



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

Bogotá D.C.

Señora

MARTHA LUCIA CASTAÑO R.

Coordinadora (e)

Comisión Legal para la Protección de los Derechos
de las Comunidades Negras o Población Afrocolombiana, Raizales y
Palenqueras del Congreso de la República

EMAIL: comision.legalafro@camara.gov.co

Carrera 7 No. 8- 68 Piso 2º

Teléfonos: 4325100 Ext.3285

Bogotá.

Asunto: respuesta a cuestionario Proposición No 010 de Septiembre de 2020

Respetada Dra. Castaño,

En atención a la proposición relacionada en el asunto, presentada por el Honorable Representante Juan Carlos Losada, mediante la cual solicita Debate de Control Político sobre la *“Participación comunidades e impactos ambientales por la construcción del Puerto de Tribugá”*, nos permitimos dar respuesta de la siguiente manera:

El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y la regulación económica y técnica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo.

En este sentido, las entidades del orden nacional adscritas al Ministerio de Transporte, facultadas para atender las vías a cargo de la Nación son el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura, esta última cuando se trate de una vía o proyecto en concesión del orden nacional. Las necesidades que se registran en las vías departamentales o municipales, deben ser atendidas directamente por la entidad territorial que tiene a cargo dicha infraestructura, a excepción de aquellas vías terciarias a cargo del INVIAS.

De acuerdo a lo expuesto, procedemos a dar respuesta al numeral 1 y remitir adjunto a esta comunicación, el oficio radicado No. 20202000292521 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el oficio No DT 38194 del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, mediante los cuales se da respuesta de fondo a las demás preguntas del cuestionario.

- 1. ¿Es necesario construir un nuevo puerto en el Pacífico? De ser así, ¿Existen estudios que soporten la necesidad de construirlo? ¿Cuáles son estos estudios? De no ser así, ¿Por qué se contemplan nuevos emplazamientos portuarios dentro del Plan de Desarrollo Nacional 2018-2022? ¿Qué se tiene previsto para el sistema de puertos de Buenaventura?**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

En el marco de la Ley 1 de 1991, es el sector privado quien tiene la iniciativa para el desarrollo de proyectos portuarios, e invierte en los mismos asumiendo todos los riesgos derivados de su diseño, construcción, operación y mantenimiento, previa aprobación de la Agencia Nacional de Infraestructura o Cormagdalena en su jurisdicción, para desarrollar un contrato de concesión de una nueva terminal portuaria. De manera excepcional, es el estado quien tiene la iniciativa mediante la oferta oficiosa, pero ello no cambia las condiciones de asunción del riesgo del proyecto.

Ahora bien, tal como lo indica el artículo 1 de la misma ley, “la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con esta ley”, y en ese sentido, las autoridades mencionadas tienen la responsabilidad de establecer, a través de los Planes de Expansión Portuaria formulados por el Ministerio de Transporte y aprobados por el CONPES, entre otros aspectos, la conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias, las regiones en que conviene establecer puertos sin referirse a localizaciones específicas, y las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse.

Como parte de los insumos técnicos requeridos para actualizar el plan de expansión portuaria que se desarrollará durante este y el próximo año, el Departamento Nacional de Planeación - DNP adelantó un estudio de demanda, capacidad y eficiencia portuaria en Colombia que permitió identificar las proyecciones en términos de esa demanda y capacidad.

Así mismo en conjunto con las entidades del sector, el apoyo del Departamento Nacional de Planeación- DNP, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la DIMAR se trabaja en la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental, Con esta actualización se pretende contar con un Plan Integral de Ordenamiento Portuario que defina, de manera concreta, el uso del suelo para el desarrollo portuario marítimo, el cual le permitirá al Estado y a las instituciones ambientales, regionales o municipales, en los ámbitos técnicos, ambientales y de planificación, contar con una herramienta de orientación para decidir, dentro del marco normativo de sus competencias, sobre los intereses públicos o privados en la destinación de zonas de uso público para desarrollos marítimo-portuarios.

