



La movilidad es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20191080337651



15-07-2019

Bogotá D.C., 15 de Julio de 2019

Doctora

OLGA LUCIA GRAJALES GRAJALES

Secretaria General

COMISIÓN SEGUNDA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Edificio Nuevo del Congreso

Carrera 7 No 8-68

Bogotá D.C.



Al responder cite radicado: **20193.20141802** Id: **25222**

Folios: 4 Fecha: 2019-07-22 15:39:53

Anexos: 0

Remitente : MINTRANSPORTE

Destinatario: OLGA LUCIA GRAJALES GRAJALES

CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEGUNDA

Nombre: Manuel

Fecha: 24-07-19 Hora: 10:45 AM

Radicado: 005

Asunto: respuesta oficio radicado MT No. 20193210408872.

Respetada Doctora Grajales

En atención al oficio relacionado en el asunto, mediante el cual se solicita respuesta a la pregunta cinco, literal b, del cuestionario respectivo a la proposición No 33 del 10 de junio de 2019, remitido por la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes, nos permitimos dar respuesta de la siguiente forma:

La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI a través del oficio con radicado No 2019-200-021603 – 1 el cual adjuntamos a la presente con la respuesta de fondo, aclaró que, es el solicitante de una concesión portuaria quien asume la totalidad de los riesgos que puedan generarse por un contrato de esta naturaleza, así es que debe tener conocimiento pleno de las inversiones, responsabilidades y obligaciones que debe asumir, información que debe estar contenida debidamente en la diligencia técnica.

Así las cosas, el Estado Colombiano con el firme propósito de promover la libre competencia que a su vez confluye en servicios de más calidad y mejores precios, beneficiando al consumidor final, se limita a verificar el cumplimiento de los requisitos legales para otorgar o negar las solicitudes radicadas.

ÁNGELA MARIA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

Copia: Señor Juan David Pescador. Asesor – Oficina Legislativa. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo - Calle 28 No 13 a – 15 / Bogotá D.C.

Anexo: 3 folios

Aprobó: Manuel Felipe Gutiérrez.- Viceministro de Infraestructura.
Revisó: Daniela Luque Medina.- Asesora Viceministro de Infraestructura.
Diego Velásquez.- Asesor Ministra de Transporte.
Proyectó: Julián Moncada E. - Oficina Enlace Congreso.
Número de radicado que responde: 20193210408872.

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos Línea de servicio al ciudadano: (57+1) 3240800 op. 2
Línea gratuita nacional 018000 112042

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. – 4:30 p.m., Código Postal 111321

VAE



Agencia Nacional de
Infraestructura

4606
Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 – www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 1 de 3

108

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad Salida No. 2019-200-021603-1
Fecha: 08/07/2019 11:38:30->999
CIU: PAULA ANDREA SANCHEZ GUTIERREZ MIN
Anexos: SIN



Bogotá, D.C.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Tel: 3240800



Señor
JUAN DAVID PESCADOR
Asesor – Oficina Legislativa
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
Calle 28 No. 13ª - 15
Ciudad

No. 20193210447662
Fecha Radicado: 2019-07-12 09:35:54
Destino: 108
RTE: Agencia Nacional De Infraestructura
Anexos: Anexos: SIN FOLIOS

ASUNTO: Respuesta a Radicado MT 20193210408872, Radicado ANI No. 20194090653752

Cordial saludo:

En atención a su solicitud del asunto, a continuación, doy respuesta a la inquietud Número 5 Literal b en los siguientes términos:

5. El Puerto de Cartagena enfrenta diferentes retos, sin perjuicio de los grandes avances que se han logrado para hacer de este un referente comercial. En relación con el futuro del puerto surgen unos cuestionamientos puntuales.

b. ¿Cuál es la posición del gobierno sobre los efectos comerciales negativos que causaran el nuevo puerto que se propone realizar en Turbo (Antioquia) y el puerto de aguas profundas que ha sido planteado a través del Plan Nacional de Desarrollo en Tribugá (Chocó) sobre los puertos ya existentes, especialmente los de menor carga portuaria como Riohacha y Santa Marta? Esto, bajo el entendido que se trate de nuevos terminales que tendrían capacidad de mover millones de toneladas de mercancías que hoy se mueven por los puertos ya existentes en el caribe y el pacífico.

RTA/ Las solicitudes de concesión portuaria se rigen por lo establecido en la Ley 1 de 1991 y sus Decretos Reglamentarios, y en tal sentido, su otorgamiento se ciñe al contenido de dichas normas.

El solicitante de una concesión portuaria es autónomo en presentar su proyecto para que surta el trámite respectivo necesario para la obtención de una concesión portuaria, y de la misma forma, es el solicitante (futuro concesionario), quien asume la totalidad de los riesgos que conlleva la gestión de un contrato de concesión de esta naturaleza, razón por la cual debe realizar la debida diligencia técnica, financiera y jurídica que le permita tener la capacidad de valorar y asumir todas las inversiones, responsabilidades, obligaciones y sobre todo los riesgos del negocio portuario.



La movilidad
es de todos

Ministerio de Transportes



Para contestar cite:

Radicado ANI No.: CCRAD_S

CBRAD_S

Fecha: CCF_RAD_S

El rol del Estado colombiano se limita a verificar el cumplimiento de los requisitos legales para permitir "(...) que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación y de los municipios o distritos donde operen los puertos".

Como se sabe la libre competencia, en el modo portuario, garantiza que los usuarios puedan escoger entre varios oferentes, a aquél que le pueda proveer el servicio con estándares de calidad y a un precio atractivo. Todo esto enmarcado en normas de defensa de la libre competencia y de represión de la competencia desleal, y bajo la tutela de organismos especializados en vigilar el cumplimiento de dichas reglas y en sancionar las prácticas que las vulneren.

