIA CARBONES DEL CARARE S.A. a PUERTO BAHÍA S.A. y de los riesgos que deben ampararse por las modificaciones al proyecto justifican la constitución de una nueva garantía en los términos del artículo 5º del Decreto 708 de 1992, la cual deberá aportarse con la documentación requerida para que la solicitud de modificación pueda ser aprobada.

La sociedad peticionaria aportó la póliza No.8001023696 expedida el 10 de diciembre de 2008 por la compañía de seguros COLPATRIA S.A. en relación con la cual se hacen las siguientes observaciones:

-Es necesario que se determine técnicamente el monto de las obras civiles iniciales necesarias para evaluar la suficiencia de la garantía en los términos del artículo 6º del Decreto 708 de 1992.

-El clausulado de condiciones generales de la póliza tomada debe adecuarse al Decreto 4828 de 24 de diciembre de 2008, en tanto solamente son admisibles las exclusiones que el mismo consagra.

9. Para acreditar la disponibilidad jurídica de los terrenos adyacentes a la zona de uso público solicitada en concesión, la sociedad peticionaria aportó copia simple del contrato de arrendamiento celebrado el 2 de diciembre de 2008 entre la sucursal colombiana de la sociedad extranjera COAL CORP COLOMBIA, antes PANAMERICAN PORTS CORPORATION LTDA, como arrendadora, y la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., como arrendataria, regido, entre otras, por las siguientes cláusulas:

- a) Objeto: el contrato se celebró sobre tres inmuebles denominados lotes 1, 2 y 3, ubicados en la ciudad de Cartagena, cuya área y linderos están sujetos a verificación técnica.
- b) Término: el plazo de duración del contrato es de treinta (30) años contados a partir del 2 de diciembre de 2008.
- c) Cánón: el precio pactado por las partes es de un millón quinientos setenta y seis mil novecientos cincuenta y seis pesos mensuales m.cte (\$1.576.956.00) durante el primer

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

año, el cual se incrementará anualmente de acuerdo al aumento del índice de precios al consumidor, IPC, más el cinco por ciento (5%).

- d) Destinación: la parte arrendataria se compromete a destinar los inmuebles entregados en arrendamiento exclusivamente para la actividad portuaria, parque industrial, zona franca, y actividades complementarias o similares.

El contrato de arrendamiento referido cumple los requisitos legales.

Revisados los certificados de tradición y libertad correspondientes a los tres inmuebles entregados en arrendamiento a la sociedad portuaria Puerto Bahía S.A., se concluye que la tradición en los últimos veinte (20) años de dichos bienes no presenta vicio alguno, sin embargo, debido que a dichos certificados fueron expedidos entre julio y diciembre de 2008, se recomienda que al momento de la eventual suscripción del contrato se aporten actualizados, es decir, expedidos en un plazo máximo de treinta (30) días anteriores a la fecha en la cual se radiquen.

La misma observación se hace respecto de los comprobantes de pago de la contribución por valorización e impuesto predial unificado.

Por las razones anteriormente expuestas es viable adelantar el trámite de solicitud de la modificación al proyecto de concesión portuaria adelantado por la SOCIEDAD PORTUARIA DEL CARARE S.A., hoy SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., siempre y cuando se cumpla con el procedimiento estipulado en el Decreto 1370 de 2007."

Concepto técnico. Mediante memorando interno 20093030043633 del 3 de septiembre de 2009, en los siguientes términos:

"(...)

3. RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES.

3.1 Conclusión: Una vez evaluada técnicamente se concluye que la propuesta de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., de modificación a la Resolución N° 749 del 5 de diciembre de 2006, mediante la cual se aprobó una solicitud de concesión y se le fijaron las condiciones en que se le otorgaría la concesión a la Sociedad Portuaria Carbones del Carare S.A., para el manejo exclusivo de carbón, es viable motivo por el cual se recomienda al Subgerente de Estructuración y Adjudicación con el trámite correspondiente, para lo cual se recomienda exigir a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., en la correspondiente acto administrativo, lo siguiente.

Recomendaciones:

- Ajustar las pólizas de acuerdo con la modificación del plan de inversiones.
- Incluir dentro del presupuesto del proyecto, la adquisición de sistemas de inspección no intrusiva ajustado a lo indicado en los lineamientos del Documento Conpes 3528 del 23 de junio de 2008 y Conpes 3469 del 30 de abril de 2007: Lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de comercio exterior.
- Revisar la situación jurídica de la información entregada por el peticionario, relacionada con los terrenos adyacentes.
- Se recomienda tener en cuenta el concepto de la Dirección General Marítima - DIMAR respecto a los bienes de uso público identificados dentro de los terrenos adyacentes acreditados por la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., solicitando para ello a dicha Sociedad, la restitución a la Nación los bienes de uso público identificados por la DIMAR, modificando para ellos las escrituras públicas, o en su defecto que la Nación a través de la Dirección General Marítima - DIMAR inicie las acciones a que haya lugar para la recuperación de estos bienes de uso público.
- Presentar los planos respectivos donde se identifiquen las obras propuestas para verificar su localización en la zona de uso público, especialmente las obras de adecuación de terrenos

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

y patios y la vía vehicular de interconexión, junto con las demás instalaciones que hacen parte integral del proyecto.

Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de concesión serán cedidos gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación, al terminar aquella. La anterior evaluación técnica, sin perjuicio de la evaluación financiera y jurídica a que haya lugar por parte del INCO.

Concepto financiero. Mediante memorando 20093030057463 del 17 de noviembre de 2009, en los siguientes términos:

"(...)

2. ANÁLISIS FINANCIERO

Se realiza el análisis financiero teniendo en cuenta el modelo financiero a 20 años presentado por la sociedad el 23 de diciembre de 2008, y los ajustes requeridos durante la etapa de análisis. Del análisis final del modelo se deriva lo siguiente

2.1. INGRESOS

La SPPB obtendrá ingresos por los siguientes conceptos

- Muellaje
- Uso de instalaciones a la carga
- Uso de instalaciones al operador portuario
- Almacenaje

2.2. TONELADAS.

La carga a movilizar por el puerto durante los 20 años de la concesión alcanzara las 2.728.593 toneladas, distribuidas de la siguiente manera

- Contenedores (125.061 Teus). Se utiliza para el cálculo de las toneladas un promedio de 12 por TEU'S.
- Carga General Suelta (136.430 toneladas).
- Granel Solido (409.289 toneladas).
- Granel Líquido (682.148 toneladas).

En cuanto a los TEU'S proyectados, se destaca que el 44% de ellos corresponden a trasbordo, porcentaje inferior al conocido de otras sociedades portuarias que llega hasta el 74%. Del 56% de los TEUS de comercio internacional, el 73% son llenos y el 27% restante vacíos.

Inicialmente se pronosticaba almacenar en las zonas de uso público solicitadas en concesión el 80% de los gránulos líquidos y sólidos, pero en el último modelo financiero aportado por la SPPB, desaparece el almacenaje de estas cargas, con el argumento que se hará en las zonas adyacentes privadas. Esta modificación se basa principalmente en que los silos y las bodegas necesarias para realizarlo, se construirán en las zonas adyacentes privadas. El INCO acepta esta modificación, al constatar que efectivamente en las zonas públicas no se proyecta la infraestructura necesaria (Silos y bodegas) para el almacenamiento de dichas cargas.

El muellaje también presentó modificaciones, puesto que el concesionario ajustó el número de naves que deben atracar en el puerto para transportar la carga proyectada. De esta manera, aumento el número de naves de contenedores, carga general suelta y gránulos líquidos, manteniendo constante las naves para el transporte de gránulos sólidos.

2.3. TARIFAS

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Las tarifas presentadas por la SPPB son acordes a las aplicadas en los puertos de Colombia actualmente. Para efectos de modelación se incrementan en la inflación cada tres años, durante el horizonte de la concesión.

2.4. EGRESOS

2.4.1. NOMINA

La SPPB proyectó inicialmente 29 trabajadores entre directivos y operativos para el idóneo direccionamiento del puerto. Posteriormente, teniendo en cuenta, entre otras cosas, que el almacenamiento de los gráneles líquidos y sólidos se efectuara en zonas privadas, disminuye el personal a 25. (Ver Cuadro No 1).

Cuadro No 1. COMPARATIVO PERSONAL

CARGOS	NUMERO DE TRABAJADORES	
	MODELO INICIAL	MODELO AJUSTADO
Gerente General	1	1
Gerente de Operaciones	1	1
Seg Industrial y M.A.	1	1
Administrador Financiero	1	1
Jefe de Patio	2	2
Supervisores de Mantenimiento	1	1
Supervisores	2	2
Almacenista	1	1
Despachador	2	2
Mecánicos	2	2
Electricistas	1	1
Operadores	6	4
Conductor	1	2
Auxiliar Contable	1	1
Mensajero	2	1
Servicios Varios	4	2
Total	29	25

De la misma manera, en el último modelo se modificaron los salarios para los cargos que relacionamos a continuación

Cuadro No 2. SALARIOS INICIALES Y AJUSTADOS SPPB

CARGOS	SALARIOS (pesos)	
	MODELO INICIAL	MODELO AJUSTADO
Gerente General	7.500.000	10.000.000
Gerente de Operaciones	5.000.000	6.000.000
Seg. Industrial y M.A.	2.800.000	4.000.000
Administrador Financiero	2.800.000	4.000.000
Jefe de Patio	2.000.000	3.000.000

No se acepta la modificación por dos razones principales. La primera, porque los salarios presentados inicialmente, reflejan según datos de otras sociedades portuarias, valores competitivos en el mercado laboral portuario. La segunda consiste en mantener como política durante la evaluación, los valores aportados inicialmente, siempre y cuando sean acordes a la realidad de un proyecto portuario, como ocurre en este caso.

