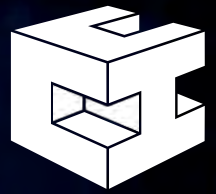


# COMISIÓN DE CONCESIONES PORTUARIAS, MARÍTIMAS Y FLUVIALES

19 de junio de 2024

Ginette Sofía Lozano Maturana  
Directora de Asuntos Económicos





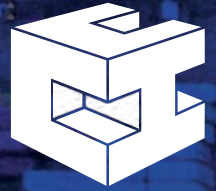
CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA  
POR UNA COLOMBIA UNIDA

# ORDEN DEL DÍA

- 1. Análisis, recomendaciones, alternativas y propuestas para la modernización y actualización del sector portuario en sus componentes normativos, económicos, sociales y ambientales
- 2. Diálogo gremial

Consultoría Ministerio de Transporte – Guzmán Escobar & Asociados – Steer Group





**CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA**  
POR UNA COLOMBIA UNIDA

- 
- 
- 

1

**Análisis, recomendaciones, alternativas y  
propuestas para la modernización y  
actualización del sector portuario en sus  
componentes normativos, económicos,  
sociales y ambientales**





**CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA**  
POR UNA COLOMBIA UNIDA



**2**

**Diálogo gremial**





**CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA**  
POR UNA COLOMBIA UNIDA



# 2.1

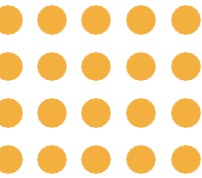
**Propuesta técnica y financiera – Vías de acceso  
marítimas, fluviales y terrestres (Plan A)**

*Dirección de Asuntos Económicos*





## Avances – Propuesta técnica y financiera para las vías de acceso marítimas, fluviales y terrestres a los puertos

- **Balance de las mesas de trabajo con las concesiones portuarias**
  - **Propuesta técnica para las vías de acceso a los puertos:** Construcción de un documento que dé cuenta del diagnóstico actual, las necesidades de cara a las nuevas dinámicas comerciales y de competitividad, así como las propuestas técnicas y financieras para la construcción, operación y mantenimiento de las vías de acceso marítimas, fluviales (zonas de giro, dragados de profundización y de mantenimiento) y terrestres.
  - **Identificación de proyectos ya priorizados:** Navegabilidad del río Magdalena, Canal del Dique, corredor férreo La Dorada-Chiriguaná, Buga-Buenaventura, dragados de mantenimiento de los canales de acceso a los puertos de Buenaventura, Barranquilla y Tumaco.
  - **Gestión gremial ante el Instituto Nacional de Vías, la Comisión Colombiana del Océano y la Dirección General Marítima**
- 

## Avances – Propuesta técnica y financiera para las vías de acceso marítimas, fluviales y terrestres a los puertos

- Análisis de rubros de inversión en el Presupuesto General de la Nación: Ejecución de la vigencia 2023, disponibilidad de recursos en la vigencia 2024 y anteproyecto de presupuesto 2025.
- **Eficiencia en la asignación de los recursos:** Identificación de recursos disponibles por zona portuaria, recaudo y tipo de destinación entre 2018 y 2023.

Seguimiento permanente y gestiones correspondientes con el propósito de garantizar la apropiación y eficiente asignación de los recursos

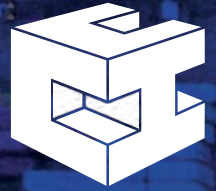


# Avances – Propuesta técnica y financiera para las vías de acceso marítimas, fluviales y terrestres a los puertos

## Hoja de ruta

Acción - Hito	Fecha	Responsables
Actualización del diagnóstico sobre las vías de acceso a terminales portuarias, incluyendo propuesta financiera	Viernes 19 de julio de 2024	CCI Presidencia CCI Seccional Norte/Occidente
Envío del documento a las concesiones portuarias, marítimas y fluviales afiliadas	Lunes 22 de julio de 2024	CCI Presidencia CCI Seccional Norte
Revisión y ajustes por parte de las concesiones portuarias, marítimas y fluviales afiliadas	Viernes 2 de agosto de 2024	Concesiones afiliadas
Consolidación del documento	Lunes 12 de agosto de 2024	CCI Presidencia CCI Seccional Norte/Occidente
Presentación y aprobación (Sesión de la Comisión)	Jueves 22 de agosto de 2024	CCI Presidencia CCI Seccional Norte/Occidente
Socialización ante el Gobierno Nacional (sujeto a disponibilidad de agenda)	Finales de agosto de 2024	





**CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA**  
POR UNA COLOMBIA UNIDA



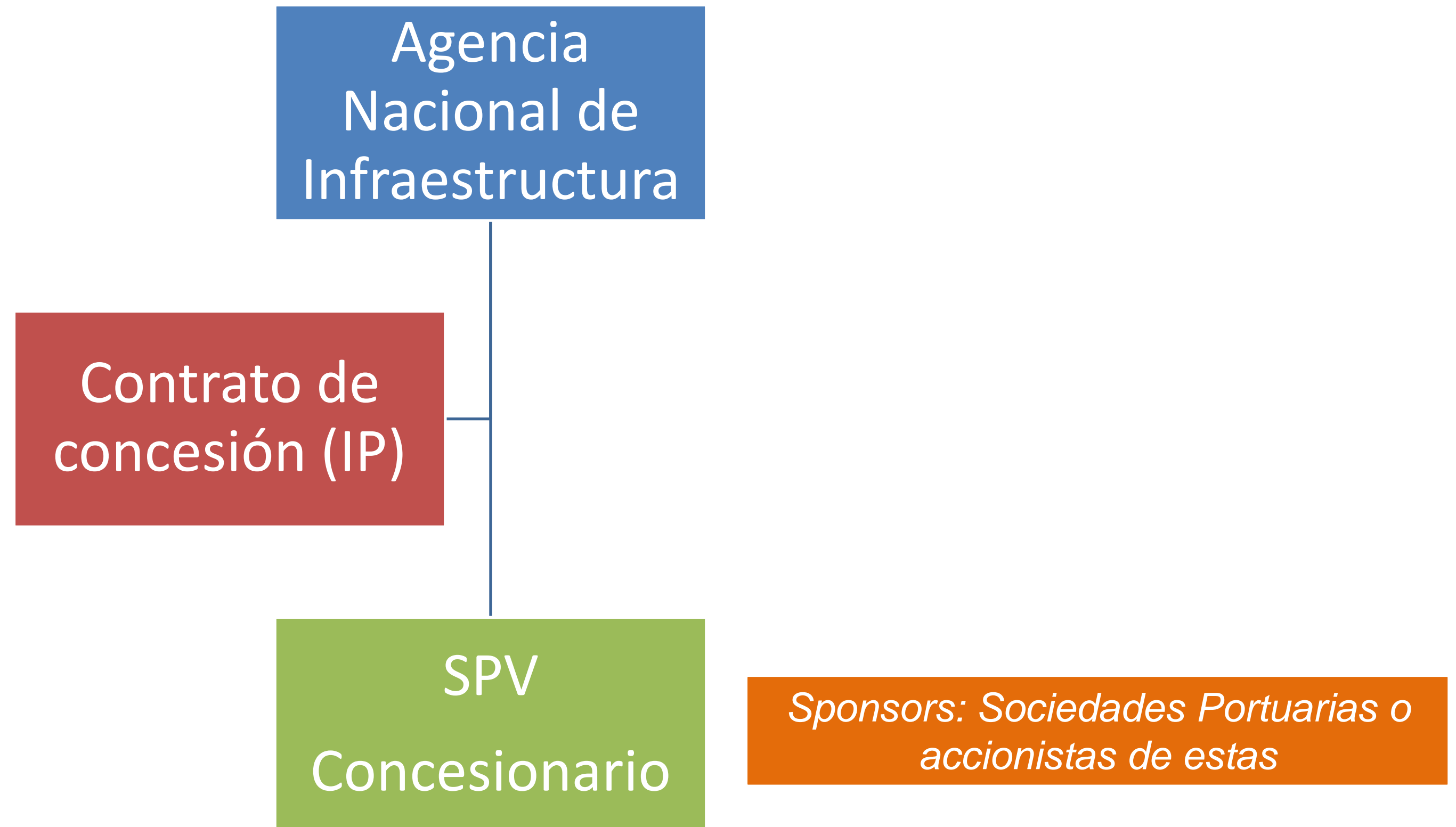
## 2.2

**Propuesta jurídica – Vías de acceso terrestres  
(Plan B)**

*Vicepresidencia Jurídica*



## Propuesta jurídica para las vías de acceso terrestres a los puertos





# Propuesta jurídica para las vías de acceso terrestres a los puertos

- **Esquema de financiación:**

CAPEX

OPEX

Financiación por terceros: 70%-75%

Aportes de las Sociedades Portuarias: 25%-30%

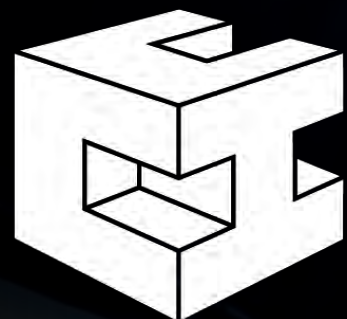
Plazo: 30 años

- **Fuentes de pago:**

¿Contraprestación portuaria?

IP, descuento de la contraprestación





**CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA**  
POR UNA COLOMBIA UNIDA



[www.infraestructura.org.co](http://www.infraestructura.org.co)



camaradelainfra



camaradelainfra



camaradelainfraestructura



camaradelainfra



Cámara Colombiana Infraestructura

---

# Gracias

---



## VÍAS DE ACCESO A PUERTOS MARÍTIMOS

### **I. DE LA CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA Y SU DESTINACIÓN ESPECÍFICA**

De conformidad con lo previsto en el artículo 7 de la Ley 1 de 1991, modificado por el artículo 1 de la Ley 856 de 2003, el monto de la contraprestación portuaria será calculada según la metodología que defina el Gobierno Nacional, en los planes de expansión portuaria, por concepto del (i) uso, goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por (ii) el uso de la infraestructura allí existente.

Se expone que de la contraprestación por el uso, goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público, se pagará un 80% a la Nación, a través del Instituto Nacional de Vías- INVÍAS, o quien haga sus veces, incorporándose al presupuesto de dicha entidad, y un 20% a los municipios o distritos en donde opere el puerto, con el fin de que estos recursos puedan destinarse a la inversión social.

Por su parte, la contraprestación asociada al uso de la infraestructura, la recibirá la Nación, a través del INVÍAS, descontando un 5% de ésta al funcionamiento de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI<sup>1</sup>.

