

Santa Marta, febrero 10, 2025.

SPLA 007-2025

Doctores

OLGA ISABEL BUELVAS DICKSON

Vicepresidenta de Gestión Contractual

MIGUEL ALEXEI LANDINEZ SANTOS

Gerente de Proyectos Portuarios y Fluviales (E)

Vicepresidencia de Gestión Contractual

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

Calle 24A No. 59-42

Bogotá D.C., Colombia

Referencia: Radicación de Propuesta de Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015 y su Documento Justificativo.

Radicado: Respuesta al Radicado ANI No. 20243030451141 del 11 de diciembre de 2024.

Respetados Doctores Buelvas y Landínez:

En seguimiento a la comunicación con radicado ANI No. 20243030451141 del 11 de diciembre de 2024, a través de la cual la entidad realizó un recuento de los principales hitos contractuales y de las recientes comunicaciones y reuniones de trabajo orientadas a analizar la propuesta del Concesionario de regularizar las obligaciones contractuales, acudimos respetuosamente a ustedes con el fin de radicar la propuesta de Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015, con efectos transaccionales, junto con su documento justificativo, a efectos de que pueda ser objeto de análisis y concepto por parte de las distintas dependencias de la entidad.

Ahora bien, comoquiera que en el oficio indicado anteriormente, la ANI señaló la necesidad de que el Concesionario sustentara, como mínimo, unos aspectos puntuales que se consideran relevantes para asegurar la efectiva materialización del objeto contractual, en el presente oficio introductorio del Otrosí y su documento justificativo se destaca la forma en que, en la propuesta presentada, se atienden los asuntos encomendados al Concesionario.

Así, se recuerda que la entidad solicitó sustentar los siguientes aspectos: a) Viabilidad ambiental, b) Condiciones actuales y diferenciales para la ejecución del plan de inversiones a proponer, así como la visión de Sociedad Portuaria Las Américas S.A., c) Componente transaccional o de compensación ante el proceso administrativo sancionatorio en curso, cuyos perjuicios ascienden a USD 14.646.711; d) Plan de Gestión Social y e) Equilibrio económico del contrato.

Frente a lo anterior, la Sociedad Portuaria Las Américas ha diseñado una propuesta de modificación contractual con la que se lograría la regularización del contrato, el cumplimiento de las obligaciones a nuestro cargo y la satisfacción del interés público, con base en el análisis de las premisas solicitadas por la ANI, en los siguientes términos.

a) VIABILIDAD AMBIENTAL

El proyecto portuario, en los términos actualmente pactados en el Contrato de Concesión y en el Otrosí No. 2 cuenta con viabilidad ambiental, según se desprende de la Licencia Ambiental otorgada por el Departamento Administrativo Distrital del Medio Ambiente (DADMA) mediante Resolución 028 de 2007, modificada por la Resolución 142 de 2010 expedida por el DADMA y, finalmente, modificada por la Resolución 178 de 2018 emitida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

El anterior instrumento ambiental goza de plena vigencia toda vez que, tal como se le puso de presente a la ANLA mediante radicado 20246201025342, el régimen jurídico aplicable a la Licencia Ambiental del proyecto es el contenido en los Decretos 1220 de 2005 y 500 de 2006, normas en las que no se contempla la pérdida de vigencia de los instrumentos ambientales por el transcurso del tiempo.

Adicionalmente, la circunstancia de que la última modificación de la Licencia Ambiental se haya expedido en vigencia del nuevo Decreto 2041 de 2014 no altera el régimen jurídico aplicable al instrumento ambiental, toda vez que los cambios introducidos fueron concretos y puntuales, por lo que no afectaron la esencia del licenciamiento ni incluyeron reglas temporales sobre su vigencia.

Esto último es de significativa relevancia toda vez que el efecto de pérdida de vigencia de las licencias ambientales regulado en el Decreto 2041 de 2014, solo resulta aplicable si en el acto que otorga la licencia se deja expresa constancia de tal situación, lo cual no ocurrió ni en las Resoluciones 028 de 2007 y 142 de 2010, ni mucho menos en la Resolución 178 de 2018, en la que, por el contrario se ratificó la plena vigencia de todos los aspectos no modificados de la Licencia Ambiental y se dispuso el deber de informar el cronograma ajustado del total del proyecto con una antelación no inferior a 15 días de su inicio, sin acotar temporalmente la construcción del proyecto portuario.