Por último, se excluye de los costos de nomina, el auxilio de transporte, puesto que en los gastos operativos del proyecto, se relaciona el transporte del personal.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Referente a los demás costos relacionados en el modelo, la SPPB acogiendo la observación hecha por el INCO, en el sentido de no aceptar la proyección de la mayoría de éstos por estar atados al crecimiento de los ingresos, la SPPB en su último modelo modificó y explicó detalladamente la forma como se proyectaron los mismos. El INCO, después de analizar la metodología de proyección, acepta por encontrarla coherente, y acorde a los costos de un proyecto portuario. (Ver oficio con radicado INCO No 2009-409-023855-2 del 6 de noviembre de 2009)

2.5. INVERSIONES

El cuadro No 3 resume las inversiones propuestas por la SPPB

Cuadro No 3. INVERSIONES SPPB. (Dólares corrientes 000)

AÑO 1	AÑO 2
25.521.514	4.503.797

Las inversiones propuestas por la SPPB ascienden a US \$ 30.025.310. El valor presente, descontado al WACC (12%), es de US \$ 26.377.465

3. ESCENARIO MACROECONÓMICO

El INCO utiliza los supuestos macroeconómicos del Ministerio De Hacienda Y Crédito Público de fecha 30 de octubre de 2009, de la siguiente manera.

En cuanto a la inflación en Colombia, los supuestos macroeconómicos disponen un 3% en el largo plazo, coherente con el Banco de la república que en reunión del 23 de octubre acordó la meta de inflación de largo plazo entre el 2% y 4%, con 3% como meta puntual para efectos legales. Se acepta el 2,5% como tasa de inflación de largo plazo en los estados unidos.

Respecto del tipo de cambio dólar/peso, el INCO toma como referencia los valores proyectados en los supuestos macroeconómicos del Ministerio de Hacienda y Crédito Publico.

4. TASA DE RETORNO AL INVERSIONISTA

Corresponde al costo promedio ponderado de capital del proyecto (más conocido como WACC por sus siglas en inglés), el cual se calcula ponderando los costos de las diferentes fuentes de financiación, así:

$$WACC = \left[K_e \times \frac{E}{E + D} \right] + \left[K_d \times (1-t) \times \frac{D}{E + D} \right]$$

Donde:

E: Monto estimado de los aportes de capital de los socios del proyecto.

D: Monto estimado de financiación vía deuda.

Ke: Costo del Capital.

Kd: Costo deuda.

t: Tasa impositiva de renta aplicable en Colombia (33%).

Como se ve en la fórmula, el costo de la deuda se pondera ajustado por el beneficio tributario que genera el pago de intereses, que al ser contabilizados en el estado de pérdidas y ganancias de la compañía, permiten reducir la base tributaria para el cálculo del impuesto de renta.

Costo de la Deuda

El costo de la deuda (Kd) fue estimado a partir de un sondeo de mercado con bancas de inversión local, de donde se concluyó que un costo razonable de recursos para este tipo de proyecto podría estar alrededor del DTF + 6.5% en un plazo no mayor de 5 o 7 años en las condiciones actuales de

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

mercado. Dado que el flujo de caja que se emplea para evaluar el proyecto y determinar la contraprestación que pagará el inversionista, está expresado en dólares corrientes, el citado costo de la deuda fue convertido a esta moneda mediante un swap de tasas de interés (fijo-fijo a 10 años con cupones anuales) realizada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con la curva del 5 de noviembre de 2009, usando la herramienta que Bloomberg tiene a disposición en el sistema. El resultado, es un costo de deuda expresado en dólares de 6,62486% antes de impuestos.

Costo del capital

El costo de capital del inversionista (K_e) fue calculado empleando el modelo CAPM² según el cual la rentabilidad esperada por un inversionista respecto de su inversión en un proyecto o activo en un sector específico depende del nivel de riesgo no diversificable asociado al sector, además de otros factores que se describen a continuación:

$$r_f + \beta(R_m - R_f) + R_p$$

Donde:

R_f : tasa libre de riesgo, se toman los bonos del tesoro nacional porque se considera que los EEUU siempre honran su deuda.

R_p : Riesgo país. Riesgo adicional que asume la alternativa por ejecutarse en otro país y no en los estados unidos.

Para este proyecto se toma la tasa libre de riesgo más Prima de Riesgo País, a través de la rentabilidad de los bonos emitido en dólares por la República de Colombia (Bonos Yankees) con vencimiento en el año 2037. Se tomo la tasa vigente del 5 de noviembre de 2009 (6,52%)

β : Riesgo sistemático o "no diversificable" Es una medida de riesgo que relaciona la volatilidad de la rentabilidad de una acción con la volatilidad de la rentabilidad del mercado. La β para puertos públicos se tomó de un estudio desarrollado para Colombia sobre puertos, elaborado por el Banco Mundial (1.19)

$R_m - R_f$: prima por riesgo del mercado. Es la rentabilidad adicional que un inversionista obtiene por invertir en acciones en vez de hacerlo en los bonos del tesoro (tasa libre de riesgo). Para este caso se estimó como la diferencia histórica entre la rentabilidad anual del índice S&P 500 y los bonos de largo plazo del tesoro Norteamericano periodo 1928-2008. (5,65%).

Para el caso de la SPPB se utilizó una estructura financiera fija de 60% equity y 40% deuda, arrojando un WACC del 11,52%.

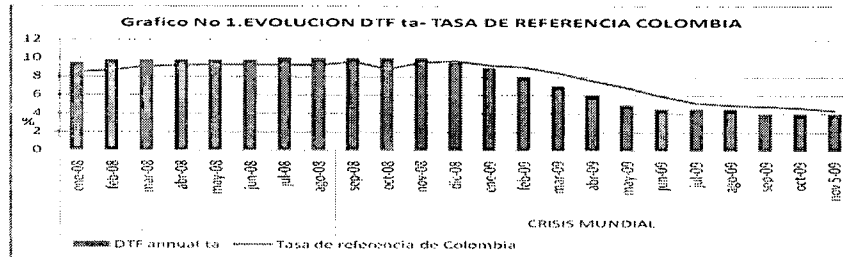
Sin embargo, atendiendo lo estipulado en la resolución 596 y la 873 que modificó la anterior en su artículo cuarto, la rentabilidad mínima de un proyecto portuario no puede ser menor al 12%. Por esta razón para un WACC menor a este porcentaje, se utiliza para el cálculo de la contraprestación la tasa mínima ya expresada (12%).

Para entender las razones por las cuales el WACC ha llegado a niveles inferiores a la tasa mínima de rentabilidad requerida para proyectos portuarios, podemos decir que a partir de diciembre de 2008, fecha de agudización de la crisis mundial, las variables utilizadas para el cálculo, reducen ostensiblemente sus niveles. La DTF Anual Trimestre Anticipado paso de diciembre de 2008 a octubre de 2009 del 9,66% al 4,33%, arrastrado por la tasa de referencia estipulada por el banco de la república de Colombia del 9,5% al 4% en el mismo periodo de tiempo, que llega a esos niveles para darle liquidez y dinamismo a la economía, en tiempos de desaceleración de la misma. (Ver Grafico 1). Más aun, se espera que el banco de la República en la próxima reunión de política monetaria recorte la tasa de referencia en 50PB, llevando la DTF a niveles del 3,81% EA.

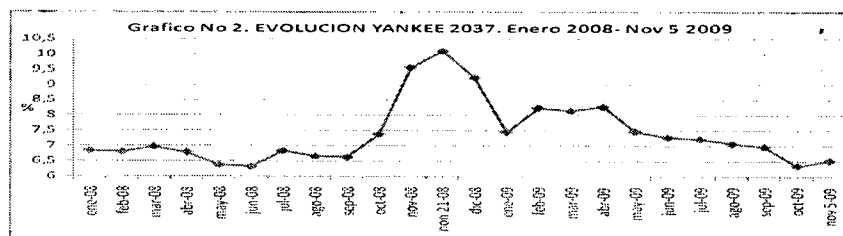
AT

are

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**



La tasa YANKEE 2037, de forma similar fue disminuyendo su rentabilidad en el mismo periodo, pasando del 10,11% al 6,52%. (Ver grafico 2)



Si siguiendo la tendencia, la prima de riesgo, que como se mencionó, corresponde a la rentabilidad adicional que un inversionista obtiene por invertir en acciones en vez de hacerlo en los bonos del tesoro (tasa libre de riesgo) paso del 6,42% al 5,65%.

5. INVERSIONES EN CAPITAL DE TRABAJO

Para este propósito, la SPPB consideró lo siguiente

Cuadro no 4. Parámetros calculo inversiones en capital de trabajo

RUBRO	DIAS
Cuentas Por cobrar	30
Cuentas por Pagar	30

Los inventarios se calcularon como el 0,002 de la propiedad planta y equipo

6. DIFERENCIAS EN LA MODELACIÓN

- En el último año se corrige las inversiones en capital de trabajo, por ser un proyecto con horizonte de tiempo fijo.
- Las depreciaciones y amortizaciones son calculadas a partir del año siguiente a la adquisición del equipo y terminación de las obras, con base en la vida útil individual de cada uno de los equipos y obras civiles.

7. CONTRAPRESTACIÓN

7.1. CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA

Teniendo en cuenta el avalúo de la infraestructura ubicada en las zonas de uso público de fecha 8 de agosto de 2009 presentado por la SPPB, se calcula el valor de contraprestación por infraestructura. El cálculo se muestra en el cuadro No 5.

Cuadro No 5. CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA

CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA	
Valor Avalúo en Pesos:	\$ 261.902.392,00

[Handwritten signature]

RESOLUCIÓN No. 022 DEL 2010 Hoja No. 21
20 ENE 2010

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Fecha Avalúo:	8 agosto de 2009
TRM Fecha Avalúo:	\$ 1.782,92
Valor Avalúo en Dólares:	\$146.895,20
Porcentaje Captación:	3,0%
VPN de las anualidades anticipadas:	\$ 32.917
Anualidad vencida:	\$ 4.406,86
Anualidad Anticipada:	\$ 3.934,69

El concesionario debe pagar de contraprestación por infraestructura un valor de US\$32.917 o en su defecto 20 anualidades anticipadas de US\$ 3.935.