El principal resultado del Plan consiste en la identificación y clasificación de la aptitud física y ambiental de los litorales y de la región insular, clasificándolas en Zonas de Manejo Portuario principales y secundarias y un Sistema de Información Geográfico (SIG), con dos aspectos principales: i) la formulación de la zonificación física y ambiental de la línea de costa para fines portuarios; ii) como herramienta de consulta, análisis y toma de decisiones dentro de las entidades involucradas en el desarrollo y la actividad portuaria en el ámbito nacional.

Por lo tanto, y si bien no se cuenta con estudios que soporten la necesidad explícita de construir un nuevo puerto en el pacífico colombiano, sí se tiene una herramienta de caracterización de demanda y capacidad portuaria según los segmentos de carga, la cual, aunada a otros instrumentos de planificación del desarrollo de la infraestructura portuaria en Colombia que serán incluidos en el nuevo Plan de Expansión Portuaria, permitirán tener una visión más clara sobre la conveniencia y viabilidad de construcción de un nuevo puerto en el litoral pacífico, el cual de cualquier forma tendrá como fuente de su iniciativa el sector privado, quien como ya se mencionó invierte en los puertos y asume todos los riesgos derivados de su diseño, construcción, operación y mantenimiento, previa aprobación de la



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

Agencia Nacional de Infraestructura para desarrollar un contrato de concesión de una nueva terminal portuaria. Es importante tener presente que aun cuando no se tenga identificada la mencionada necesidad, no existe tampoco prohibición expresa para que los privados o las administraciones territoriales presenten iniciativas en ese sentido.

Para los efectos que nos ocupan, esto es la iniciativa de construcción de un puerto en Tribugá, se debe resaltar que la solicitud en ese sentido fue presentada ante la entidad, por parte de la Sociedad Promotora Proyecto Arquímedes S.A., mediante Radicado ANI No. 2016-409-017094-2 del 02 de marzo de 2016, para "(...) ocupar en forma temporal y exclusiva por un periodo de 20 años, unos bienes de uso público para la construcción, operación, administración y explotación comercial de unas instalaciones portuarias de servicio público, ubicadas en el municipio de Tribugá Departamento del Chocó - Pacífico Colombiano", proyecto para el cual la ANI declaró el desistimiento tácito.

Aclarado lo anterior es importante mencionar que el Plan Nacional de Desarrollo - PND no asigna recursos ni prioriza ninguna instalación portuaria específica en ninguno de sus apartes. El PND, como hoja de ruta estratégica del país, reconoce que el comercio exterior a través de los puertos es importante para la competitividad de Colombia. Actualmente, el tamaño de los buques que transita en la región latinoamericana ha venido aumentando, y en consecuencia las necesidades de dragado de profundización y mantenimiento en los accesos marítimos para recibir estas naves y mantener la competitividad regional también lo ha hecho. Existe un documento anexo al mismo PND denominado "Plan Plurianual de Inversiones", el cual incluye unas categorías de proyectos que serían evaluados para su desarrollo, de acuerdo con la normatividad vigente y las competencias institucionales del caso, por lo cual, se hace una claridad acerca de las mencionadas categorías de proyectos, a saber:

- **Proyectos estructurados:** son proyectos que actualmente cuentan con factibilidad técnica, económica, legal y socioambiental, además de estudios técnicos definitivos de detalle para su ejecución. Algunos de estos proyectos ya se encuentran en ejecución.
- **Proyectos en proceso de estructuración:** proyectos que actualmente cuentan parcialmente con factibilidad técnica, legal y socioambiental, o cuentan con estudios técnicos de primera fase para su ejecución y, se encuentran en proceso de cierre financiero. Dentro de este grupo se incluyen también los proyectos de inversión que se encuentran en formulación por parte de las entidades y representan los retos a futuro para los territorios y la Nación.
- **Proyectos regionales:** este grupo especial de proyectos se refiere a las iniciativas priorizadas desde las regiones. Su ejecución depende directamente de la gestión regional para su formulación, el cumplimiento de requisitos de viabilización, la presentación y registro, y la disponibilidad de recursos de los posibles financiadores. No obstante, el Gobierno nacional puede contribuir en el apoyo de la estructuración del proyecto, en su cofinanciación o en cualquier otro momento del ciclo de los proyectos.