Conforme a lo anterior, es dado colegir que, a la luz del ordenamiento jurídico aplicable a la Licencia Ambiental del proyecto, esta se encuentra vigente y por tanto garantiza la viabilidad ambiental del proyecto. Adicionalmente, es preciso poner de presente a la ANI que, comoquiera que la propuesta de Otrosí No. 3 que se allega formalmente con esta comunicación, contempla unos ajustes en las dimensiones del muelle y en la longitud y ubicación de la conexión del rack de tuberías entre la Terminal Portuaria y el Terminal de Graneles Líquidos, la Sociedad Portuaria Las Américas radicó ante la ANLA una solicitud de modificación menor o ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, cuyo trámite se adelantará en paralelo con el Otrosí que se propone a la ANI de manera que, una vez alcanzado un acuerdo sobre la modificación contractual propuesta, se cuente igualmente con el giro ordinario que garantice la ejecución de las intervenciones correspondientes al Plan de Inversiones.

b) CONDICIONES PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES

La propuesta de Otrosí que se presenta junto con la presente comunicación contempla la optimización de la infraestructura portuaria, mediante unos ajustes a las dimensiones del muelle y a la longitud y ubicación de la pasarela que conduce el rack de tuberías, con la precisión de que el nuevo diseño se ubica en la misma área concesionada y mantiene la esencia del proyecto

original con el enfoque especializado en el manejo de aceite de palma e hidrocarburos, mediante la ejecución de una inversión total de USD 16.522.582.

El Plan de Inversiones propuesto contempla una infraestructura marítima especializada que incluye:

- Una plataforma de operaciones de 37,88 m × 14,96 m
- Un sistema de rack de tuberías con pasarela principal de 176,93 m de longitud
- Un sistema integral de atraque y amarre con 8 dolphins estratégicamente distribuidos
- Infraestructura complementaria como pasarelas de acceso peatonal y sistemas de seguridad

El Plan de Inversiones propuesto se ejecutará en dieciséis (16) meses, distribuidos en los años 2027 y 2028, con una inversión del primer año de USD 10.070.826 y del segundo año de USD 6.451.756, para un total de USD 16.522.582, discriminada de la siguiente forma:

Actividad	2027	2028	TOTAL
Preliminares & Compras	8.229.137	0	8.229.137
Pasarela	0	3.004.054	3.004.054
Muelle de Atraque	1.841.689	620.569	2.462.258
Dolphin de Atraque - 2 unidades	0	833.151	833.151
Dolphin de Amarre - 6 unidades	0	507.081	507.081
Instalaciones Misceláneas	0	1.326.966	1.326.966
Desmovilización	0	159.935	159.935
TOTAL	10.070.826	6.451.756	16.522.582

La visión actualizada del proyecto se fundamenta en tres pilares:

1. Reequilibrio operativo para la optimización en el manejo de aceite de palma e hidrocarburos.
2. Eficiencia en las operaciones de transferencia de carga.
3. Sostenibilidad ambiental con menor impacto en la zona concesionada.

Las proyecciones de carga mantienen su estructura progresiva, iniciando operaciones en 2028 con 326.680 toneladas hasta alcanzar una estabilización en 785.626,51 toneladas anuales. La redistribución del área acuática concesionada, que suma 1.762,5 m², representa una optimización significativa del espacio, manteniendo la capacidad operativa mientras se reduce el impacto ambiental.

c) COMPONENTE TRANSACCIONAL

De acuerdo con la Ley 80 de 1993, la contratación estatal constituye un instrumento para la satisfacción del interés general y para el cumplimiento de los fines esenciales del Estado, lo cual en materia portuaria se refleja en que el artículo 1 de la Ley 1 de 1991 dispone que *“La creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, dentro de las condiciones previstas en esta Ley, son de interés público”*.

En este marco, el numeral 9 del artículo 4° de la Ley 80 de 1993 señala, dentro de los derechos y deberes de las entidades públicas, que en su rol de contratantes les corresponde corregir los desajustes que pudieren presentarse durante el desarrollo de los negocios jurídicos y acordar los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar rápida y eficazmente las diferencias o situaciones litigiosas que llegaren a presentarse.

Conforme a lo anterior, según ha planteado de forma reiterada el Concesionario, la falta de cumplimiento de las obligaciones asociadas a la ejecución del Plan de Inversiones y a la operación del Puerto no obedece a causa que le sea imputable ni a una intención de sustraerse de los términos pactados en el contrato sino que corresponde al efecto de la ocurrencia de hechos constitutivos de una situación de fuerza mayor, como es la enfermedad de Pudrición de Cogollo que devastó la totalidad de las plantaciones de las cuales derivaba la carga que se esperaba movilizar en el proyecto, generando impactos significativos en la estructura financiera del proyecto e imposibilitando, hasta tanto se superara tal situación, la ejecución de las inversiones pactadas.

Tal como se ha expuesto en varias reuniones e incluso se ha indicado en documentos ya radicados por esta sociedad concesionaria, en el presente caso se considera que lo que mejor consulta los fines y principios de la contratación pública es la búsqueda de mecanismos que garanticen la ejecución del objeto pactado para lo cual, resulta pertinente adoptar los ajustes contractuales necesarios para viabilizar la construcción y operación del puerto.

En ese sentido, la Sociedad Portuaria Las Américas, en esta oportunidad, propone a la ANI la suscripción de un Otrosí con efectos transaccionales, instrumento que, a la luz de los artículos 2469 y siguientes del Código Civil, permitiría precaver una controversia y dar certeza a la relación jurídica que actualmente atraviesa un debate sobre las causas del incumplimiento del Plan de Inversiones convenido. Lo anterior, bajo el reconocimiento de concesiones recíprocas entre las Partes, dirigidas exclusivamente a preservar la continuidad en la ejecución del contrato y la garantía del interés general sin menoscabo de los intereses patrimoniales del Estado.