7.2. CONTRAPRESTACIÓN POR ZONAS DE USO PUBLICO

Con base en las modificaciones propuestas y un costo de capital del 12%, presentamos a su consideración los siguientes escenarios de contraprestación.

7.2.1. CON BENEFICIOS DEL 40% POR INVERSIONES EN ACTIVOS FIJOS PRODUCTIVOS

El estatuto Tributario vigente en su artículo 158-3 ofrece el siguiente beneficio tributario
ARTÍCULO 158-3. <Artículo modificado por el artículo 8 de la Ley 1111 de 2006. El nuevo texto es el siguiente:> A partir del 1o de enero de 2007, las personas naturales y jurídicas contribuyentes del impuesto sobre la renta, podrán deducir el cuarenta por ciento (40%) del valor de las inversiones efectivas realizadas solo en activos fijos reales productivos adquiridos, aun bajo la modalidad de leasing financiero con opción irrevocable de compra, de acuerdo con la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional. Los contribuyentes que hagan uso de esta deducción no podrán acogerse al beneficio previsto en el artículo 689-1 de este Estatuto.

Teniendo en cuenta que el beneficio anterior se encuentra vigente, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía debe cancelar 20 anualidades anticipadas de US\$ 167.324.

En estas condiciones, el valor del contrato sería el siguiente

Cuadro No 6. VALOR DEL CONTRATO

CONCEPTO	VALOR (US\$ CORRIENTES)
INFRAESTRUCTURA	32.917
ZONAS DE USO PUBLICO	1.399.797
VR DEL CONTRATO	1.432.714

7.2.2. CON BENEFICIOS TRIBUTARIOS SEGÚN PROYECTO DE LEY 005 DE 2009.

En el congreso de la república se está tramitando un proyecto de ley, el cual estipula en su artículo 10 lo siguiente

"Parágrafo 2. A partir del período gravable 2010, la deducción a que se refiere este artículo será del treinta por ciento (30%) del valor de las inversiones efectivas realizadas sólo en activos fijos reales productivos."

En el evento de aprobarse el artículo en estos términos, el valor de la contraprestación que debe pagar la Sociedad Portuaria Puerto Bahía es de 20 anualidades anticipadas de US\$ 121.789

[Handwritten signature]

MC

RESOLUCIÓN No. 022 DEL 2010 ^{20 ENE 2010} No. 22

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

En estas condiciones, el valor del contrato sería el siguiente

Cuadro No 7. VALOR DEL CONTRATO

CONCEPTO	VALOR (US\$ CORRIENTES)
INFRAESTRUCTURA	32.917
ZONAS DE USO PUBLICO	1.018.859
VR DEL CONTRATO	1.051.776

8. RECOMENDACIONES

- Incluir en el contrato, la obligatoriedad de recalcular el valor de la contraprestación por zonas de uso público, si la SPPB decide solicitar zona franca especial."

Que la Alcaldesa del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, expreso que se evite que la contraprestación tasada en la Resolución 749 sea menor de la que actualmente tiene establecida la Sociedad.

Que de acuerdo a la evaluación del proyecto, según consta en el correo de fecha 17 de diciembre de 2009, el cual forma parte integral de esta Resolución no es posible financieramente que la contraprestación sea mayor o igual a la establecida en la resolución 749 del 2006, porque:

"(...)

La solicitud inicial, correspondiente a manejo exclusivo de carbón, se proyectó a 30 años, mientras que el puerto multipropósito evaluado tiene un horizonte de tiempo de 20 años. La variable tiempo tiene una incidencia alta en el valor de la contraprestación, en la medida que el nuevo proyecto contara con 10 años menos para recuperar las inversiones proyectadas para el funcionamiento del terminal. Lo anterior tiene correlación directa con las toneladas a movilizar en el periodo de la concesión, es decir, como muestra el cuadro No. 3 el puerto multipropósito movilizara un numero considerablemente menor de toneladas

Cuadro No 3. CARGA PROYECTADA MOVILIZADA

Movilización de Carga Resolución 749 de 2006		Movilización de carga Análisis Financiero Sociedad Portuaria Puerto Bahía	
Primer Año operación del Proyecto	Ultimo Año del Proyecto (año 30)	Primer Año operación del Proyecto	Ultimo Año del Proyecto (año 20)
600,000 Toneladas	5,120,659 Toneladas	800,000 Toneladas	2,728,593 Toneladas

Adicionalmente, encontramos que las inversiones presentadas para el cálculo del valor del contrato registrado en la Resolución 749 de 2006 están por US \$17.420.000, mientras en el Análisis Financiero y Cálculo de la Contraprestación de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía se tiene en cuenta inversiones por valor de US\$ 30.025.310

La diferencia del valor de contraprestación por infraestructura obedece a los valores de los avalúos presentados en diferentes tiempos.

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

En conclusión, un menor horizonte de tiempo, que trae como consecuencia menores toneladas movilizadas por el terminal, unido a un importante incremento en el valor de las inversiones, determinan que el valor de la contraprestación del proyecto multipropósito respecto del carbonero sea menor."

Que teniendo en cuenta que el Gobierno Nacional expidió la Ley 1370 de 2009 publicada en el Diario Oficial N° 47578 del 30 de diciembre de 2009, los evaluadores financieros mediante comunicación N° 20103030002423 del 19 de Enero de 2010 respecto del valor de contraprestación manifestaron:

"(...)

Respecto del valor de contraprestación que debe pagar la Sociedad Puerto Bahía por la utilización en forma temporal y exclusiva de la zonas de uso público entregadas en concesión, le manifiesto que en el concepto financiero con radicado INCO No 2009-3030057463 del 17 de noviembre de 2009, en el numeral 7.2 CONTRAPRESTACIÓN POR ZONAS DE USO PUBLICO. 7.2.2. CON BENEFICIOS TRIBUTARIOS SEGÚN PROYECTO DE LEY 005 DE 2009. Manifestamos lo siguiente

"En el congreso de la república se está tramitando un proyecto de ley, el cual estipula en su artículo 10 lo siguiente

"Parágrafo 2. A partir del período gravable 2010, la deducción a que se refiere este artículo será del treinta por ciento (30%) del valor de las inversiones efectivas realizadas sólo en activos fijos reales productivos."

En el evento de aprobarse el artículo en estos términos, el valor de la contraprestación que debe pagar la Sociedad Portuaria Puerto Bahía es de 20 anualidades anticipadas de US\$ 121.789

Como efectivamente el proyecto de ley mencionado derivó en la ley 1370 de 2009, la cual fue publicada en el diario oficial No 47578 del 30 de diciembre de 2009, el cual modificó los beneficios tributarios, la contraprestación por zonas de uso público e infraestructura y valor del contrato a la fecha son los siguientes

Valor de la contraprestación por ZUP: 20 anualidades anticipadas de US \$121.789

Valor de la contraprestación por infraestructura: 20 anualidades anticipadas de US\$ 3.935

Valor del contrato

Cuadro No 7. VALOR DEL CONTRATO

CONCEPTO	VALOR CORRIENTES) (US\$
INFRAESTRUCTURA	32.917
ZONAS DE USO PUBLICO	1.018.859
VR DEL CONTRATO	1.051.776

Que el concepto de conveniencia y legalidad emitido por la Alcaldía Mayor de Cartagena indicó que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., deberá aclarar cuales son las coordenadas de los nuevos lotes acreditados ante el Inco, pues las descritas en dicho documento y en el plano anexo (anexo 15) solicitud de modificación no coinciden con las coordenadas descritas en el contrato de arrendamiento (anexo 13) solicitud modificación ni con la correspondiente cartera (sic) topográfica, (anexo 15) solicitud de modificación.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Que se advierte al peticionario que solo puede desarrollar actividades portuarias en la zona de uso público que se llegare a otorgar de conformidad con lo establecido en el artículo 1 del Capítulo III de la primera parte del Decreto 977 de 2001 modificado por el Decreto 033 de octubre de 2007 expedido por el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, tampoco podrá desarrollar actividades en las áreas consideradas por el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena como áreas de protección, destinando dichas zonas al desarrollo sostenible de las mismas y tampoco podrá utilizar la vía principal de Baru la cual se encuentra en su fase de construcción para el transporte de cargas diferentes a las que la vía por su caracterización permita, todo lo anterior sin perjuicio del pronunciamiento emanado de la autoridad ambiental.

Que la Dirección General Marítima DIMAR, concluye en el concepto técnico 2009-409-007213-2 del 13 de abril de 2009 que los terrenos identificados 2 y 3 son áreas de manglar que fueron adecuadas por la intervención de la mano del hombre para uso como camaronera y los considera como bienes de uso público en su totalidad, no susceptibles de propiedad privada y en consecuencia recomienda al Instituto entregarlos en concesión. Igualmente recomienda que: "se exija la modificación de todos aquellos documentos que otorgan propiedad sobre dichos terrenos de la Nación."

Que en virtud de lo anterior este Despacho se abstiene de acoger el pronunciamiento de la DIMAR, en el sentido de otorgar en concesión los terrenos aledaños y/o privados identificados como 2 y 3 así como de exigir la modificación de los documentos por las siguientes razones:

1) La sociedad Portuaria de Puerto Bahía S.A., respalda la titularidad y disponibilidad de los terrenos aledaños y/o privados necesarios para el desarrollo del proyecto a través de la escritura pública N° 2465 de noviembre 30 de 2007 de la Notaria 5 del Circulo Notarial de Cartagena con su respectiva matrícula inmobiliaria.

2) De la lectura de las resoluciones 011 de agosto 12 de 1968 referidas por la Dirección General Marítima DIMAR, la autorización que otorgó en su momento la Armada Nacional fue para construir un muelle y en éstas no se hace descripción ni alinderamiento de zonas de uso público.

3) El Inco no es la Entidad competente para resolver los conflictos que surjan con ocasión de la determinación de la naturaleza y titularidad de los terrenos que se presentan como aledaños o privados necesarios para el desarrollo del puerto, por lo tanto **no puede exigir** a la Sociedad Puerto Bahía S.A., la modificación de los documentos que otorgan la propiedad en los terrenos que indica la DIMAR son propiedad de la Nación.