Seguidamente, el parágrafo primero de la Ley 856 de 2003 establece una destinación específica a la contraprestación destinada la Nación, bien sea por concepto de zona de uso público o por el uso de la infraestructura, en los siguientes términos:

*“La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre”<sup>2</sup>. (Énfasis y Negrilla fuera de texto)*

En el mismo sentido, el artículo 287 de la Ley 2294 de 2023, señala: “Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea, portuaria, aeroportuaria y fluvial, sus anexidades y alquiler de equipos, serán destinadas a las actividades necesarias para la promoción y/o reactivación de estos modos de transporte en actividades de estructuración, construcción, rehabilitación, mantenimiento y

---

<sup>1</sup> En los términos del artículo el artículo 308 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 287 de la Ley 2294 de 2023

<sup>2</sup> Ley 856 de 2003, Art. 1 Parágrafo 1.



*operación. Lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley 2010 de 2019”.*

Así las cosas, tanto la contraprestación asociada al uso y goce de los bienes de uso público, como la contraprestación por el uso de la infraestructura destinadas al INVÍAS, podrán emplearse para financiar proyectos que tengan por objeto el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso a los puertos marítimos del respectivo distrito portuario.

Posteriormente, el párrafo tercero del artículo 1 de la Ley 856 de 2003 precisa que la ejecución de los recursos recibidos con ocasión de la contraprestación portuaria, a cargo del INVÍAS, se destinará en la ejecución de las obras asociadas al mantenimiento a las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito portuario, *“en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto”.*

Es importante mencionar que, en materia reglamentaria, el decreto 1587 de 2004 prioriza en su artículo primero, las obras definidas en el párrafo primero de la Ley 856 de 2003, según el programa de gastos y la oportunidad comprometer dichos recursos, en sujeción de *“los lineamientos establecidos en el Plan de Expansión Portuaria formulado por el Ministerio de Transporte y las políticas fijadas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes”*<sup>3</sup>.

Sobre este asunto, la Sección Primera del Consejo de Estado estableció en sentencia del 5 de mayo de 2011, respecto del estudio de legalidad del Decreto 1587 de 2004<sup>4</sup>:

*“... el deber de ajustar la ejecución de los recursos a los lineamientos establecidos en el plan de expansión portuaria formulado por el Ministerio de Transporte constituye en realidad un desarrollo del artículo 2º de la Ley 1/91 que asigna al Ministerio de Obras Públicas la competencia de presentar dichos planes al CONPES para su aprobación, cada dos años, y de establecer en ellos “Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias, y las privadas que deben estimularse” y “Las inversiones públicas que se hagan (...) se ceñirán a tales planes”. La sujeción de la ejecución de los recursos examinados a las políticas adoptadas por el CONPES también figura expresamente en el artículo 2º comentado.*

*Así pues, **las condiciones previstas por la norma demandada para priorizar la ejecución de las inversiones públicas en puertos financiadas con las prestaciones que pagan las sociedades portuarias, no contravienen los***

---

<sup>3</sup>De conformidad con lo establecido en el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011, se eliminó la periodicidad de dos años prevista en el artículo 2 de la Ley 1 de 1991, para la presentación del Plan de Expansión Portuaria al Conpes para su aprobación.

<sup>4</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 5 de mayo de 2011 Rad. 11001-03-24-000-2005-00064-01. C.P. Jorge Alberto Guerrero Lozano. Disponible en: <https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/boletines/PDF/11001-03-24-000-2005-00064-01.pdf>



**mandatos del artículo 1º de la Ley 856/03, sino que permiten su cumplida ejecución en armonía con otras disposiciones del Estatuto de Puertos Marítimos (Ley1/91), particularmente los artículos 1º y 2º.** (Énfasis y negrilla fuera de texto).

Por consiguiente, se concluye que la utilización de los recursos provenientes de la contraprestación portuaria a cargo de la Nación, tienen una destinación específica, consistente en financiar la ejecución de obras de construcción, dragado, mantenimiento de estructuras hidráulicas, vías y canales de acceso a todos los puertos del respectivo distrito o municipio portuario, en proporción al monto aportado por cada terminal marítima y en sujeción de los lineamientos establecidos en el plan de expansión portuaria, así como los lineamientos establecidos por el Conpes.

## **II. DE LOS DOCUMENTOS CONPES 3744 Y 4118**

### **a. Conpes 3744 de 2013: la contraprestación portuaria como fuente de financiación de vías de acceso a puertos:**

El Conpes 3744 de 2013, adoptado por el Gobierno Nacional mediante Decreto 1099 de 2013, señaló dentro de su estrategia para el fortalecimiento de la infraestructura del modo portuario, la identificación y ejecución de obras que permitan su adecuado desarrollo, dentro de las cuales se encuentran *“proyectos relacionados con canales, vías de acceso, obras de protección de zona costera y de mitigación ambiental en las áreas de influencia de las actividades portuarias”*.

Según dicho documento, esta estrategia obedeció a lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo<sup>5</sup>, y señaló que la ampliación de capacidad, profundización y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos de servicio público, de propiedad de la Nación, requería de la evaluación de las diversas fuentes de financiación, teniendo en cuenta la atracción de la inversión privada, la posibilidad de cobrar cargos a los usuarios por su paso por los canales, y la inversión de recursos públicos y privados provenientes de actores locales y regionales<sup>6</sup>.