Así, en esencia, el acuerdo transaccional propuesto consiste en la posibilidad de reprogramar el Plan de Inversiones, de manera que con base en el acuerdo que se suscriba, deje de considerarse vencido y vuelva a estar en término de ejecución, lo cual se contrae a la solicitud de que el Plan de Inversiones actualmente convenido para los años 2020, 2021 y 2022 se re programe para los años 2027 y 2028.

Correlativamente, el Concesionario, a título de concesión recíproca, asumiría el valor estimado por la ANI como perjuicio por el componente variable de la contraprestación, de manera que quede resarcido cualquier daño patrimonial que pudiera derivarse de la reprogramación del Plan de Inversiones. Sobre el particular, se pone de presente que en la citación al proceso sancionatorio con miras a una eventual caducidad, la ANI calculó perjuicios por concepto de la no ejecución del Plan de Inversiones y por el no pago del componente variable de la contraprestación, derivado de la ausencia de operación del terminal. Así, con la suscripción del Otrosí transaccional que se propone, el primer perjuicio quedaría superado con la ejecución efectiva de las inversiones pactadas por las partes, mientras que el segundo perjuicio estimado se compensaría a título de concesión transaccional mediante el pago del componente variable de la contraprestación, estimado en USD 310.564, los cuales se destinarán a inversiones complementarias en la Zona de Uso Público del puerto.

No sobra recordar que el Otrosí Transaccional que se propone, además de evitar la eventual terminación del contrato y de prevenir litigios entre las partes, garantiza la efectiva ejecución del Plan de Inversiones, la Operación del Puerto durante el término pactado en el contrato, la continuidad en el pago de la Contraprestación durante toda la vigencia del contrato, en sus componentes fijo y variable y la satisfacción del interés general y la protección del patrimonio público por la ejecución integral del objeto del contrato y la garantía de la reversión de una infraestructura en condiciones de operación.

d) PLAN DE GESTIÓN SOCIAL

En cumplimiento de lo establecido en el Apéndice Técnico Social del Contrato de Concesión No. 003 de 2015 y en armonía con lo señalado en el Plan de Manejo Ambiental aprobado por la ANLA, el Concesionario ha diseñado un Plan de Gestión Social en el que se han definido los siguientes ocho (8) programas:

1. Programa de Atención al Usuario.
2. Programa de Contratación de mano de obra.
3. Programa de Educación y capacitación al personal vinculado al proyecto
4. Programa de Fortalecimiento de las actividades de pesca artesanal
5. Programa de Comunicación y participación comunitaria
6. Programa de Apoyo a la gestión institucional
7. Programa de fortalecimiento de las organizaciones sociales y comunitarias
8. Programa de educación ambiental y cultura vial (terrestre y marítima)

Dentro del Plan de Gestión Social se identificó como área de influencia socioeconómica a los barrios San Martín, Villa Tabla, Ensenada Olaya Herrera y San Jorge, así como el corregimiento de Taganga ubicados en el Distrito de Santa Marta.

En relación con cada uno de los programas enunciados anteriormente, en el Plan de Gestión Social se trazaron los objetivos, metas y actividades, la metodología de implementación y seguimiento, la vigencia y los recursos humano y técnico para su adopción.

Si bien buena parte de las actividades comprendidas en el Plan de Gestión Social se ejecutarán en las etapas de Construcción y Operación del Puerto, el Concesionario ha venido desarrollando actividades tendientes a su cumplimiento, como se describe a continuación:

1. Elaboración del Manual de Atención a los Grupos de Interés.
2. Diseño de página web con información del proyecto y canales de atención al usuario (www.puertolasamericas.com).
3. Atención al usuario a través de la Coordinadora Social del proyecto.
4. Elaboración del Protocolo de vinculación de mano de obra.
5. Diseño de herramientas de comunicación como ha sido la generación de videos, presentaciones y brochures del proyecto.
6. Formulación de estrategia de comunicaciones y plan de medios.
7. Identificación y mapeo de actores sociales.

Conforme a lo anterior, se tiene que la Sociedad Portuaria Las Américas se encuentra dando cumplimiento al Plan de Gestión Social y tiene previsto implementar la totalidad de las actividades allí previstas en las etapas de construcción y operación del terminal portuario.

e) EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO

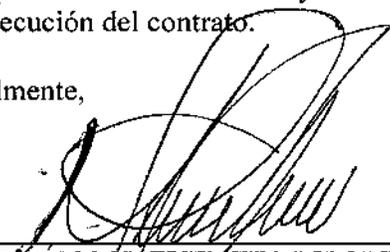
El equilibrio económico del contrato corresponde a la conmutatividad de prestaciones que, para el caso de los proyectos de concesión portuaria se representa en el carácter equivalente, de un lado, entre las prestaciones a cargo del Concesionario consistentes, principalmente, en la ejecución del plan de inversiones y en el pago de la contraprestación portuaria y, de otra parte, los derechos económicos derivados de la explotación temporal y exclusiva de los bienes de uso público objeto de concesión.