4) Si la Autoridad competente, o la Dirección General Marítima DIMAR considera que los terrenos aledaños cuya propiedad ostenta mediante documento público la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., son bienes de uso público, deben dichas autoridades iniciar las acciones que correspondan para lograr su restitución ya sea a

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

través de la autoridad administrativa competente para este efecto o ya sea por decreto judicial.

No obstante lo anterior, **se hace la salvedad y se advierte a la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.**, sobre la posición de la Dirección General Marítima **DIMAR** en el sentido que los terrenos que se van a utilizar para construir patios, bodegas, etc., y de los cuales tiene escritura pública, son **Bienes de Uso Público lo que conllevará las consecuencias correspondientes**. Igualmente es esencial recordarle a la Sociedad que de ser los terrenos adyacentes ya referidos zonas de uso público, éstas son inembargables, inalienables, e imprescriptibles al tenor de lo dispuesto en el artículo 63 de la Constitución Política de Colombia, por lo tanto el Instituto solicitará a la Dirección General Marítima DIMAR que de conformidad con su concepto en coordinación con el INCODER y el Distrito de Cartagena acudan a la autoridad jurisdiccional competente en busca de dirimir la propiedad del terreno.

Que de la evaluación técnica realizada se recomienda entregar en concesión solo una parte de las zonas de uso público que fueron inicialmente descritas en la Resolución 749 de 2006, por que el peticionario no acredita la disponibilidad de la totalidad del terreno aledaño de acuerdo con el fallo de tutela proferido por El Tribunal Administrativo de Bolívar, el día 12 de marzo de 2007, que ordenó restituir parte de este terreno que fuera adquirido inicialmente por Coal Corp Colombia (Antes PANAMERICAN PORTS), trayendo como consecuencia, que la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., únicamente tiene disponibilidad de los terrenos adyacentes conformados por tres lotes de terrenos aledaños con un área total de 116 hectáreas + 6.054.80 M2;

Que revisados los documentos de la solicitud, analizados los conceptos de las autoridades y de manera especial los conceptos jurídico, técnico y la evaluación financiera que realizó el Inco, la Subgerencia de Estructuración y Adjudicación considera viable mediante resolución, indicar los términos en los que se podría otorgar a la sociedad PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A., la concesión solicitada.

Que los bienes y las zonas de uso público solicitadas en concesión, de acuerdo con el Documento CONPES N° 3149 de diciembre 20 de 2001 "Plan de Expansión Portuaria 2002 - 2003: Zonificación Portuaria para el Siglo XXI", por encontrarse ubicado en la Bahía de Cartagena se clasifica como una zona para actividades portuarias principales. Esta zonificación portuaria es acogida por el Documento Conpes 3342 del 14 de marzo de 2005 que contiene el Plan de Expansión Portuaria 2005-2006: Estrategias para la competitividad del sector portuario.

Que teniendo en cuenta el parágrafo 1° del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, "La facultad de otorgar licencias ambientales para la construcción de puertos se hará sin perjuicio de la autoridad competente para otorgar concesiones portuarias. No obstante la Licencia Ambiental es prerequisite para el otorgamiento de concesiones portuarias." Por tal motivo, se exigirá la presentación de la respectiva licencia ambiental, previa a la expedición de la Resolución de Otorgamiento.

Handwritten signature or initials.

Handwritten mark or signature.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

En mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO.- Modificar la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 en el sentido de que se excluya como carga a manejar el carbón y se indiquen los términos en los que se podrá otorgar a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, la concesión solicitada para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos y las construcciones portuarias allí existentes en la Bahía de Cartagena.

ARTÍCULO SEGUNDO.- DESCRIPCIÓN DE LOS LÍMITES EXACTOS Y CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DE LA ZONA OBJETO DE LA CONCESIÓN.- las zonas objeto de la concesión serán las que se indican a continuación:

2.1 UBICACIÓN, LINDEROS Y EXTENSIÓN DE LAS ZONAS DE USO PÚBLICO OBJETO DE LA SOLICITUD DE CONCESIÓN PORTUARIA.

2.1.1 Ubicación:

Los bienes de uso público solicitados en concesión se encuentran ubicados en la Bahía de Cartagena, en el sitio denominado "La Pulga" entre la desembocadura del Canal del Dique y Bahía Honda, Corregimiento de Santa Ana del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, Departamento de Bolívar.

2.1.2 Linderos y extensión:

Los bienes de uso público que se otorgaran en concesión están integradas por el área accesoria marítima de maniobras, los terrenos de bajamar y la playa pública, que tiene un área de 139.815,71 metros cuadrados, conformadas por una zona de uso público marítima de 112.840,62 metros cuadrados y una zona de uso público terrestre de 26.975,09 metros cuadrados.

Zona de uso público marítima - portuaria y de atraque solicitada en concesión.

El área de zona de uso público marítimo para operaciones portuarias y de atraque de las embarcaciones, solicitada en concesión, comprende la poligonal cerrada entre los puntos 29A-29-28-27-11-12-13-13A-29A cuya área es de 112.840,62 metros cuadrados ubicada entre los linderos que se precisan con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi — IGAC.

HT

me

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Coordenada Planas de Gauss origen Bogotá

	Punto	Norte	Este	Distancia entre puntos	Area (m2)
Zona de Uso Público Marítima	29 A	1.630.084,00	840.605,90		112.840,62
	29	1.629.975,88	840.401,95	100,0	
	28	1.630.052,28	840.337,42	332,0	
	27	1.629.866,84	840.062,05	254,1	
	11	1.629.675,76	840.229,50	177,5	
	12	1.629.793,77	840.362,06	325,4	
	13	1.629.931,33	840.656,96	33,9	
	13A	1.629.951,88	840.683,92	153,4	
	29 A	1.630.084,00	840.605,90		

Lindero Este: Linda en toda su extensión con aguas de la Bahía de Cartagena y consta de dos segmentos: El primero, partiendo del punto 13A de coordenadas E=840.683,92 N=1.629.951,88 se sigue con rumbo 356° a 153,4 metros donde se localiza el punto 29A de coordenadas E=840.605,90 N=1.630.084,00, y el segundo segmento del punto 29 de coordenadas E=840.401,95 N=1.629.975,88 a 100 metros y con azimut 350° se encuentra el punto 28 de coordenadas E=840.337,42 N=1.630.052,28, donde finaliza el lindero este. Lindero Sur: Linda en toda su extensión con la línea de costa de la Bahía de Cartagena partiendo del punto 13A en coordenadas E=840.683,92 N=1.629.951,88, con azimut 239° y a 33,9 metros se encuentra el punto 13 de coordenadas E=840.656,96 N=1.629.931,33 de allí con rumbo 245° y a 325,4 metros localizamos el punto 12 de coordenadas E=840.362,06 N=1.629.793,77 a 177,5 metros y con rumbo 228° llegamos al punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76. Lindero Oeste: Colinda con aguas de la Bahía de Cartagena va del punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76 con un azimut de 315° y a una distancia de 254,1 metros se localiza el punto 27 de coordenadas E=840.062,05 N=1.629.866,84. Lindero Norte: Linda en toda su extensión con aguas de la Bahía de Cartagena y consta de dos tramos: El primero parte desde el punto 27 de coordenadas E=840.062,05 N=1.629.866,84 con un azimut 056° y a una distancia 332 metros localizamos el punto 28 de coordenadas E=840.337,42 N=1.630.052,28, y el segundo tramo está localizado entre el punto 29 de coordenadas E=840.401,95 N=1.629.975,88 a 230,8 metros y con un azimut de 062° se localiza el punto 29A de coordenadas E=840.605,90 N=1.630.084,00.

Zona De Uso Público Terrestre.

El área de zona de uso público terrestre para la cual se solicita en concesión comprende un área total de 26.975,09 metros cuadrados, comprendida por la poligonal cerrada entre los puntos 8-9-10-11-12-13-13A-8A-8, coordenadas que se precisan con el sistema de referencia de coordenadas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi, como se describe a continuación:

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

Coordenada Planas de Gauss origen Bogotá					
	Punto	Norte	Este	Distancia entre puntos	Area (m2)
Zona de Uso Terrestre	8	1.629.887,94	840.682,08		26.975,09
	9	1.629.749,70	840.388,42	173,5	
	10	1.629.634,93	840.258,36	50,0	
	11	1.629.675,76	840.229,50	177,5	
	12	1.629.793,77	840.362,06	325,4	
	13	1.629.931,33	840.656,96	33,9	
	13A	1.629.951,88	840.683,95	54,1	
	8A	1.629.905,30	840.711,50	34,2	
	8	1.629.887,94	840.682,08		

Por el Norte: Colinda con aguas de la Bahía de Cartagena. Partiendo del punto 13A de coordenadas E=840.683,95 N=1.629.951,88 localizado sobre la línea de costa se dirige con rumbo 260° y a 33,9 metros hasta encontrar el punto 13 de coordenadas E=840.656,96 N=1.629.931,33 de allí a 325,4 metros con rumbo 244° localizamos el punto 12 de coordenadas E=840.362,06 N=1.629.793,77 con rumbo 228° a 177,5 metros encontramos el punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76 donde termina el lindero norte Lindero Oeste: Linda con bienes de uso público que separan la Bahía de Cartagena y Bahía Honda comprendido entre el punto 10 de coordenadas E=840.258,36 N=1.629.634,93 y el punto 11 de coordenadas E=840.229,50 N=1.629.675,76 con rumbo 325° y a 50 metros. Lindero Sur: Linda con predios de la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A, partiendo del punto 8A de coordenadas E=840.711,50 N=1.629.905,30 con rumbo 260° y a 34,2 metros llegamos al punto 8 de coordenadas E=840.682,08 N=1.629.887,94 de allí a 324,5 metros con rumbo 244° localizamos el punto 9 de coordenadas E=840.388,42 N=1.629.749,70 con rumbo 228° a 173,5 metros encontramos el punto 10 de coordenadas E=840.258,36 N=1.629.634,93, donde termina el lindero sur. Lindero Este: Colinda con bienes de uso público de interés de la Sociedad Portuaria Mar Dique, desde el punto 13A de coordenadas E=840.683,95 N=1.629.951,88 con rumbo 174° y a 51,4 metros encontramos el punto 8A de coordenadas E=840.711,50 N=1.629.905,30 donde termina el lindero este.