En tal sentido, se estableció que las estructuraciones que realicen el Invías, la ANI y Cormagdalena para dicho fin, determinarán la fuente de los recursos que permitan adelantar las obras identificadas en el plan de expansión portuaria. A la par, se identificaron las posibles fuentes de financiación de estos proyectos, dentro las cuales se resaltan las siguientes opciones:

#### **i. Recaudo por contraprestaciones portuarias**

Sobre este punto se declaró: *“Se estiman proyecciones en el periodo 2012-2016 por aproximadamente \$206.000 y \$29.000 millones de pesos por recaudo de*

---

<sup>5</sup> Ley 1450 de 2011, Art. 91- Caminos para la prosperidad.

<sup>6</sup> CONPES 3744 de 2013



*contraprestaciones portuarias a ser priorizadas en el presupuesto del INVIAS y de Cormagdalena respectivamente, guardando consistencia con el respectivo Marco Fiscal y Marco de Gasto de Mediano Plazo”<sup>7</sup>.*

Según lo anterior, el documento Conpes del 2013 contemplaba la posibilidad de que a través de los recursos correspondientes a las contraprestaciones portuarias que reciba el Invías, se financien los contratos asociados al diseño, construcción, dragado, o mantenimiento de las vías y canales de acceso a los puertos marítimos.

**ii. Ley 1508 de 2012, de Asociaciones Público Privadas –APP- (Agencia Nacional de Infraestructura)**

Respecto de esta opción, se contempló la posibilidad de formular proyectos APP de iniciativa privada o de iniciativa pública en los siguientes términos:

- *“A partir de una iniciativa privada, donde el monto máximo a aportar por el sector público será del 20% del proyecto, teniendo como fuente de financiación las contraprestaciones portuarias.*
- *A partir de una iniciativa pública, donde no existe límite para que el sector público aporte recursos”.*

Por lo tanto, se contempla la posibilidad de que la ejecución de las obras asociadas a la construcción, operación, mantenimiento y dragado de las vías y canales de acceso se efectúen a través de una asociación público-privada.

En cuanto al origen de los recursos, se indicó que en el evento en que se trate de una APP de iniciativa privada, existe una limitación a la financiación a través de recursos públicos, correspondiente a 20%.

**iii. Ejecución de obras con cargo a planes de inversión de contratos de concesión portuaria**

En cuanto a esta alternativa, se propuso incluir en los planes de inversión de los contratos de concesión portuaria *“partidas para la inversión en infraestructura de beneficio común no concesionada”.*

Atendiendo las alternativas propuestas, en el Anexo 3 del Conpes 3744 de 2013 se estableció un listado de proyectos identificados dentro de la estrategia para el fortalecimiento de la infraestructura del modo portuario, dentro de los cuales se encontraron la ampliación del puente El Piñal en el distrito de Buenaventura y las obras de profundización del canal de acceso marítimo alterno a la Zona Portuaria de Cartagena, entre otros.

---

<sup>7</sup> CONPES 3744 de 2013



**b. Conpes 4118 de 2023: mejoramiento de los accesos carreteros, ferroviarios y fluviales a los puertos marítimos.**

Teniendo en cuenta el antecedente de priorización y financiación de las vías de acceso a los puertos marítimos, se procede al estudio del documento Conpes 4118 de *“Modernización y Sostenibilidad de la Actividad Portuaria y su articulación con el Territorio”*.

En dicho instrumento se identificaron las limitaciones existentes en la infraestructura de los accesos marítimos, terrestres y fluviales a los puertos marítimos y se reconoció que existe un desbalance entre la demanda de inversión del sistema portuario y la disponibilidad presupuestal para financiarla.

Conforme a lo anterior, se definió como eje estratégico: *“Mejorar las condiciones de la infraestructura de accesos marítimos, terrestres y fluviales para incrementar la competitividad del sector”*. Definiendo la siguiente línea de acción:

*“Desde el 2023 hasta 2027, Ministerio de Transporte con el apoyo del Invías, la ANI y Cormagdalena priorizará los proyectos de inversión en materia de los accesos carreteros, ferroviarios y fluviales de las instalaciones portuarias, garantizando la profundización y el dragado de mantenimiento de los canales de acceso de las zonas portuarias del Caribe y Pacífico”*. Por lo anterior, se estableció que *“las entidades ejecutoras deberán implementar los proyectos anteriormente priorizados”*.

En cuanto a las fuentes de financiamiento, el documento señaló el deber de las entidades del sector de priorizar, en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del sector transporte<sup>8</sup>, los recursos para la financiación de las estrategias propuestas.

Por lo anterior se concluye que en vigencia del Conpes 4118 de 2023, adoptado por el Gobierno Nacional mediante el Decreto 2125 de 2023, existe un lineamiento para el Ministerio de Transporte de articular, junto con las entidades ejecutoras del sector, las políticas que permitan la estructuración y ejecución, de forma prioritaria, de los proyectos tendientes a mejorar las vías de acceso a los puertos marítimos, en aras de garantizar su mayor competitividad.

**III. PROPUESTA CCI: ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS APP-IP PARA MEJORAMIENTO DE VÍAS DE ACCESO A TERMINALES MARÍTIMOS**

De conformidad con lo anterior, entendiendo que existe un marco normativo que viabiliza la financiación de proyectos que tengan por objeto el mantenimiento de las vías de acceso a los puertos marítimos, y que además coincide con la política actual del Gobierno nacional de priorización de este tipo de intervenciones, se plantea como propuesta:

---

<sup>8</sup> Documento Conpes 4118 de 2023, Pg. 68



Posibilidad de que las sociedades portuarias sean originadores de asociaciones público privadas de iniciativa privada-IP sin recursos públicos, que tengan por objeto el diseño, financiación, gestión predial y ambiental, construcción y mantenimiento de las vías de acceso a las terminales portuarias. Se plantea que la retribución de dicha gestión provenga del descuento de un porcentaje de las contraprestaciones portuarias que se deben pagar a la Nación, valores que se transferirían a un patrimonio autónomo, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 24 de la Ley 1508 de 2012, y que se liberarían a título de retribución una vez se cumplan las condiciones de disponibilidad y cumplimiento de indicadores de servicio de tales vías de acceso.