Ese equilibrio económico se traduce, en el modelo financiero y de acuerdo con lo establecido en el artículo 8º de la Ley 1 de 1991, en la posibilidad de recuperar el valor de las inversiones dentro del plazo de la concesión, en condiciones razonables de operación.

Así las cosas, la propuesta de Otrosí garantiza el equilibrio económico del contrato al determinar el nuevo valor de las inversiones que resulte amortizable en el plazo remanente de la Concesión, manteniendo la TIR contractual del 12% y garantizando la ejecución integral de las inversiones que, en ítems y valor, permiten proveer la infraestructura pactada en el contrato y generar una operación continua y eficiente de las instalaciones portuarias.

Conforme a lo anterior, según se anunció al inicio de la presente comunicación, allegamos a la entidad la propuesta de Otrosí No. 3, junto con el modelo financiero detallado y formulado, el documento justificativo de los ajustes propuestos y los documentos relacionados con los asuntos ambientales y sociales aquí descritos. En ese sentido, quedamos atentos a las consideraciones que se tengan frente a la propuesta radicada y dispuestos a asistir a las mesas de trabajo que se convoquen a efectos de revisar y dar trámite al borrador de Otrosí que procura la regularización de la ejecución del contrato.

Cordialmente,



MIGUEL ÁNGEL FUENTES RIPOLL
Representante Legal Suplente
SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS S.A.

Anexos. SI

- I.** Borrador Otrosí No. 3
- II.** Modelo Financiero Otrosí No. 3
- III.** Documento Justificativo Borrador Otrosí No. 3
- IV.** Documentos correspondientes al Plan de Gestión Social:
 - Manual de Atención a los Grupos de Interés.
 - Protocolo de vinculación de mano de obra.
 - Video de comunicación del proyecto.
 - Informe de socialización del proyecto con líderes de opinión.
 - Identificación de actores sociales.
- V.** Comunicación con radicado 20246201025342 dirigido a la ANLA, respecto de la vigencia de la Licencia Ambiental.
- VI.** Certificado de Existencia y Representación Legal de la Sociedad Portuaria Las Américas S.A.



Las Américas
GRANELES LÍQUIDOS

Santa Marta, marzo 5, 2025.

SPLA 011-25

Doctores,

MIGUEL ALEXEI LANDINEZ SANTOS
Gerente de Proyectos Portuarios y Fluviales (E)

JAIME LEON JIMENEZ OSORIO
Supervisor Técnico

CAMILO ANDRES CHINCHILLA ROZO
Gerente Jurídico Gestión Contractual (E)

Vicepresidencia de Gestión Contractual
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI
Calle 24A No. 59-42
Bogotá D.C., Colombia

Referencia: Radicación de estudios técnicos y ambientales relacionados con la Propuesta de Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015.

Respetados Doctores Landinez, Jiménez y Chinchilla,

Por considerarlo de interés para el análisis de la propuesta de Otrosí No. 3 del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015 radicada el pasado 10 de febrero, nos permitimos remitir los estudios técnicos que precedieron a la ingeniería de detalle del Terminal Marítimo autorizado por la ANI en el Otrosí No. 2 del Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015, cuyo titular es Sociedad Portuaria Las Américas S.A., que se relacionan a continuación:

ITEM	ESTUDIO	PROVEEDOR	AÑO
1	Modelación Hidrodinámica	Hyser	2016
2	Simulación de Atraque	Star Center	2016
3	Levantamiento Batimétrico Multihaz	Bathymetric Solutions S.A.S.	2017
4	Análisis de Atraque y Amarre	SDR Analytcs & Maritime	2018
5	Análisis de Ingeniería Costera	Schneider Engineering & Consulting	2018
6	Estudio Geotécnico	EDIFICA COLOMBIA LTDA.	2019
7	Levantamiento Batimétrico Multihaz	Bathymetric Solutions S.A.S.	2024

El Levantamiento Batimétrico Multihaz relacionado en el Punto 7 corresponde a la actualización de la batimetría realizada en 2024, solicitada tanto por el diseñador como por



Las Américas
GRANELES LÍQUIDOS

el constructor del proyecto para el ajuste de la orientación y longitud de la pasarela de soporte de las tuberías de conducción de la carga.

A los estudios se accede mediante el siguiente enlace:

Estudios previos a ingeniería de detalles

Si encuentran algún inconveniente para el acceso por favor contactan al ingeniero Carlos Reyes Ospino, que estará muy atento para prestar la ayuda que se requiera:

Carlos Reyes Ospino

Cel: 3218153591

E-mail: creyeso@daabon.com.co

Saludo cordial,

CARLOS JOSÉ LÓPEZ G.

GERENTE

SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS S.A.