Terrenos adyacentes: La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., presentó la disponibilidad de los siguientes terrenos adyacentes conformados por tres lotes de terrenos aledaños o adyacentes con un área total de 116 hectáreas + 6.054.80 M2 cuyos linderos y cabidas se describen a continuación.

Lote N° 1: Identificado con la matrícula inmobiliaria N° 060-233091 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Aunque jurídicamente es un solo predio de acuerdo al englobe realizado, tal como consta en la Escritura Pública N° 2465 de noviembre 30 de 2007 de la Notaría 5° del Circulo Notarial de Cartagena, catastralmente siguen siendo dos predios. Referencia Catastral Puerto Barú 00-04-0001-0600-000. Matrícula Inmobiliaria Anterior: 060-134056. Área: 11-8983 Hectáreas. Referencia Catastral Santa Ana Puerto Barú 00-04-0001-0601-000. Matrícula Inmobiliaria Anterior: 060-11503, que sumados tienen un área física total de 16 Has + 8.983 m2, descrito sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas:

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

LOTE - 1				
Pto. No.	COORDENADAS PLANAS EN MAGNA SIRGAS		COORDENADAS GEOGRAFICAS (WGS 84)	
	NORTE	ESTE	LATITUD	LONGITUD
1	1629946.836	840686.925	10° 17' 20.31456" N	75° 31' 54.22328" W
2	1629801.132	840732.44	10° 17' 15.5806" N	75° 31' 52.70624" W
3	1629656.577	840781.709	10° 17' 10.88458" N	75° 31' 51.06606" W
4	1629593.416	840895.181	10° 17' 8.84627" N	75° 31' 47.32872" W
5	1629589.49	840905.517	10° 17' 8.72005" N	75° 31' 46.98856" W
14	1629460.693	840481.605	10° 17' 4.46696" N	75° 32' 0.89631" W
15	1629569.217	840333.828	10° 17' 7.9761" N	75° 32' 5.76745" W
16	1629610.711	840280.498	10° 17' 9.31827" N	75° 32' 7.52572" W
17	1629586.298	840197.677	10° 17' 8.51171" N	75° 32' 10.24302" W
18	1629641.453	840166.23	10° 17' 10.3016" N	75° 32' 11.28439" W
1	1629946.836	840686.925	10° 17' 20.31456" N	75° 31' 54.22328" W

Lote N° 2: Identificado con la matricula inmobiliaria N° 060-112250 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral N° 00-04-0001-0592-000. Escritura N° 1.683 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1ª del Circulo Notarial de Cartagena, cuya cabida superficial tiene un área total de 95 Has + 7.743.80 m2 (Ver anexo N° 16), descrito sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas:

LOTE - 2				
5	1629589.49	840905.517	10° 17' 8.72005" N	75° 31' 46.98856" W
6	1629654.946	841383.16	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W
7	1629682.007	841595.952	10° 17' 11.8317" N	75° 31' 24.31908" W
9	1629420.953	841559.805	10° 17' 3.33263" N	75° 31' 25.46798" W
8	1629495.306	841660.461	10° 17' 5.76657" N	75° 31' 22.17209" W
10	1629222.536	841765.766	10° 16' 56.90702" N	75° 31' 18.67212" W
11	1628745.054	840902.738	10° 16' 41.24477" N	75° 31' 46.95433" W
12	1628335.621	839723.795	10° 16' 27.74921" N	75° 32' 25.62433" W
13	1628438.272	839785.878	10° 16' 31.09829" N	75° 32' 23.60013" W
14	1629460.693	840481.605	10° 17' 4.46696" N	75° 32' 0.89631" W
5	1629589.49	840905.517	10° 17' 8.72005" N	75° 31' 46.98856" W

Lote N° 3: Identificado con la matricula inmobiliaria N° 060-0069613 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Cartagena. Referencia Catastral N° 00-04-001-0593-000. Escritura N° 1.682 del 28 de junio de 2007 de la Notaria 1ª del Circulo Notarial de Cartagena, cuya cabida superficial tiene un área total de 3 Has + 9.328 M2, descrito sus linderos por las siguientes coordenadas planas Magna-Sirgas:

LOTE - 3				
6	1629654.946	841383.16	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W
7	1629682.007	841595.952	10° 17' 11.8317" N	75° 31' 24.31908" W
8	1629495.306	841660.461	10° 17' 5.76657" N	75° 31' 22.17209" W
9	1629420.953	841559.805	10° 17' 3.33263" N	75° 31' 25.46798" W
6	1629654.946	841383.16	10° 17' 10.92" N	75° 31' 31.30605" W

ARTÍCULO TERCERO.- PLAZO DE LA CONCESIÓN: La concesión que se otorgará a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, será por un plazo de veinte (20) años, contados a partir de la fecha de suscripción y perfeccionamiento del contrato de concesión.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

ARTICULO CUARTO.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO.- Para el desarrollo del proyecto, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., presenta el esquema conceptual general del terminal marítimo de Puerto Bahía consistente en un muelle de 520 metros de longitud con dos posiciones de atraque para el cargue y descargue de mercancías, dos viaductos, patios para almacenamiento e instalaciones complementarias que se ejecutarán por etapas. Al muelle marítimo podrán llegar buques del tipo Post-Panamax para el manejo de contenedores, de carga general y de hidrocarburos. R

La presente Resolución contempla las condiciones técnicas de la Primera Etapa, en la cual se construirá una posición de atraque en una longitud de 320 m de muelle correspondiente al costado occidental de la plataforma portuaria. También, se construirá el viaducto occidental de los dos planeados. Por lo tanto, en esta primera fase se conforma una solución en forma de L invertida. Además, se habilitará en tierra la zona aledaña al viaducto para el almacenamiento de contenedores. La zona costado oriente quedará habilitada para el manejo de carga general durante esta primera etapa, para acondicionarse luego durante la etapa 2 para el manejo de contenedores. Adicionalmente, se construirán las zonas administrativas y las circulaciones necesarias en esta etapa.

Muelle - Características de diseño.

Para el atraque de las embarcaciones en la primera etapa, se construirá una plataforma de concreto de 320 metros de longitud por 54,92 metros de ancho en forma de L invertida, diseñada para recibir barcos tipo Post-Panamax, para soportar grúas pórtico y resistir grúas móviles de última generación. El nivel superior de la plataforma estará en la cota +2,5 metros sobre el nivel promedio de aguas mínimas. El ancho de la plataforma permitirá la circulación de 6 carriles al interior de los apoyos de las grúas pórtico y de 4 carriles en la parte exterior, uno por cada grúa pórtico esperada en un futuro. También permitirá que los camiones circulen y realicen giros adecuados sobre el muelle. La estructura del muelle consistirá en una losa de concreto reforzado de 0,4 m de ancho, apoyada sobre un retícula de vigas longitudinales de 1,0 m de ancho por 1,2 m de alto y vigas transversales de 1,2 m de ancho por 1,2 m de alto, que a su vez se apoyan sobre una cuadrícula de pilotes 0,8 x 0,8 m. Sobre los muelles podrán operar grúas pórtico tipo Post-Panamax, apoyadas sobre rieles separados 30,48 m (100 pies) entre sí. Los rieles se ubicarán sobre 2 vigas carrileras de 1,4 m de alto por 1,2 m de ancho, una en el lado tierra y otra en el lado mar. Las vigas transversales son de 1,2 m de alto por 1,2 m de ancho. Las longitudinales son de 1,2 m de alto por 1,0 m de ancho. Se utilizarán pilotes pretensados en concreto de 350 kg/cm² de resistencia, reforzados longitudinalmente con acero de tensionamiento, de 0,8 m x 0,8 m, aligerados, y de una longitud de 35 m. Los pilotes formarán una cuadrícula espaciada cada 6 m en el sentido longitudinal del muelle y cada 5,08 en el sentido transversal del muelle. En las vigas carrilera los pilotes se encuentran separados 3,0 m entre sí.

Viaducto.

14

we

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

En la primera etapa se construirá un viaducto de 197 m de largo y 20 m de ancho, con 4 carriles de circulación, adecuados para la entrada y la salida de vehículos de la plataforma de atraque. El viaducto contará con barandas metálicas, andén en concreto, tablero en concreto reforzado, vigas longitudinales, cabezales en concreto y pilotes de soporte. Sobre la plataforma se ubicarán dos barandas metálicas laterales, dos andenes peatonales y dos carriles de circulación en cada sentido. El viaducto consistirá en una losa de concreto reforzado de 0,25 m de altura y 20 m de ancho, apoyada sobre 4 vigas longitudinales en concreto pre-esforzado. Las vigas longitudinales se apoyarán sobre cabezales en concreto, separados 20 m entre sí. 4 pilotes en concreto de 0,8 m x 0,8 m sirven de apoyo a cada uno de los cabezales.

Patios de almacenamiento.

Frente al sitio de embarque se acondicionarán los patios de almacenamiento, circulaciones y edificaciones. El patio de contenedores contará con un área de 43.842 m² para la primera etapa. Estos patios se configuran en módulos, con posiciones determinadas y señalizadas para el desplazamiento de las grúas de patios, para la ubicación de los contenedores y para las circulaciones de los vehículos. Cada módulo tendrá un número determinado de bahías que definen su longitud y cada bahía posee 6 contenedores de ancho por 6 contenedores de altura. Se han previsto 8 módulos, 4 de ellos con 24 bahías de longitud, 3 con 20 bahías de longitud y 1 módulo con 18 bahías de longitud, que corresponden a un total de 1.044 slots de piso.