En opinión de la CCI, este mecanismo de financiación no implicaría el desembolso de recursos públicos, en la medida en que el porcentaje de descuento de la contraprestación, no integraría el presupuesto del Invías o de la Nación, o de las entidades territoriales, sino que remuneraría directamente la ejecución de proyectos que, de acuerdo con la ley y los documentos de política pública, deben ser ejecutados con cargo a las contraprestaciones portuarias.

Así mismo, para el desarrollo de estas iniciativas se plantea la participación y colaboración armónica<sup>9</sup> de las entidades territoriales y las entidades del sector, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 1682 de 2013 que establece:

*“En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto”.*

En consecuencia, en el entendido que la estructuración de los proyectos que tienen por objeto la construcción, ampliación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre a las terminales portuarias, obedecen a un interés general traducido en garantizar la intermodalidad y la eficiencia en transporte de carga a nivel nacional, según los lineamientos definidos en el Conpes 4118 de 2023 y el Plan Nacional de Desarrollo, se propone un convenio interadministrativo entre el Invías, la ANI y el respectivo distrito portuario, que tenga por objeto la colaboración para la estructuración, contratación,

---

<sup>9</sup> Arts. 113, 209, 288 C.P., Arts. 6, 95 Ley 489 de 1998, Arts. 3 Núm. 3, 17, 19, 20, 30 Ley 105 de 1993. Arts. 5, 10 Ley 1682 de 2013

En el mismo sentido, estableció la Corte Constitucional en sentencia C-983/05: *“El principio de concurrencia desempeña una papel fundamental. La Nación no puede dejar de estar pendiente de la suerte de las Entidades Territoriales y de apoyar a aquellas que lo necesitan más. El principio de concurrencia –conectado estrechamente con el principio de subsidiariedad- no solo invoca la atención de la Nación sino que apela también a la solidaridad entre los distintos niveles territoriales bajo el motor de que quienes pueden ir a una mayor velocidad ayuden a impulsar a las entidades rezagadas”.*



adjudicación ejecución y liquidación de los respectivos proyectos de APP, en el cual se definan los siguientes roles:

**ANI:**

- Entidad encargada de evaluar las etapas de prefactibilidad y factibilidad que estructure el originador privado de la IP, contratar, adjudicar, y liquidar el proyecto APP mediante contrato de concesión, de conformidad con la Ley 1508 de 2012, sus normas reglamentarias y aquellas que la modifiquen<sup>10</sup>.

**Distrito portuario:**

- Entidad encargada de entregar en administración temporal a la ANI las vías de acceso a los puertos y los predios requeridos para la ejecución de los proyectos<sup>11</sup>.

**INVÍAS:**

- Invías: entidad a cargo de la contraprestación portuaria<sup>12</sup>, en los términos del artículo 7 de la Ley 1 de 1991, modificado por el artículo 1 de la Ley 856 de 2003, y el artículo 1 del Decreto 1587 de 2004.

---

<sup>10</sup> Arts. 3, 4 Núm. 18, 11, 26 Parágrafo, Decreto 4165 de 2011 y sus modificaciones

<sup>11</sup> Arts. 9 Núm.2, 17, 43 Ley 768 de 2002. Arts. 80, 105 Ley 1613 de 2013

<sup>12</sup> Arts. 2 Núm. 2.8, 23.9, Decreto No. 1292 de 2021 y sus modificaciones



Análisis, recomendaciones,  
alternativas y propuestas para la  
modernización y actualización del  
sector portuario en sus  
componentes normativos,  
económicos, sociales y ambientales.

Comisión Portuaria  
Cámara Colombiana de  
Infraestructura - CCI

Junio 19, 2024

**UT Portuario GEA - STEER**





# Agenda de trabajo

1. Objeto de la consultoría
2. Enfoque general de la consultoría
3. Alcance de la consultoría
4. Metodología de trabajo
5. Identificación de actores claves
6. Identificación de información primaria y secundaria
7. Equipo de trabajo