Santa Marta, 17 de marzo de 2025

Doctores,

ANA GABRIELA ROSERO ROJAS

Vicepresidente de Gestión Contractual

MIGUEL ALEXEI LANDÍNEZ SANTOS

Gerente de Proyectos Portuarios y Fluviales (E)

JAIME LEÓN JIMÉNEZ OSORIO

Supervisor Técnico

Vicepresidencia de Gestión Contractual

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

Calle 24A No. 59-42

Bogotá D.C.

Referencia: Alcance a la Propuesta de Otrosí No. 3 al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015 radicada el 10 de febrero de 2025 con el número 20254090177702.

Respetados Doctores Rosero, Landínez, y Jiménez:

En carácter de Representante Legal de **SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS S.A.**, me permito dar alcance a la propuesta de Otrosí No. 3 (con efectos transaccionales) al Contrato de Concesión Portuaria No. 003 de 2015, presentada el 10 de febrero de 2025, con el propósito de complementar los motivos expuestos en el documento justificativo anexo a la propuesta, e incorporar elementos adicionales planteados durante la inspección administrativa llevada a cabo el 27 de febrero de 2025 en Santa Marta en el marco del proceso administrativo sancionatorio en curso, cuya valoración estimamos de importancia en las mesas de trabajo que están por instalarse.

- I. El Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas será el puerto especializado en graneles líquidos de aguas profundas en el Caribe colombiano**

DAABON, el grupo empresarial al que pertenece Sociedad Portuaria Las Américas, identificó hacia el año 2005 las ventajas que representa para el país disponer de un puerto especializado en graneles líquidos ubicado en aguas profundas del Mar Caribe, con posibilidades de recibir embarcaciones con capacidad de carga superior a 50 mil toneladas.

El proyecto se originó por causa de las demoras a que se ven sometidas en el Puerto de Santa Marta las embarcaciones que transportan graneles líquidos por la combinación de

ocupar el turno 12 en la prelación de atraque contemplada en su Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación, la congestión de naves en el puerto (que no tiene espacio donde crecer), y la proyección de crecimiento de la oferta exportable de aceite de palma, que generaba para entonces penalizaciones de hasta un millón de dólares al año y litigios entre los exportadores y sus clientes.

Así fue como, después de explorar el área, se ubicó un punto de la Zona Portuaria de Santa Marta, frente a Punta Voladero, con profundidades de hasta 20 metros próximas a la orilla, abrigo natural, y sin limitaciones en el canal de acceso ni necesidad de dragados de mantenimiento en la dársena de maniobras.

La condición de puerto especializado de graneles líquidos en aguas profundas permitirá el arribo de los cargueros de mayor calado y capacidad de cargue que circulan en las rutas marítimas, atenderlos libres de demoras por congestión, y acceder a mejores fletes, lo cual, sumado a su conectividad con distintos modos de transporte (carretero, férreo, tubo), garantizará a sus usuarios mayor competitividad en los mercados internacionales.

II. El Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas es una alternativa para las importaciones estratégicas de hidrocarburos que realiza Ecopetrol desde la monoboya que opera Cenit en Pozos Colorados

La empresa Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A., Cenit, filial de Ecopetrol, opera desde hace más de treinta años el Terminal Marítimo Pozos Colorados, ubicado en la zona turística del Distrito Turístico, Histórico y Cultural de Santa Marta que lleva el mismo nombre

Desde la monoboya de Pozos Colorados se desembarcan los combustibles que importa Ecopetrol, en una operación estratégica para el país, aunque limitada a buques con capacidad de carga de hasta 50 mil toneladas.

En el marco del Contrato de Concesión Portuaria 003 de 2015 el Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas representa una alternativa portuaria complementaria para las importaciones estratégicas de combustibles que se realizan desde Pozos Colorados, con las siguientes ventajas:

- Se ubica en la Zona Portuaria de Santa Marta, en un lugar sin conflictos de uso según el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, de la ciudad.
- Es un puerto de aguas profundas, cuya línea de atraque está en el veril de 17 metros de profundidad (56 pies).
- La profundidad de su línea de atraque permite el arribo de embarcaciones con capacidad de carga superior a 50 mil toneladas, y por consiguiente la posibilidad de que sus usuarios accedan a fletes más competitivos.



Las Américas
GRANELES LÍQUIDOS

- Próximo al oleoducto de Pozos Colorados.
- Próximo al corredor férreo Chiriguaná - Santa Marta.
- Bajo capex.

III. El Grupo DAABON, a través de una de sus empresas, planea la construcción de cuatro tanques adicionales en terrenos cercanos a las áreas de la Concesión otorgada a Sociedad Portuaria Las Américas

DAABON, a través de una de sus empresas, cuenta con licencia ambiental para construir cuatro tanques de almacenamiento, con capacidad de cinco mil toneladas cada uno, que se conectarán a la granja de tanques que opera en la Zona Adyacente de Servicios de Sociedad Portuaria Las Américas y a su estructura de atraque.

El proyecto de construcción de cuatro nuevos tanques ha sido concebido por DAABON como un respaldo a la capacidad de operación del Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas.