El mismo Plan Plurianual de Inversiones establece que *"Es importante aclarar que los proyectos e iniciativas nombradas en este anexo son de carácter indicativo y corresponden a la priorización realizada por las entidades territoriales en coordinación con el Congreso y el*



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

Gobierno, y su ejecución dependerá de la gestión y articulación de fuentes entre el Gobierno nacional y local. Según las necesidades que se presenten en cada una de las regiones, pueden surgir otros tipos de iniciativas diferentes a las aquí plasmadas en la ejecución del Plan". Por lo tanto, proyectos incluidos en este anexo, deberán en todo caso surtir el proceso normativo establecido para su viabilización o aprobación, y en esta categoría se incluyó, para la Región Pacífico, un proyecto denominado "*Puerto de aguas profundas en el Pacífico Norte*", en la categoría de Proyectos Regionales, es decir, que su ejecución depende directamente de la gestión regional para su formulación, el cumplimiento de requisitos de viabilización, la presentación y registro, y la disponibilidad de recursos de los posibles financiadores.

Así, durante la discusión del Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Plurianual de Inversiones con el Congreso de la República, teniendo en cuenta que en varias regiones se identificaron proyectos portuarios dentro de los talleres regionales para la construcción del PND, se optó por señalar como proyectos regionales los desarrollos portuarios de aguas profundas sin referirse a localizaciones específicas.

Por su parte, en cuanto al puerto de Buenaventura, éste es considerado el principal puerto de comercio exterior de Colombia, dado que por esta zona portuaria se moviliza cerca del 45% de carga internacional, principalmente de importación, la cual en 2019 representó el 32% del total nacional.

Es importante mencionar aquí que actualmente estamos trabajando en la formulación de la Política Portuaria, la cual busca actualizar las condiciones de posibles nuevas inversiones, metodologías asociadas a tarifas, fortalecimiento de la institucionalidad, revisión de la fórmula de contraprestación y actualización del plan de ordenamiento físico portuario. Esto, considerando elementos de conectividad de los puertos con los otros modos de transporte y aumentar la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios.

Así mismo, y dada la importancia del Puerto de Buenaventura para el litoral pacífico y toda Colombia, el Gobierno Nacional considera prioritario mantener y mejorar vías de acceso al puerto. Es por ello que en 2019 se invirtieron \$28.000 millones de pesos en obras de dragado del canal de acceso y en 2020 se ejecutan más de \$32.000 millones de pesos en la misma actividad, lo que representa la mayor inversión para cualquier canal de acceso en el país.

Para el Gobierno Nacional, la competitividad del puerto de Buenaventura es un tema prioritario, y sumado a lo anterior, se están realizando y revisando diversos estudios enfocados en el dragado y profundización del canal de acceso al puerto. Por un lado, el INVIAS adelanta una consultoría que realiza un estudio para la evaluación del cobro de tarifa de uso de canal a los puertos de Colombia, y por el otro, en la ANI se presentó una IP que ya cuenta con la aprobación en prefactibilidad para profundizar a 16 m la bahía interna, y 16,5 la externa del canal de acceso al puerto, el cual podría tener una inversión aproximada de 240 millones de dólares. Por su parte, la ANI adelanta consultas previas con las comunidades identificadas en el área del proyecto.