En este sentido la Ley 1ª de 1991 reguló el sector portuario con el objetivo esencial de permitir el ingreso de capitales privados, introducir la competencia, mejorar la infraestructura y promover la eficiencia de los servicios. A partir de su promulgación se han consolidado 9 zonas portuarias marítimas: Buenaventura, Santa Marta, Cartagena, Barranquilla, Golfo de Morrosquillo, Puerto Bolívar, San Andrés y Turbo.

En lo relativo a la libre competencia, el artículo 20 de la Ley 1ª establece un régimen de libertad tarifaria, y prohíbe las prácticas "que tengan la capacidad, el propósito, o el efecto de reducir la competencia". A su vez, la normativa otorga a la Superintendencia de Transporte (antes de Puertos y Transporte) la facultad de fijar las tarifas cuando se compruebe que se están aplicando tarifas discriminatorias o se están realizando otras prácticas anticompetitivas.

El artículo 22 establece varias hipótesis de conductas restrictivas de la competencia, entre ellas, (i) el cobro de tarifas por debajo de los gastos de operación y (ii) los acuerdos para repartirse cuotas, clases de carga o tarifas. El Decreto 474 del 2015 reglamenta el trámite de concesiones y reafirma el objetivo de evitar las conductas contrarias a la competencia entre prestadores de servicios portuarios.

Así las cosas, el Gobierno no posee herramientas que le permitan limitar la cantidad de concesiones portuarias, ni coartar la libre competencia en este campo, por el contrario, debe recibir todas las solicitudes que sean radicadas por los diferentes interesados y verificar que cumplan la totalidad de los requisitos para que puedan ser otorgadas y/o rechazadas según sea el caso.

Bajo esta consideración, si bien es cierto que las concesiones portuarias que existen en el país se han desarrollado y evolucionado dando respuestas a las necesidades que el comercio internacional y sus competidores les han impuesto, y que las nuevas concesiones portuarias pueden causar impactos en las existentes, también es cierto que las concesiones existentes debían considerar la posibilidad de la generación de nuevos desarrollos portuarios en el país, así como en los países vecinos y la región que pudieran afectar su desempeño.

En tal sentido, los puertos de Cartagena, Riohacha y Santa Marta, mencionados en su comunicación, deben prepararse a estos cambios y proponer innovación, alianzas y demás acciones que les permitan mantenerse vigentes y competitivos.





Agencia Nacional de
Infraestructura

Avenida Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2.
PBX: 4848860 -- www.ani.gov.co
Nit. 830125996-9. Código Postal ANI 110221.
Página 3 de 3

Para contestar cite:
Radicado ANI No.: CCRAD_S
CBRAD_S
Fecha: CCF_RAD_S

Ahora bien, la nueva concesión portuaria a desarrollarse en Turbo (Antioquia), denominada "Puerto Bahía Colombia de Urabá", conocida popularmente como "Puerto Antioquia", cumplió el lleno de los requisitos establecidos en la Ley 1ª de 1991 y sus decretos reglamentarios, lo que llevó a su otorgamiento y firma del contrato.

En lo que respecta al Plan Nacional de Desarrollo en su artículo 101, establece lo siguiente: "*Concesiones Portuarias sobre nuevos Emplazamientos. Tratándose de concesiones portuarias entiéndase como puerto Greenfield el nuevo emplazamiento portuario construido en aguas profundas, es decir con profundidades naturales iguales o mayores a 17 metros en marea cero, que requieren el desarrollo de toda la infraestructura complementaria de accesos marítimos y terrestres o fluviales, así como la conectividad con otros modos de transporte y de comunicaciones con el resto del país y el mundo. Para este tipo de concesiones, el financiamiento de las inversiones requeridas en accesos y conectividad podrá ser contemplado en el Plan de Negocio del concesionario, y el plazo inicial de la concesión podrá ser hasta de 40 años, de conformidad con el parágrafo 1º del presente artículo.*"

Parágrafo 1º. El plazo de concesión podrá ser prorrogado hasta por el plazo inicialmente pactado, siempre que se cuente con el concepto previo y favorable del Conpes, si fuere necesario para que, en condiciones razonables de operación, los titulares de los contratos de concesión portuaria recuperen el valor de las inversiones hechas o para estimular a estos a prestar el servicio público portuario y deberán soportarse en el modelo financiero que establezca el tiempo que se requiera para la recuperación de las inversiones efectuadas.

Parágrafo 2º. Las condiciones de prórroga y reversión serán las mismas contempladas en el artículo 8º de la Ley 1ª de 1991 o aquel que lo modifique o complemente."

Como se evidencia, este artículo no está dirigido a ningún puerto en particular y se circunscribe al que cumpla las condiciones allí establecidas, sin que se haga referencia a una ubicación específica.

El puerto de Tribugá por su parte, radicó solicitud de concesión portuaria ante la ANI el 2 de marzo de 2016, y a la fecha no ha cumplido los requisitos que se encuentran establecidos en la normatividad vigente al momento de su presentación, razón por la cual no se le ha otorgado la concesión portuaria.

Cordialmente,

POLDY PAOLA OSORIO

Vicepresidente de Estructuración

CC. Diego Velásquez – Asesor – Ministerio de Transporte – Av. La Esperanza # 62-49

Proyecto: Sandra Milena Rueda *TARU*
Nro Rad Padre: 20194090653752
Nro Borrador: 20192000034308
GADF-F-012



La movilidad
es de todos

Ministerio de Transporte