Los contenedores de cada modulo serán manejados por un RTG de 6+1 de ancho por 6+1 de altura. La capacidad estimada de almacenamiento para los ocho módulos es de 169.200 TEUs por año. Los patios generales, se construirán al costado oriental de los patios de contenedores, para lo cual se reservará un área de 35.827 m² como patio para carga general. Esta área será habilitada en la segunda etapa para el manejo de contenedores. Adicionalmente, en el costado sur del terreno se dispone de 19.027 m² para el manejo de carga general.

Igualmente el proyecto contempla la construcción de edificaciones con un área de 5.000 m², los que incluyen el edificio administrativo, talleres de mantenimiento, almacén de repuestos; edificación para bomberos, enfermería y seguridad industrial; baños y vestieres; comedor de operarios, etc. En cuanto a las obras de urbanismo, instalaciones, cerramiento y demás, el proyecto tendrá sus vías de acceso y circulación interna de vehículos, zonas de inspecciones y zonas de parqueo debidamente definidas y demarcadas. Además, el proyecto contará con sus instalaciones sanitarias, hidráulicas y la red contra incendio. Igualmente, tendrá las acometidas de energía, subestaciones, redes internas de media y baja tensión, servicio de alumbrado general, sistema eléctrico para las edificaciones, energía para los contenedores refrigerados, y suministro de energía para los RTG y las grúas pórtico. También, dispondrá de las redes de fibra óptica para telecomunicaciones y seguridad. El puerto contará con su sistema de telefonía, sistema de monitoreo y de seguridad, y sistema de comunicaciones inalámbricas dentro del Terminal y hacia el

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

exterior. Así mismo, habrá cerramiento en muro, malla eslabonada, concertina y red energizada en todo el perímetro del terminal. Además, se contemplan amplias zonas verdes con suficiente empradización y arborización, en un entorno de trabajo ambientalmente amigable.

Buque de diseño.

Aunque la terminal portuaria estaría habilitada para recibir embarcaciones del tipo Post-Panamax, se establece como buque de diseño el siguiente:

Tipo	Container Post-Panamax
Eslora (m)	300,00
Manga (m)	40,00
Calado máximo (m)	13,50
DWT (ton)	70.000
Capacidad total (TEUs)	5.000

Capacidad del Terminal.

El terminal podrá recibir barcos portacontenedores principalmente y un barco para hidrocarburos cada 15 días. Para el cálculo de la capacidad máxima de carga que puede recibir el muelle se tiene en cuenta además de las características del buque de diseño, el número de grúas pórtico que atenderán al barco, la velocidad con la que operen, así como la composición estimada de contenedores de 20 y de 40 pies de longitud. Para el análisis se determina que cada barco será atendido por dos grúas pórtico con una capacidad para realizar 25 movimientos por hora. El barco de hidrocarburos será atendido con una rata de cargue/descargue de 2.800 ton/hora. De acuerdo con este análisis, el muelle marítimo en la Etapa 1 estará en capacidad de manejar un máximo de 2,68 millones de toneladas (unos 223.000 contenedores de 20 pies) en carga contenerizada y unas 940 mil toneladas en hidrocarburos al año.

Batimetría.

De acuerdo con el peticionario, sobre el frente de la línea de playa se presenta una plataforma de unos 130 metros en promedio de ancho, conformada por acumulaciones de sedimentos finos que son transportados por las corrientes del canal del Dique, con pendiente suave hacia el centro de la bahía hasta la profundidad promedio de 2,0 metros. Luego sigue un talud fuerte, de cerca del 20% de pendiente y ancho promedio de 70 metros, al final del cual las profundidades son del orden de los 15,0 metros. El fondo continúa con pendiente más suave, del orden del 6%, en una franja de unos 90 metros de ancho en promedio hasta la zona de profundidades mayores de 20,0 metros.

Inventario y avalúo comercial.

R

AT

mp

RESOLUCIÓN No. 022 DEL 2010 ~~20~~ ~~ENE~~ ~~2010~~ No. 33

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

En la zona de uso público solicitada en concesión se encuentra una infraestructura que sobre la cual la SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHIA S.A., remitió un avalúo comercial realizado por la firma Inversiones Gómez Pombo y Cia S en C miembros de la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena, de fecha 20 de octubre de 2005, indicando en el mismo que el inmueble se encuentra abandonado en un alto estado de deterioro debido al desuso y falta de mantenimiento, estableciendo el valor de reposición de la infraestructura en \$ 374'146.274. Esta infraestructura portuaria fue avaluada nuevamente por la firma Inversiones Gómez Pombo y Cia S en C y en el informe del 8 de agosto de 2008, a través del cual comunica que desde la visita a las instalaciones el 20 de octubre de 2005, consideran que el deterioro que ha sufrido forzosamente durante este periodo por acción del tiempo, habiéndose además estado sometido a una intensa salinidad en el medio ambiente, debe tasarse en un 30 % del valor fijado en el avalúo anterior.

Valor avalúo practicado en Octubre de 2005	\$ 374.146.274
Menos 30 %	\$ 112.243.882
TOTAL AVALÚO	\$ 261.902.392

ARTICULO QUINTO.- MODALIDADES DE OPERACIÓN.- Las modalidades de operación para cargue y/o descargue, almacenamiento y manejo se hará con equipos especializados para cada tipo de carga, utilizando para ello equipos con tecnología amigable y sostenible con el medio ambiente, y en resumen serán las siguientes: para la carga de importación, los contenedores y la carga general suelta serán desembarcados en muelle con las grúas pórticos y móviles y llevados al patio de almacenamiento; la carga en tránsito será dispuesta en los patios correspondientes y el resto será transportado hasta los patios del terminal sobre el canal del Dique para su embarque en los convoyes del transporte fluvial. Los graneles líquidos serán bombeados directamente a los tanques de almacenamiento dispuestos en los patios del terminal fluvial; en los patios del terminal marítimo se construirán dos tanques que cumplirán la función de reserva y de compensación del bombeo. La carga de exportación de contenedores y carga general suelta cumplirá un ciclo inverso al de la carga de importación.

PARÁGRAFO. Infraestructura física para el área de inspección. La Sociedad dispondrá como mínima infraestructura física para la realización de las inspecciones determinadas en los procesos de importación, exportación y tránsito aduanero, de un área específica, cubierta, restringida, con dispositivos y procedimientos de seguridad y operación, según los lineamientos que para tal efecto establezcan las autoridades y las normas que determinen estándares nacionales e internacionales sobre estos aspectos en cada lugar. En esta aérea deberán acondicionarse de manera contigua las oficinas de las diferentes autoridades, para garantizar el cumplimiento oportuno de sus funciones en óptimas condiciones de seguridad industrial. Dicha área deberá prever los espacios necesarios para los flujos de operación con equipos de inspección no intrusivos, así como las zonas de operación y de seguridad que correspondan. De igual forma, para la determinación de esta área se deberán tener en cuenta, los volúmenes de carga objeto de comercio exterior, las proyecciones de crecimiento en cada puerto, aeropuerto o paso de

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

frontera, así como las previsiones y requerimientos mínimos establecidos en los planes de expansión portuaria, planes maestro y los acuerdos adoptados entre autoridades de los países colindantes. Así mismo deberá garantizar la conexión a los servicios informáticos electrónicos y sistemas de comunicación por parte de las autoridades para el ejercicio de las facultades de control.

PARÁGRAFO.- La Sociedad tiene la obligación de contribuir y facilitar el control de la mercancía y la seguridad del comercio exterior de adquirir sistemas de inspección no intrusiva cuya tecnología, especificaciones y alcances, debe ser decidida por la propia Sociedad de conformidad con las condiciones específicas del puerto, los requerimientos de la carga y los niveles de eficiencia establecidas advirtiendo que podrá elegir cualquier tecnología con excepción de la de neutrones por sus efectos contaminantes. Esta Sociedad debe acoger la previsión establecida en el CONPES 3528 que indica que: "la tarifa sólo podrá incluir el valor de los equipos, mantenimiento, actualización tecnología y capacitación y en ningún caso podrá reconocer utilidad por estos conceptos"

ARTÍCULO SEXTO.- VOLUMEN Y CLASE DE CARGA: La Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A. tiene proyectado movilizar carga general suelta y en contenedores, así como graneles (excepto carbón) sólidos de origen vegetal y líquidos de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos).

Al finalizar las obras civiles y todas las facilidades del puerto, estará en la capacidad de manejar 150.000 teus anuales, 300.000 toneladas año de carga general, 300.000 toneladas año de granel (excepto carbón) sólido de origen vegetal y 300.000 toneladas año de granel líquido de origen mineral o vegetal (incluyendo hidrocarburos) cumpliendo con las regulaciones nacionales e internacionales y manteniendo un compromiso permanente y sostenible con el medio ambiente.

En la primera etapa las instalaciones portuarias estarán en capacidad de manejar un máximo de 2,68 millones de toneladas (unos 223.000 contenedores de 20 pies) en carga contenerizada y unas 940 mil toneladas en hidrocarburos al año.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- USUARIOS Y CLASE DE SERVICIO: las instalaciones portuarias serán destinadas a la prestación de servicio público.

ARTICULO OCTAVO.- ACCESOS: Acceso Marítimo.- Contará con un acceso marítimo que se hará por el acceso público del canal de Bocachica, luego se navegará por aguas interiores de la bahía de Cartagena, hasta llegar a las áreas de maniobra y atraque de los muelles. **El acceso terrestre** a las instalaciones portuarias se realizará por la vía actual que conduce desde Pasacaballos hasta las poblaciones de Ararca, Santa Ana y Barú. De conformidad con el concepto del Distrito de Cartagena, la Sociedad no podrá utilizar la vía principal de Barú la cual se encuentra en su fase de construcción para el transporte de cargas diferentes a las que la vía por su caracterización permita, todo lo anterior sin perjuicio de lo que considere la autoridad ambiental.