IV. Se contempla la conexión del Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas con el Cluster de DAABON por medio de un poliducto cuyo trazado sería paralelo a la línea férrea que conduce al Puerto de Santa Marta

Desde el inicio del proyecto DAABON ha contemplado la posibilidad de conectar, por medio de un poliducto, su Clúster con el Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas, separados por apenas 12 kilómetros de distancia, lo cual, unido a la conectividad del Clúster con el modo de transporte férreo, reafirma los beneficios asociados a la operación del puerto y la decisión de DAABON de iniciar su fase de construcción.

En línea con ese interés, como es conocimiento de la ANI, a través de Elogia Soluciones Logísticas S.A.S., DAABON hace parte de Estructura Plural ERG, uno de los tres grupos que presentó oferta a la ANI en el proceso de licitación del corredor férreo La Dorada-Chiriguaná.

V. Recuperación de las Proyecciones de Carga tras la enfermedad de Pudrición del Cogollo

La enfermedad de la Pudrición del Cogollo, PC, arrasó en cuatro años con más de cuarenta mil hectáreas de plantaciones de palma de aceite en los municipios del norte del Departamento del Magdalena, próximas a la ubicación del Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas, pero la resiembra del área devastada con material híbrido, tolerante



a la PC, ya empieza a dar frutos, garantizando la carga de aceite de palma proyectada en el modelo financiero de la propuesta de Otrosí No. 3.

Si bien en anteriores oportunidades se han puesto de presente a la ANI los efectos negativos y desbordados provocados por la PC en las plantaciones de palma de aceite en el Departamento del Magdalena y sus consecuencias en el proyecto, lo importante actualmente es que el área devastada viene siendo resembrada con material híbrido, tolerante a la enfermedad, y con producciones superiores a la de las variedades guinenses, con resultados que ya empiezan a evidenciarse, lo que da viabilidad al inicio de las fases de construcción y operación.

VI. Soporte técnico riguroso de la ingeniería de detalle del Terminal Marítimo de Sociedad Portuaria Las Américas

La ingeniería de detalle de la estructura de atraque y la pasarela del Terminal Marítimo de la Sociedad Portuaria Las Américas fue elaborada por la firma MSCE, que dispuso de estudios técnicos previos, realizados entre 2016 y 2024 por reconocidas empresas nacionales e internacionales.

Dichos estudios se entregaron a la ANI mediante escrito radicado el pasado 5 de marzo, como evidencia del soporte técnico del diseño de detalle.

Se relacionan a continuación:

ITEM	ESTUDIO	PROVEEDOR	AÑO
1	Modelación Hidrodinámica	Hyser	2016
2	Simulación de Atraque	Star Center	2016
3	Levantamiento Batimétrico Multihaz	Bathymetric Solutions S.A.S.	2017
4	Análisis de Atraque y Amarre	SDR Analytcs & Maritime	2018
5	Análisis de Ingeniería Costera	Schneider Engineering & Consulting	2018
6	Estudio Geotécnico	EDIFICA COLOMBIA LTDA.	2019
7	Levantamiento Batimétrico Multihaz	Bathymetric Solutions S.A.S.	2024

VII. Actividades preliminares para el inicio de la ejecución del Plan de Inversiones

Sociedad Portuaria Las Américas se ha preparado para la fase de construcción del Terminal Marítimo, desarrollando las siguientes actividades:

Adquisición de equipos

Con la finalidad de emplearlos en la construcción del puerto DAABON ha adquirido los equipos que se relacionan a continuación:

Equipos marinos

- Artefacto naval Jack Up o plataforma autoelevadora TS-179, con Matrícula MC-04-082-AN.
- Artefacto naval Barcaza Makuira, con Matrícula MC-03-0355-AN.
- Remolcador Las Américas, con Matrícula MC-04-052.

Martillos hidráulicos

- Modelo 66c-366, Dos (2) unidades.
- Modelo 44b/580G, Una (1) unidad.

Disponibles para la construcción del terminal, el Jack Up se encuentra en el Puerto de Santa Marta; la barcaza Makuira en Palermo, Magdalena; el Remolcador Las Américas en la Marina Santa Marta; y los martillos hidráulicos en el Clúster de DAABON.

Fondeo de los recursos para la contratación de la interventoría de obras

Se encuentran disponibles en Fiduciaria Davivienda.

Según extracto de fecha 3 de marzo de 2025 el saldo al fin del mes de febrero de 2025 es de \$1.533.374.535,51.

Selección del constructor

Por medio de un concurso privado en el que participaron 12 empresas, entre nacionales e internacionales, se seleccionó a INTERCOASTAL MARINE INC., IMI, empresa constructora de estructuras marinas establecida en Panamá de propiedad de SALFA CORPS de Chile y CONCRETO de Colombia, con reconocida experiencia en el Caribe.

Con IMI, en compañía del diseñador del puerto, sostuvo tres reuniones entre los meses de enero y junio de 2024 con el objetivo de analizar la ingeniería de detalle, los métodos de construcción, la modalidad de contratación, la disponibilidad y desplazamiento de los equipos y el cronograma de obras.