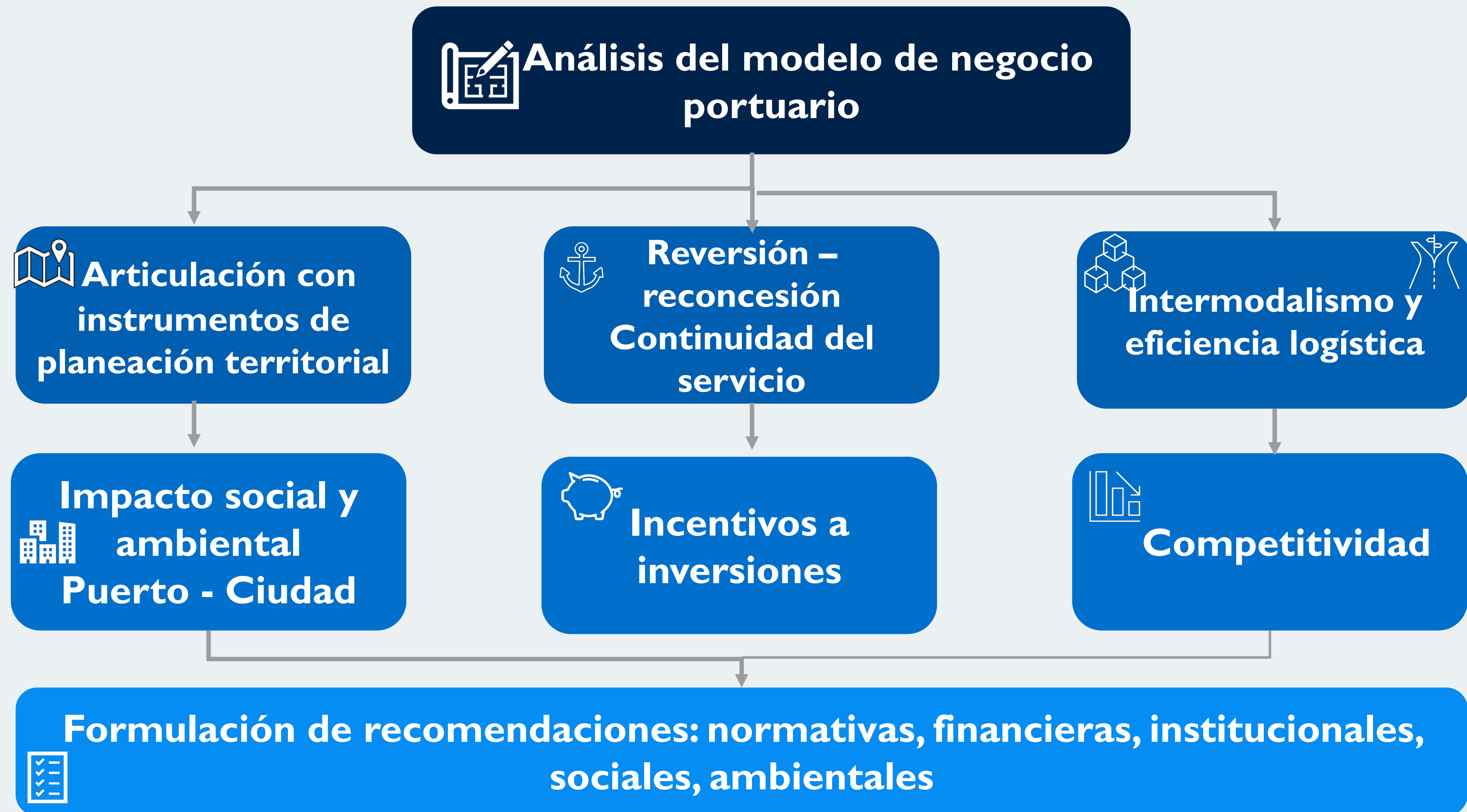
# Objeto de la consultoría

**Objeto:** Análisis, recomendaciones, alternativas y propuestas para la modernización y actualización del sector portuario en sus componentes normativos, económicos, sociales y ambientales de acuerdo con los lineamientos establecidos en el documento CONPES 4118 de 2023: Política Nacional Portuaria: Modernización y Sostenibilidad de la Actividad Portuaria y su Articulación con el Territorio.