En este sentido, la conectividad del puerto es tan importante como las actividades que se realizan allí directamente, pues la inserción en la cadena logística representa eficiencias y ahorros en tiempos, costos y cadenas de suministro, además de los trámites y servicios que se desarrollan como parte de la actividad comercial. Así, es fundamental destacar las intervenciones que se han venido dando de manera permanente a la doble calzada Buga-



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

Buenaventura, las cuales han permitido un flujo de transporte de carga permanente. Estas actividades continuarán durante este año bajo un nuevo contrato de obra pública para la intervención de 8,5 kilómetros a cargo del Invías, mientras que además se avanza en la estructuración de la futura concesión para la misma vía, proceso que incluye la construcción de 31 km en segunda calzada, 111 km de rehabilitación de la calzada existente, la construcción de 2 túneles y mantenimiento de 17 existentes, así como la operación integral de la vía, todo esto previsto por una inversión estimada en CAPEX de \$2,4 billones de pesos. Así mismo, en términos de conectividad con el centro del país, también se tiene contemplada la segunda calzada entre Buga y Loboguerrero, con inversiones del orden de \$1,7 billones de pesos.

De igual manera y considerando el importante tráfico de carga entre Bogotá y el puerto de Buenaventura, se debe resaltar la entrada en operación del Túnel de la línea, incluido el sistema de doble calzada y los túneles complementarios (en total 25 túneles y 31 puentes), que no se limitan solo al túnel principal. Este permite una importante reducción de tiempos (del orden de 90 minutos para el transporte de carga) y costos de cara al reto de optimizar las operaciones para el transporte de carga desde y hacia el puerto.

Adicionalmente, la caducidad del contrato de concesión de la red férrea del pacífico permite que se inicie el proceso de estructuración de un nuevo contrato de rehabilitación, mantenimiento y operación que pueda conectar directamente con el puerto de Buenaventura, a partir de una definición del esquema de negocio que permita la movilización de carga ferroviaria aprovechando la conexión directa con el puerto.

Sin embargo, la competitividad de un puerto no se define exclusivamente por sus características físicas y de infraestructura como la profundización del canal; también dependerá, entre otros, de su vocación, la capacidad instalada, la captación de nuevas mercancías, la localización y accesibilidad, la conectividad, las áreas de influencia, los desarrollos estratégicos, las alianzas, la adaptación de las políticas administrativas, el desarrollo y modernización tecnológica, las tramitaciones a los procedimientos aduaneros, las tarifas, los procedimientos administrativos y la capacidad intermodal y su conectividad, en lo cual se debe trabajar de igual manera para avanzar en el fortalecimiento del Puerto de Buenaventura como pilar estratégico de la competitividad del país para el comercio exterior.

Con lo anterior se da muestra del esfuerzo del Gobierno Nacional para brindar las mejoras pertinentes con el fin de aumentar y mantener un alto nivel de competitividad para el Puerto de Buenaventura, y para la región, lo cual implicará no sólo la eficiencia en el transporte terrestre y marítimo de la carga, sino además la consolidación de un sistema de actividades económicas para Buenaventura y la región, que harán al puerto más atractivo y competitivo, logrando así que éste y sus actividades relacionadas brinden mayor bienestar para la región.

2. Según datos de la ANI de 2017, la capacidad portuaria en Colombia para ese entonces era de 444 millones de toneladas. De acuerdo con el Boletín de Tráfico Portuario de 2019 emitido por el Ministerio de Transporte, Colombia solamente movió 195 millones de toneladas en este año (apenas el 44% de la capacidad portuaria mencionada por la ANI en 2017). ¿Cuál es la capacidad portuaria actual de Colombia? Si la capacidad portuaria se encuentra subutilizada, ¿Por qué se contempla la construcción de un nuevo puerto en el Pacífico?



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

En atención a la presente solicitud, se adjunta el oficio No. 20202000292521 de la Agencia Nacional de Infraestructura por medio del cual y de acuerdo a sus competencias, otorga respuesta de fondo a esta pregunta.