IMI sigue con atención el curso de la modificación propuesta por Sociedad Portuaria Las Américas a la ANI y mantiene en firme su disposición para la construcción de las obras.

Actualización de estudios ambientales

De conformidad con lo previsto en la licencia ambiental para la fase de construcción, y como requisito para la modificación de la licencia ambiental por vía de giro ordinario, en 2024 se actualizaron los siguientes estudios ambientales:

ESTUDIO AMBIENTAL	FECHA DE ACTUALIZACIÓN
Levantamiento batimétrico con sistema Multihaz en el área concesionada a SPLA S.A.	Julio – 2024
Cobertura comunidad sésil del área de influencia del puerto de graneles líquidos de la SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS – SPLA S.A.	Julio – 2024
Modelación hidrosedimentológica de la modificación del alineamiento del rack de tuberías desde el muelle de la SOCIEDAD PORTUARIA LAS AMÉRICAS – SPLA S.A.S.	Junio – 2024

Procura de recursos para la construcción

Cuenta con el respaldo del acuerdo de línea de crédito entre J.P. MORGAN y GLOBAL ORGANIC INC por USD 50.000.000

GLOBAL ORGANIC INC es un aliado estratégico del Grupo DAABON en la compra y venta de productos agrícolas, entre ellos graneles líquidos, con el que DAABON ha mantenido relaciones empresariales por más de dos décadas.

Pago de contraprestación portuaria

Mantiene al día el pago del componente fijo de la contraprestación portuaria, conforme a la autoliquidación validada año a año por la ANI.

Año	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	D.T.C.H. SANTA MARTA	TOTAL PAGADO	FECHA DE PAGO
2016	47,551,986	-	47,551,986	11.05.2016

Año	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	D.T.C.H. SANTA MARTA	TOTAL PAGADO	FECHA DE PAGO
2017	74,468,238	18,213,710	92,681,948	05.05.2017
2018	225,993,220	56,888,152	282,881,372	28.02.2018
2019	91,673,201	22,918,283	114,591,484	19.05.2020
2020	4,966,000	1,242,000	6,208,000	19.05.2020
2021	-	-	-	-
2022	214,598,236	53,649,559	268,247,795	28.02.2022
2023	127,616,473	31,904,118	159,520,591	28.02.2023
2024	80,853,519	20,213,380	101,066,899	26.02.2024
2025	81,182,708	20,295,677	101,478,385	25.02.2025
TOTAL	948,903,581	225,324,879	1,174,228,460	

VIII. Beneficios complementarios asociados a la continuidad de la concesión

No hay mejor escenario para la ANI y el concesionario que el Terminal Marítimo autorizado en el Contrato de Concesión Portuaria 003 de 2015 y sus otrosíes se construya y se ponga al servicio del país.

Por esa razón queremos señalar los beneficios complementarios a los destacados en los capítulos anteriores asociados a la continuidad de la concesión.

1.1 Alineación con el interés general

El otrosí con efectos transaccionales propuesto se alinea con el interés general y los principios de la contratación estatal, al establecer un nuevo cronograma de inversiones realista y alcanzable, que permitirá la materialización de una infraestructura estratégica para el país.

La regularización del contrato mediante la suscripción del documento contractual propuesto permitirá superar la situación de incertidumbre actual y avanzar hacia la ejecución efectiva del proyecto, generando beneficios para todos los actores involucrados y para el sistema portuario nacional.

1.2 Beneficios multidimensionales del proyecto portuario

La ejecución efectiva del proyecto portuario, facilitada por el otrosí con efectos transaccionales propuesto, generará beneficios en múltiples dimensiones:

1.2.1 Beneficios para la ANI y la Nación:

- **Incremento en la contraprestación portuaria:** La operación efectiva del terminal generará un flujo constante de recursos por concepto de contraprestación portuaria, que beneficiará tanto al gobierno nacional como al Distrito de Santa Marta.
- **Materialización de inversiones en zona de uso público:** Se concretarán inversiones superiores a 16 millones de dólares en infraestructura portuaria estratégica, sin comprometer recursos públicos.
- **Ampliación de la capacidad portuaria nacional:** El proyecto contribuirá al objetivo estratégico de incrementar la capacidad portuaria del país, alineándose con las políticas de desarrollo logístico establecidas en el CONPES 3982 de 2020.
- **Reducción de riesgos de litigios:** La solución concertada evitará potenciales controversias contractuales que podrían derivar en costosos y prolongados procesos arbitrales o judiciales.

1.2.2 Beneficios para el Distrito de Santa Marta y la región:

- **Generación de empleo:** El proyecto generará múltiples empleos directos en las fases de construcción y operación, con un efecto multiplicador en la economía local.
- **Desarrollo de proveedores locales:** Se estima que el 40% de los bienes y servicios requeridos para la operación del terminal podrán ser suministrados por proveedores locales, fortaleciendo el tejido empresarial de la región.
- **Mejora en la percepción de seguridad jurídica:** La exitosa resolución de este caso enviará señales positivas a potenciales inversionistas sobre la seguridad jurídica y el clima de inversión en la región.
- **Desarrollo urbano planificado:** El proyecto se integra al Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Marta, contribuyendo a la consolidación de la vocación portuaria e industrial de la zona designada.