# Enfoque general de la consultoría





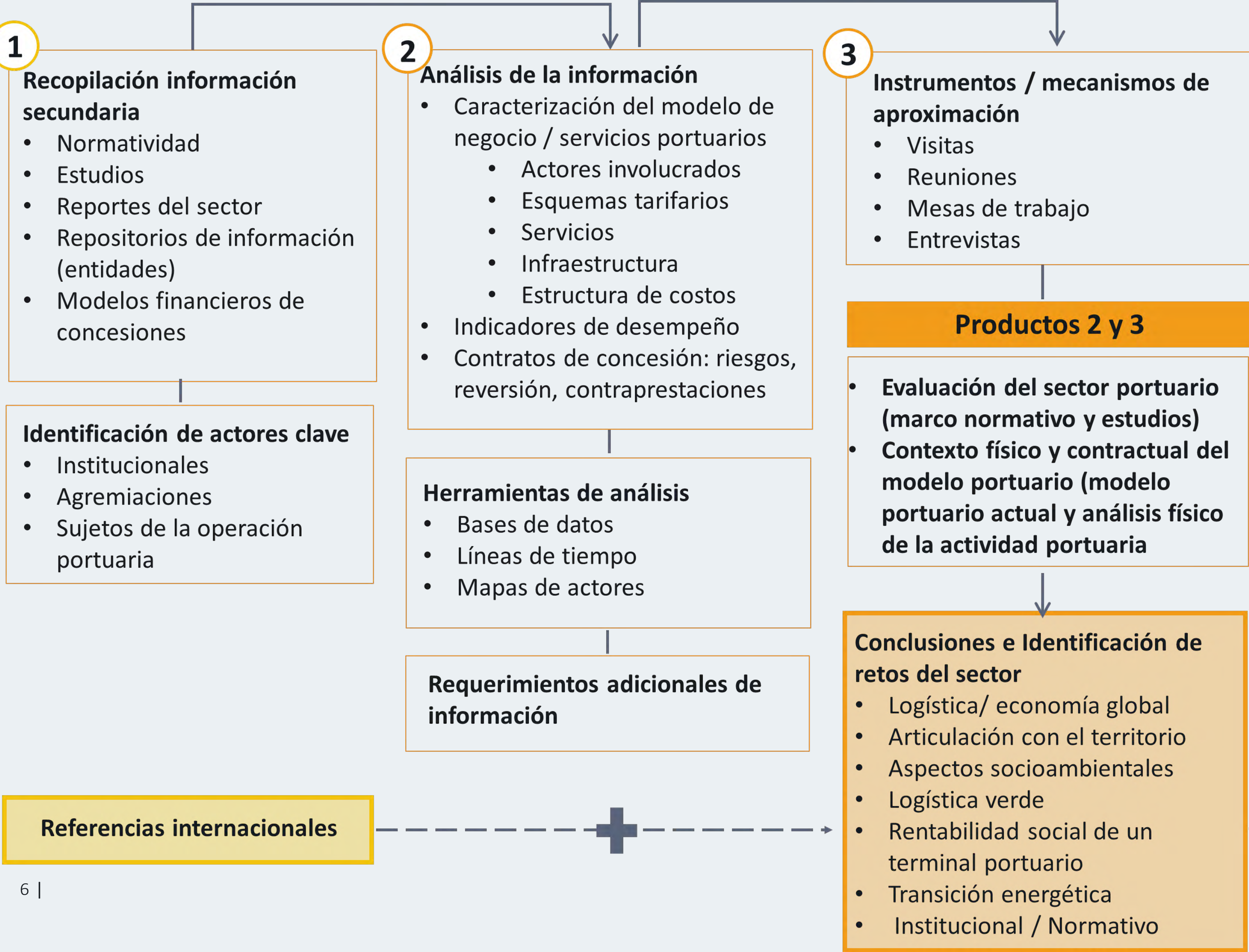
# Alcance de la consultoría

Componente legal	Componente económico	Socio ambiental
<ul style="list-style-type: none"><li>• Identificación de necesidad de reforma a la legislación portuaria teniendo en cuenta el modelo de negocio portuario y retos del sector</li><li>• Formulación de recomendaciones normativas para modernización y actualización del sector portuario</li><li>• Aspectos institucionales y gobernanza</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Análisis de modelo negocio portuario</li><li>• Análisis de estructura de costos e ingresos de sociedades portuarias</li><li>• Identificación y recomendación de elementos para nueva fórmula de contraprestación</li><li>• Recomendaciones sobre recursos de contraprestación</li><li>• Estructura de Plan de Inversiones</li><li>• Recomendaciones de incentivos a la inversión</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Análisis y recomendaciones de impacto social y ambiental de terminales portuarios (relación ciudad- puerto)</li><li>• Conectividad regional</li><li>• Puertos de impacto social</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Aspectos controversiales de discusión y análisis teniendo en cuenta precedentes jurisprudenciales y controversias contractuales</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pago de contraprestaciones diferenciales en contratos de concesión</li><li>• Interacción entre actores del negocio portuario vigilados y no vigilados</li><li>• Multiplicidad de autoridades portuarias</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Relación con legislación ambiental y especialmente, en cambio climático, áreas protegidas y nuevas determinantes ambientales</li><li>• Relación con legislación de ordenamiento territorial ambiental</li><li>• Relación con comunidades</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• No comprende elaboración de proyectos de ley, de decreto o de resoluciones</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No comprende elaboración de nueva fórmula de contraprestación</li><li>• No comprende elaboración de nuevo modelo financiero para contratos de concesión</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• No comprende consultas previas ni socialización con comunidades</li></ul>