R

JF -

ue

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

ARTÍCULO NOVENO.-PLAN DE INVERSIONES: La **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** realizará inversiones en zona de uso público por valor de **TREINTA MILLONES VEINTICINCO MIL TRESCIENTOS DIEZ DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (USD 30.025.310)** como se muestra a continuación:

DESCRIPCION	UNID	CANT	VLR. UNITARIO US \$	VLR. TOTAL US \$
1. CANAL DE ACCESO/ ZONA DE MANIOBRAS				84.000
Boyas en fibra de vidrio	un	6	14.000	84.000
2. MUELLE	m2	16.500		18.710.108
Suministro e instalación de Defensas	und	27	29.000	783.000
Suministro e instalación de Bitas	und	27	4.250	114.750
Rieles para grúa pórtico	ml	600	1.125	675.000
Fabricación pilotes en concreto	ml	24.534	260	6.378.736
Hinca pilotes en concreto	ml	24.534	130	3.189.368
Losa en concreto h=0.40 m	m3	6.600,0	340	2.244.000
Vigas en concreto	m3	5.056,5	410	2.073.170
Voladizo en concreto	m3	300,0	320	96.000
Canales inferiores en concreto para ductos eléctricos e hidráulicos	m3	465,0	390	181.350
Hierro de refuerzo	ton	2.235,9	1.300	2.906.634
Tapas metálicas de cajas electricas e hidráulicas	und	19	300	5.700
Juntas de dilatacion	ml	320	195	62.400
3. VIADUCTOS DE ACCESO A LA PLATAFORMA	m2	4.170		2.423.334
Barandas metálicas	ml	417	75	31.275
Fabricación pilotes en concreto	ml	1.980	260	514.800
Hinca pilotes en concreto	ml	1.980	130	257.400
Losa en concreto h=0.30m	m3	1.251	340	425.340
Vigas long prefabricadas en concreto	m3	751	375	281.475
Vigas cabezales transv en concreto, otros	m3	571	340	194.269
Hierro de refuerzo	ton	514,6	1.300	668.975
Juntas de dilatacion	ml	240,00	195	46.800
Neoprenos	un	60,00	50	3.000
4. OBRAS ADECUACIÓN DE TERRENOS Y PATIOS				3.316.000
Talud revestido con enrocado / colchacretos	m2	700	30	21.000
Explanación y relleno de los patios	m3	110.000	3	357.500
Pavimento adoquines	m2	25.000	43	1.062.500
Base cemento CCP	m2	25.000	50	1.250.000
Sub-base para pavimento	m2	25.000	25	625.000
5. VIA VEHICULAR DE INTERCONEXIÓN				487.650
Explanación	gl	1	80.000	80.000
Rellenos	gl	1	40.000	40.000
Urbanismo	gl	1	125.000	125.000
Pavimento en concreto asfáltico	gl	1	57.000	57.000
Estructuras de concreto	gl	1	60.000	60.000
Drenajes y filtros	gl	1	7.150	7.150
Señalización y demarcación vial	gl	1	33.500	33.500
Obra civil Sistema de Pesaje Dinámico	un	2	42.500	85.000
SUBTOTAL COSTOS DIRECTOS				25.021.092
COSTOS INDIRECTOS				5.004.218
TOTAL COSTOS DE INVERSION OBRAS PORTUARIAS				30.025.310

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

PARÁGRAFO PRIMERO.- En el evento que la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, solicite modificación del plan de inversiones aprobado en esta resolución, deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones, sea igual al registrado en el modelo financiero que dio origen a la contraprestación, descontado al **12.00 %** anual (**WACC EN CORRIENTES**). Para este efecto el V.P., de las inversiones es de VEINTISÉIS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO **DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US 26.377.465)**

PARÁGRAFO SEGUNDO.- Las inversiones a realizar por parte de la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, estarán sujetas a las siguientes reglas:

- **Prioridad de inversiones:** Las inversiones se encuentran priorizadas de acuerdo con el Plan de Inversiones. No obstante, las Partes de común acuerdo podrán modificar la prioridad de las inversiones, con base en las necesidades concretas de expansión de la capacidad del terminal frente al incremento esperado de tráfico de carga y a la necesidad de mantener estándares internacionales de eficiencia en la operación.
- **Reversión:** La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones ubicadas en zonas de uso público (salvo en el caso de que se trate de derechos de propiedad intelectual que por su naturaleza no puedan ser objeto de transferencia), revertirán a la Nación al finalizar la concesión, con independencia de que se hayan ejecutado directamente por EL CONCESIONARIO o por este a través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas.
- **Inversiones adicionales:** En el evento que habiéndose ejecutado el monto total del Plan de Inversiones llegaren a requerirse inversiones adicionales, ellas deberán ser previamente autorizadas por el INCO o quien haga sus veces, previo el cumplimiento de los requisitos que para estos efectos establezca la ley.

ARTICULO DÉCIMO - EI VALOR DEL CONTRATO Y DE LAS CONTRAPRESTACIONES: El valor del contrato de concesión portuaria será el valor presente de las contraprestaciones por concepto de zona de uso público e infraestructura, tasadas a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** Para todos los efectos, el valor del contrato de concesión será la suma de **UN MILLÓN CINCUENTA Y UN MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 1.051.776)**.

10.1 CONTRAPRESTACIÓN POR EL USO Y GOCE TEMPORAL Y EXCLUSIVO DE LAS PLAYAS, TERRENOS DE BAJAMAR Y ZONAS ACCESORIAS DE USO PÚBLICO.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

La **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, pagara por el uso temporal y exclusivo de la zona de uso público, la suma de **UN MILLÓN DIEZ Y OCHO MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 1.018.859)**. liquidados a la Tasa Representativa del Mercado – TRM - del día del pago pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, o en su defecto pagará, veinte (20) anualidades anticipadas de **CIENTO VEINTIÚN MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 121.789)**, liquidadas a la tasa representativa del mercado – TRM - del día del pago, pagaderas la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad.

PARÁGRAFO PRIMERO. Si se modifica la forma de pago establecida, debe aplicarse un costo financiero equivalente al **12 %** anual.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- De dicho pago el 80% le corresponde a la NACIÓN – Instituto Nacional de Vías y el 20% restante al Distrito de Cartagena, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 1° de la Ley 856 del 21 de diciembre del 2003, que modifica el artículo 7° de la Ley 1° de 1991

10.2 CONTRAPRESTACIÓN POR INFRAESTRUCTURA.

La **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** pagará por concepto de contraprestación por infraestructura, la suma de **TREINTA Y DOS MIL NOVECIENTOS DIECISIETE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 32.917)**. liquidados a la Tasa Representativa del Mercado – TRM - del día del pago pagaderos dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión, o en su defecto pagará, veinte (20) anualidades anticipadas de **TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (US\$ 3.935)**, liquidadas a la tasa representativa del mercado – TRM - del día del pago, pagaderas la primera dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato de concesión y las subsiguientes, dentro de los cinco (5) primeros días siguientes a la fecha de inicio de la anualidad.

PARÁGRAFO: El 100% del valor de la contraprestación por infraestructura le corresponde a la Nación – Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1° de la Ley 856 del 21 de diciembre del 2003.

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO.- GARANTÍAS: La **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.** deberá amparar los riesgos que a continuación se indican, a través de una póliza de seguros que constituirá dentro de los **treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria del acto administrativo por el cual se otorgue la solicitud de concesión portuaria, o antes si ello es posible**, las cuales se expedirán por períodos de cinco (5) años prorrogables en cada vencimiento hasta completar el plazo de la concesión y seis (6) meses más, excepto para el amparo de responsabilidad civil

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

extracontractual, la cual deberá tener una vigencia de un (1) año prorrogable en cada vencimiento, de manera que se garantice el término señalado anteriormente y para la póliza de Salarios y Prestaciones Sociales las cuales se expedirán por períodos de cinco (5) años prorrogables en cada vencimiento hasta completar el plazo de la concesión y tres años más. La vigencia de la garantía de Estabilidad de las obras se contará a partir de la suscripción del Acta de entrega final de cada obra.- En caso de requerirse nuevas garantías el solicitante las constituirá de conformidad con las instrucciones que para el efecto impartirá el INCO o quien haga sus veces.

11.1 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA CONCESIÓN

Por medio de la cual se le garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, Instituto Nacional de Vías- INVIAS y Superintendencia de Puertos y Transporte y al Distrito de Cartagena que el concesionario ocupará y usará los terrenos dados en concesión y ejercerá las actividades autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones, en especial las relacionadas con el pago de la contraprestación y de la tasa de vigilancia, el mantenimiento de las inversiones portuarias y la reversión de acuerdo con la ley, con las Resoluciones de Aprobación y de Otorgamiento de la Concesión, con el Contrato Estatal de Concesión y con las reglamentaciones generales expedidas por el Instituto Nacional de Concesiones, en cuantía del dos punto cinco por ciento (2.5%) del valor de las inversiones para las obras civiles que se autorizan realizar al concesionario, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado - TRM del día de su expedición por parte de la Compañía de Seguros, sin que supere la cantidad equivalente a 50.000 salarios mínimos mensuales. Con una vigencia igual al término de duración del contrato de concesión y seis (6) meses más, y en caso de ampliación deberá ser prorrogada o reajustada, conforme a lo establecido en los artículos 8 y 9 del Decreto 708 de 1992.

11.2 SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Por la cual se garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, que el concesionario pagara las indemnizaciones como consecuencia o con ocasión de daños causados a operadores portuarios, titulares de mercancías y bienes y derechos de terceros, en que incurra el concesionario o sus agentes. El valor asegurado será del **DIEZ POR CIENTO (10%)** del valor total de las inversiones a realizar, liquidados a la Tasa Representativa del Mercado TRM del día de expedición de la póliza. El término de duración del seguro será igual al tiempo de duración de la concesión y seis (6) meses más. Esta póliza deberá contener como amparos expresos en la carátula los siguientes: Daño ambiental, lucro cesante y daño emergente, daños extrapatrimoniales, contratistas y subcontratistas, vehículos propios y no propios.

Handwritten signature or mark.

Handwritten mark.