1.2.3 Beneficios para el sector palmicultor y agroindustrial:

- **Reducción de costos logísticos:** Se estima una reducción del 15-20% en los costos logísticos para la exportación de aceite de palma, mejorando la competitividad del producto colombiano en los mercados internacionales.
- **Mejora en la calidad del producto:** La reducción en los tiempos de almacenamiento y manipulación contribuirá a preservar la calidad del aceite, factor crítico para acceder a mercados premium.
- **Incentivo para nuevas inversiones:** La disponibilidad de infraestructura logística especializada incentivará nuevas inversiones en el sector palmicultor y en industrias derivadas de mayor valor agregado.
- **Fortalecimiento de la cadena de valor:** El proyecto contribuirá a la integración vertical de la cadena de valor del aceite de palma, facilitando el desarrollo de productos derivados con mayor valor agregado.



1.2.4 Beneficios para el sistema portuario nacional:

- **Especialización y complementariedad:** El terminal especializado en graneles líquidos complementará la oferta portuaria existente, contribuyendo a la especialización y eficiencia del sistema portuario nacional.
- **Descongestionamiento de terminales existentes:** La entrada en operación del nuevo terminal aliviará la congestión en otros puertos que actualmente manejan graneles líquidos sin contar con la infraestructura especializada óptima.
- **Mejora en indicadores de desempeño portuario:** La operación especializada contribuirá a mejorar los indicadores de desempeño portuario del país, factor relevante para los índices internacionales de competitividad logística.
- **Transferencia de tecnología y conocimiento:** El proyecto incorporará tecnologías y prácticas operativas de vanguardia en el manejo de graneles líquidos, generando un efecto demostrativo para otros terminales del país.

IX. Compromiso en firme de la ejecución del contrato y solicitud de instalación de mesas de trabajo

Sociedad Portuaria Las Américas declara, una vez más, su decisión de acometer las etapas de construcción y operación del puerto.

En ese interés, respetuosamente solicita a la ANI dar inicio a las mesas de trabajo anunciadas para el estudio de la propuesta de otrosí transaccional radicada el 10 de febrero de 2025, con objeto de aclarar sus aspectos técnicos, jurídicos y financieros.

Para ello nos permitimos sugerir los siguientes espacios:

- **Mesa técnica de revisión documental:** con objeto de revisar la documentación técnica que soporta la solicitud de Otrosí No. 3.
- **Mesa financiera de análisis económico:** con objeto de analizar el modelo financiero.
- **Sesión de aclaración jurídica:** con objeto de aclarar los aspectos jurídicos del otrosí transaccional propuesto para garantizar la plena conformidad del instrumento con el marco normativo aplicable.
- **Visitas de verificación al sitio del proyecto:** con objeto de verificar en el terreno, a discreción de los funcionarios de la ANI: i) Los equipos adquiridos para la construcción del puerto; ii) Las instalaciones de la zona privada adyacente de

servicios; iii) La conectividad del puerto; iv) Los nuevos cultivos de palma de aceite con material híbrido; v) El cluster de Daabon; vi) Los planos de la ingeniería de detalle; vii) El método de construcción del puerto.

Así mismo nos comprometemos a suministrar, en el menor tiempo posible, cualquier información complementaria que la ANI requiera para la evaluación integral de la solicitud de Otrosí No. 3.

X. Evidencias

Para que se tengan como evidencias, se anexan los siguientes documentos:

1. Capítulo I, batimetría de la zona de concesión, y estructura de atraque.
2. Capítulo II, proyección de conexión con Pozos Colorados.
3. Capítulo III, ubicación y planos de construcción de los cuatro nuevos tanques.
4. Capítulo IV, proyección del poliducto entre SPLA y el Cluster de DAABON.
5. Capítulo V, video y foto de renovación de cultivos.
6. Capítulo VI, estudios técnicos y planos de ingeniería de detalle.
7. Capítulo VII, (i), equipos de propiedad de DAABON adquiridos para la construcción; (ii), información de IMI, empresa constructora de estructuras marinas; (iii), extracto Fiduciaria Davivienda de fecha marzo 3 de 2025; (iv), estudios ambientales actualizados para la fase de construcción; (v) acuerdo de línea de crédito entre J.P. MORGAN y GLOBAL ORGANIC INC; (vi) soporte de pagos de contraprestación portuaria del 25 de febrero de 2025.
8. Certificado de Constitución y Representación Legal.

A los anexos se accede mediante el siguiente enlace:

[Documentos Anexos - Oficio Alcance Propuesta Otrosí](#)

Si encuentran algún inconveniente para el acceso por favor contactar al ingeniero Carlos Reyes Ospino, que estará muy atento para prestar la ayuda que se requiera:

Carlos Reyes Ospino
Cel: 3218153591
E-mail: creyeso@daabon.com.co

Cordialmente,



Carlos José López G.
Representante Legal
Sociedad Portuaria Las Américas S.A.