- 3. ¿Cuál es la ocupación actual del puerto de Buenaventura? ¿Cuántos millones de toneladas fueron transportados por este puerto en 2019 y en lo corrido de 2020? ¿Cuál es su capacidad total actual?**

En atención a la presente solicitud, se adjunta el oficio No. 20202000292521 de la Agencia Nacional de Infraestructura por medio del cual y de acuerdo a sus competencias, otorga respuesta de fondo a esta pregunta.

- 4. ¿El Ministerio de Transporte conoce los diseños del Puerto de Tribugá elaborados por Sociedad Arquímedes y el estado de los trámites (licencia ambiental y concesión portuaria) de la obra? De conocerlos, ¿cuál es su estado de avance? De no conocerlos, ¿con qué criterios la Ministra Ángela María Orozco y su Viceministro Juan Camilo Ostos se pronunciaron a favor del proyecto de puerto en Tribugá durante el taller “Construyendo País” efectuado en Quibdó, en noviembre de 2018?**

En atención a la presente solicitud, se adjunta el oficio No. 20202000292521 de la Agencia Nacional de Infraestructura por medio del cual y de acuerdo a sus competencias, otorga respuesta de fondo a esta pregunta.

- 5. ¿Cuál es el estado actual de la Vía Ánimas-Nuquí y de la Vía Férrea Nuquí-Quibdó propuesta por Sociedad Arquímedes? ¿Cuáles son los estados de sus trámites legales (licencias ambientales, consultas previas, etc.)? ¿Qué recursos (fuentes y montos), tanto públicos como privados, se tienen previstos para construir ambas infraestructuras?**

En atención a la presente solicitud, se adjunta el oficio No. 20202000292521 de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, donde se informa en lo que corresponde a la Vía Férrea Nuquí – Quibdó, que la ANI desde el año 2017 no está a cargo del dicho Proyecto y que mediante Radicado ANI No. 20202000287251 del 29 de septiembre de 2020, se dio traslado de esta pregunta a la Gobernación del Chocó, quien es la entidad que está actualmente evaluando el proyecto.

Respecto al estado actual de la Vía Ánimas-Nuquí el Instituto Nacional de VIAS - INVIAS se pronunció de acuerdo a sus competencias mediante el oficio No DT 38194, el cual se anexa a esta comunicación.

- 6. ¿Qué proyectos de transporte y conectividad marítimos y aéreos, independientes a los propuestos para el Puerto de Tribugá, se tienen contemplados desde el gobierno nacional para Nuquí y el Pacífico Norte Chocoano?**

En atención a la presente solicitud, se adjunta el oficio No. 20202000292521 de la Agencia Nacional de Infraestructura por medio del cual y de acuerdo a sus competencias, otorga respuesta de fondo a esta pregunta.

Cuestionario de MINCOMERCIO



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20201080608421



16-10-2020

Conforme lo establece el artículo 21 de la Ley 1755 de 2015, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo trasladó por competencia a esta cartera, las preguntas 1, 2, y 3 del cuestionario dirigido a esa entidad por la comisión respecto a la proposición referenciada en el asunto.

La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI por medio del oficio No. 20202000292521 y de acuerdo a lo informado por parte de la Sociedad Promotora Proyecto Arquímedes S.A, da respuesta a los numerales antes mencionados.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que este despacho queda atento a cualquier inquietud adicional que se presente.

Cordialmente,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte

Anexo: Lo enunciado en archivo digital

Aprobó: Olga Lucía Ramírez Duarte – Viceministra de Infraestructura

Revisó: María Angélica Cruz – Asesora Privada del Despacho de la Ministra de Transporte
Pablo Mejía González – Director de Infraestructura

Proyectó: Julián Moncada E – Oficina Enlace Congreso
Sandra Cristina Naranjo – Asesora Viceministerio de Infraestructura