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

11.3 GARANTÍA DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES DEL PERSONAL

Por la cual se garantiza a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones, que EL CONCESIONARIO pagará los salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que labora en el complejo portuario, el valor asegurado será el equivalente al dos punto cinco por ciento (2.5%) del valor de las inversiones para las obras civiles que se autorizan realizar al concesionario, liquidadas a la Tasa Representativa del Mercado - TRM - del día de su expedición por parte de la Compañía Aseguradora, con una vigencia igual al termino de duración del contrato de concesión y tres (3) años más.

11.4 GARANTÍA DE ESTABILIDAD Y CALIDAD DE OBRA

Por la cual se garantice a la Nación a través del Instituto Nacional de Concesiones - INCO, la estabilidad y calidad de las obras ejecutadas en la zona de uso público entregada en concesión, el valor asegurado será del 10% del valor de todas y cada una de las obras aprobadas que se ejecuten en desarrollo del contrato de concesión portuaria, liquidados a la tasa representativa del mercado (TRM) del día de expedición de la póliza. La Fecha de inicio de vigencia de este amparo será la del día de firma del acta en que se verifique por parte de la entidad la terminación de cada obra, fecha que deberá coincidir con el recibo de las obras por parte del concesionario.

El término de duración del seguro será de cinco (5) años, contados a partir de la fecha señalada. Terminada la concesión el concesionario otorgará una garantía de calidad del mantenimiento. El valor de este amparo será equivalente al 10% del costo de inversión en mantenimiento de los últimos cinco (5) de la concesión.

PARÁGRAFO PRIMERO: La aprobación de las garantías será requisito indispensable para la suscripción del contrato administrativo que formalice la concesión.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.- DOCUMENTOS NECESARIOS PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN PORTUARIA.-

La **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, deberá presentar ante el INCO, para que este pueda expedir la Resolución de Otorgamiento, los siguientes documentos:

1. Permiso Ambiental emitido por la Autoridad Ambiental competente, necesario para la construcción de la infraestructura portuaria propuesta y para las operaciones de cargue, descargue, manejo y almacenamiento de la carga que se pretende manejar por este puerto.
2. Acreditar que se dio cumplimiento a lo dispuesto por las legislaciones especiales que rigen en la zona de los territorios colectivos de comunidades negras

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

regulados por la Ley 70 de 1993 y de los resguardos indígenas de que trata la Ley 121 de 1991, así como lo establecido en la Ley 1185 de 2008 sobre patrimonio arqueológico.

3. Acreditar que dispone de los terrenos de propiedad privada aledaños necesarios para el desarrollo de la actividad para la cual se solicitó la concesión, acreditando el título del cual deriva dicha disposición, para ello deberá presentar certificados de tradición y libertad correspondientes a los terrenos aledaños para el desarrollo del proyecto expedidos en un plazo máximo de treinta (30) días anteriores a la fecha en la cual se llegare a suscribir el contrato de concesión. Teniendo en cuenta el concepto de la Dirección General Marítima DIMAR y la advertencia mencionada en los considerandos de este acto, si la Sociedad llegare a perder la titularidad sobre la propiedad de los terrenos adyacentes, debe, de una parte, aceptar que en ese evento se revisará en su integridad todas las condiciones financieras del contrato que se llegare a suscribir y de otra, que tendrá la obligación dentro del mes siguiente a que quedé en firme la decisión que ordene que la totalidad o parte de su terreno es declarado como zona de uso público, que tramitará ante la Entidad competente la solicitud de modificación de su contrato para que se integren esas áreas a la concesión portuaria. Estas áreas, la inicial concedida y todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público, serán cedidas gratuitamente a la Nación, en buen estado de operación al terminar aquella.
4. Atendiendo la recomendación del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, la Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A., deberá aclarar cuales son las coordenadas de los nuevos lotes acreditados ante el INCO, pues las descritas en dicho documento y en el plano anexo (anexo 15) solicitud de modificación no coinciden con las coordenadas descritas en el contrato de arrendamiento (anexo 13) solicitud modificación ni con la correspondiente cartera (sic) topográfica, (anexo 15) solicitud de modificación.
5. Presentar un cronograma y presupuesto detallado de las inversiones que la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, pretende desarrollar en la zona de uso público, de acuerdo con el flujo de caja que dio origen al valor de la contraprestación, es decir, para el año 1 USD 25.521.514 y para el año 2 USD 4.503.797.
6. Presentar los planos que contengan el proyecto portuario para verificar su localización en las obras propuestas en zona de uso público, especialmente las obras de adecuación de terrenos y patios y la vía vehicular de interconexión, junto con las demás componentes que integran el proyecto.
7. Presentar un estudio de batimetría y los planos de esta sobre las zonas de maniobras respectivas tales como dársenas, profundidad de zona de atraque, y canal de acceso.

R.

mp

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

8. Presentar Diseños conceptuales que contengan planos de áreas de los muelles, bodegas y patios; planos estructurales, procesos constructivos de los muelles, patios, bodegas y en general de toda la infraestructura portuaria que va a construir.
9. Presentar planos y diagramas operativos de las maniobras de los buques en los que se indique de manera precisa la maniobra de las naves que usaran el muelle o del buque de diseño para el cual está pre dimensionado el muelle. En ese plano se deberá incluir la señalización marítima del canal de acceso, del canal de aproximación a muelles y de las zonas de maniobra para atraque y zarpe de los buques.
10. Informar como tiene previsto la Sociedad la implementación de sistemas de inspección no intrusiva en cumplimiento a lo indicado en los lineamientos del Documento Conpes 3528 del 23 de junio de 2008 y Conpes 3469 del 30 de abril de 2007: Lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de comercio exterior.
11. Anexar el Certificado de Existencia y Representación Legal. Si se trata de una persona jurídica, debe allegar con la petición el certificado de existencia y representación legal, acreditando además las facultades para su actuación.

ARTICULO DÉCIMO TERCERO.- PERMISOS AMBIENTALES.- El solicitante de la concesión se compromete a operar el muelle con la autorización otorgada por la respectiva autoridad ambiental competente, la cual deberá presentar previo al otorgamiento de la concesión y mantener vigente durante el plazo de la misma.

PARÁGRAFO.- La Sociedad Portuaria Puerto Bahía solo puede desarrollar actividades portuarias en la zona de uso público que se llegare a otorgar de conformidad con lo establecido en el artículo 1 del Capítulo III de la primera parte del Decreto 977 de 2001 modificado por el Decreto 033 de octubre de 2007 expedido por el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, tampoco podrá desarrollar actividades en las áreas consideradas por el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena como áreas de protección, destinando dichas zonas al desarrollo sostenible de las mismas y tampoco podrá utilizar la vía principal de Baru la cual se encuentra en su fase de construcción para el transporte de cargas diferentes a las que la vía por su caracterización permita, todo lo anterior sin perjuicio de lo que considere la autoridad ambiental.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- RIESGOS. En el caso de ser otorgada la concesión portuaria a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, y dado que este es un proyecto a ser desarrollado por iniciativa de esta Sociedad, es claro que la totalidad de los riesgos inherentes a la ejecución del mismo en su etapa preoperativa, de construcción, de operación y de reversión, serán asumidos por dicha Sociedad y su ocurrencia no dará derecho a indemnización o reconocimiento alguno a favor del

R

me

Por la cual se modifica la Resolución 749 del 5 de diciembre de 2006 y se indican los términos en los que se podrá otorgar la concesión a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**

mismo, dentro de los cuales cabe mencionar sin limitarse a ellos: El riesgo de estudios y diseños, de construcción, de cantidades de obra, presupuesto, plazo de ejecución de las obras, de mantenimiento, de operación, comercial, social, ambiental, de demanda, de cartera, financiero, cambiario, soberano o político, predial, tributario, seguridad portuaria, seguridad y protección a las instalaciones portuarias, higiene y seguridad industrial y de disponibilidad de los terrenos adyacentes durante el plazo de la concesión.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- Notifíquese el presente acto administrativo, a la **SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO BAHÍA S.A.**, y comuníquese para los efectos legales correspondientes, al Instituto Nacional de Vías INVIAS, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo, al Alcalde Mayor del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, al Director General de Turismo del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, al Director General de la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa – DIMAR, al Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

ARTICULO DÉCIMO SEXTO.- De conformidad con el artículo 16 del Decreto 4735 del 2 de diciembre de 2009, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la presente resolución, las Autoridades mencionadas en el artículo anterior, podrán oponerse por motivos de legalidad o conveniencia, evento en el cual se dará estricta aplicación al procedimiento determinado para estos eventos en la Ley 1ª de 1991.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO.- Contra el presente acto no procede recurso alguno en vía gubernativa.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE, Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., el **20 ENE 2010**


DAVID EDUARDO VILLALBA ESCOBAR

Subgerente de Estructuración y Adjudicación

Revisión y Evaluación Técnica
Revisión y Evaluación Financiera del Proyecto
Revisión coordinación de Puertos.

Rafael Emiro Sanguino – Profesional Especializado Puertos
Jorge Augusto Merino Duque – Asesor Financiero - Contratista
Miguel Alexei Landinez – Profesional Espec.- grupo Puertos
Consuelo Mejía Gallo – Coordinadora Grupo de Puertos

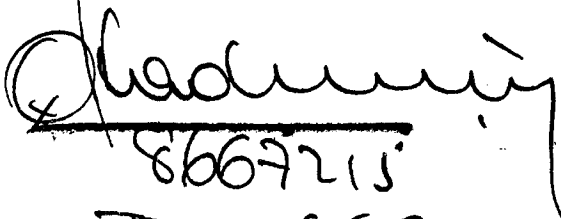


INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES

NOTIFICACIÓN PERSONAL

En Bogotá D.C., a los 25 DIAS del mes de ENERO de 2010, se hizo presente en las oficinas del Instituto Nacional de Concesiones, CESAR AUGUSTO LOROY MALDONADO quien se identificó con la cédula de ciudadanía número 8.667.215 expedida en B/OQUIJA, en su condición de APOSELADO con el fin de notificarse de la Resolución No. 022 del 20 ENERO 2010

El Notificado,


8667215
TP 45869.

Quién notifica,