# Metodología de trabajo

## Fase II



## Fase III

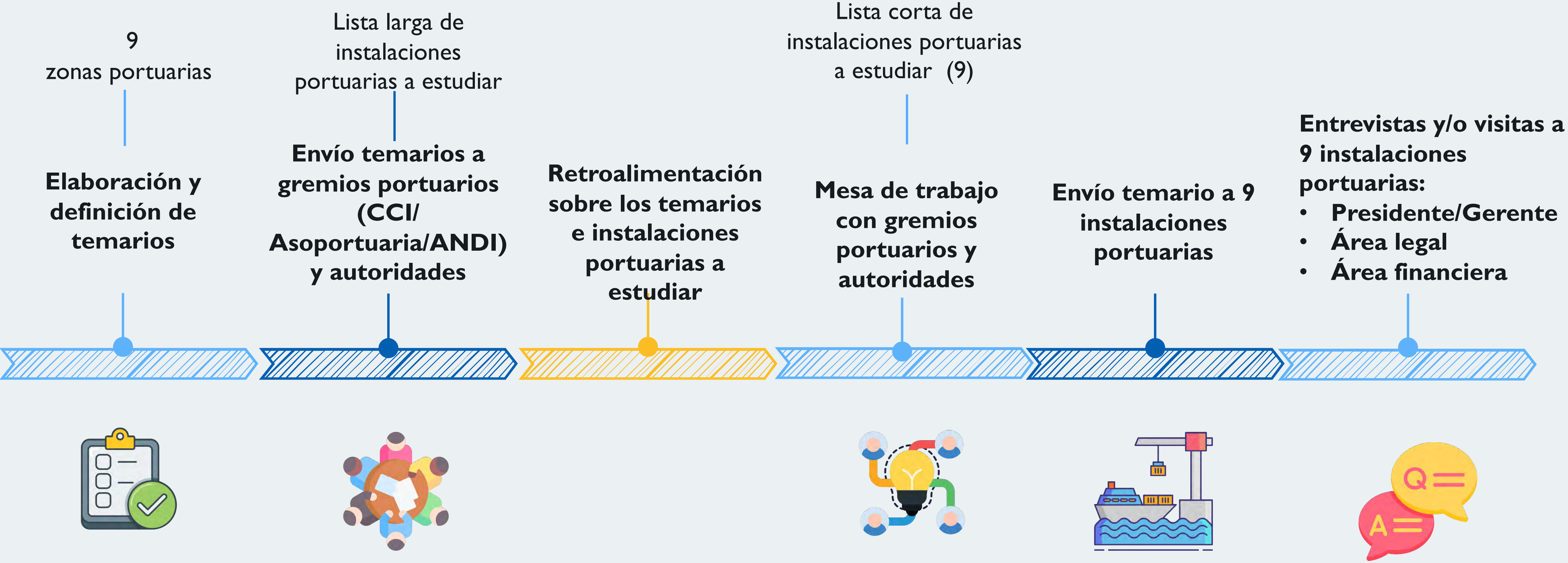
### Producto 4

- Recomendaciones para la modernización del sector portuario y la nueva generación de concesiones portuarias**
- Acciones sobre la Ley 1ª de 1991 y marco normativo vigente
  - Recomendaciones sobre los planes de inversión
  - Recomendaciones para fortalecer la actividad portuaria
  - Recomendaciones sobre los esquemas de riesgos de los contratos de concesión
  - Incorporación de buenas prácticas internacionales
  - Recomendaciones para el desarrollo de nuevas generaciones de concesiones portuarias.
  - Otras recomendaciones

### Plan de implementación para las recomendaciones



# Metodología casos de estudio





# Metodología casos de estudio – ejemplo de grandes temas\*

**Modelo de negocio portuario**

**Inversiones en infraestructura y equipos portuarios**

**Estructura de ingresos y de costos**

**Contraprestación**

**Esquema tarifario\***

**Distribución de riesgos**

**Servicios conexos a los puertos**

**Relación ciudad - puerto**

**Puertos y transición energética**

**Puertos e intermodalismo**

**Puertos y sostenibilidad**

**Aspectos institucionales**

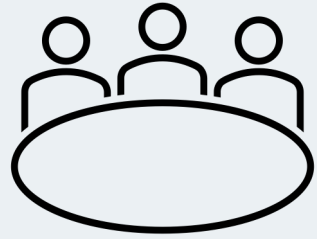
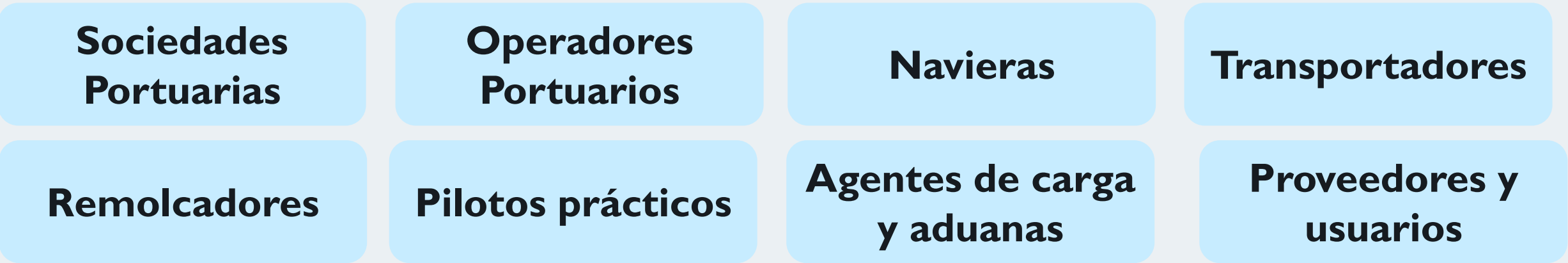
**Mesas de trabajo – Gremios portuarios  
(CCI/Asoportuaria/ANDI) y autoridades**



# Identificación de actores claves



**Distritos Especiales:** Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura, Tumaco, Turbo, Barrancabermeja





# Identificación de actores claves



Acercamiento según definición en etapa de Diagnóstico



# Identificación de información primaria y secundaria

## Componente legal

- Leyes, Decretos y Resoluciones
- Documentos CONPES
- PND
- Sentencias y Laudos Arbitrales
- Normas institucionales
- Estudios \*

**Políticas Portuarias → Reformas normativas e institucionales**

## Componente económico

### Consultorías y estudios\*

- Cepal. (2021). Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos en Colombia.
- Departamento Nacional de Planeación. (2020). Análisis integral de las metodologías de contraprestación portuaria en Colombia.
- Estudio de tarifas (en ejecución)
- Modelos financieros de concesiones portuarias: Iniciales y modificaciones

**\*Requerimiento información al MT:** Insumo necesario para la consultoría (en proceso)



# Identificación de información primaria y secundaria

## Socio-ambiental

### Normas, licencias, consultorías\* y estudios\*:

- Entregable 3 – Caracterización POFPA, formularios de recolección de información
- Licencias ambientales
- Diagnósticos ambientales de alternativas
- Normas específicas de impacto ambiental en puertos
- Proyectos y estrategias de sostenibilidad que se estén aplicando actualmente en los puertos
- Áreas protegidas declaradas por autoridades nacionales, regionales y/o locales en los litorales costeros en marítimos
- Determinantes ambientales declarados por las autoridades ambientales para proyectos portuarios
- Planes de Ordenación y Manejo Integrado de las Unidades Ambientales Costeras (POMIUAC)
- Plan de transición energética

## Componente operativo

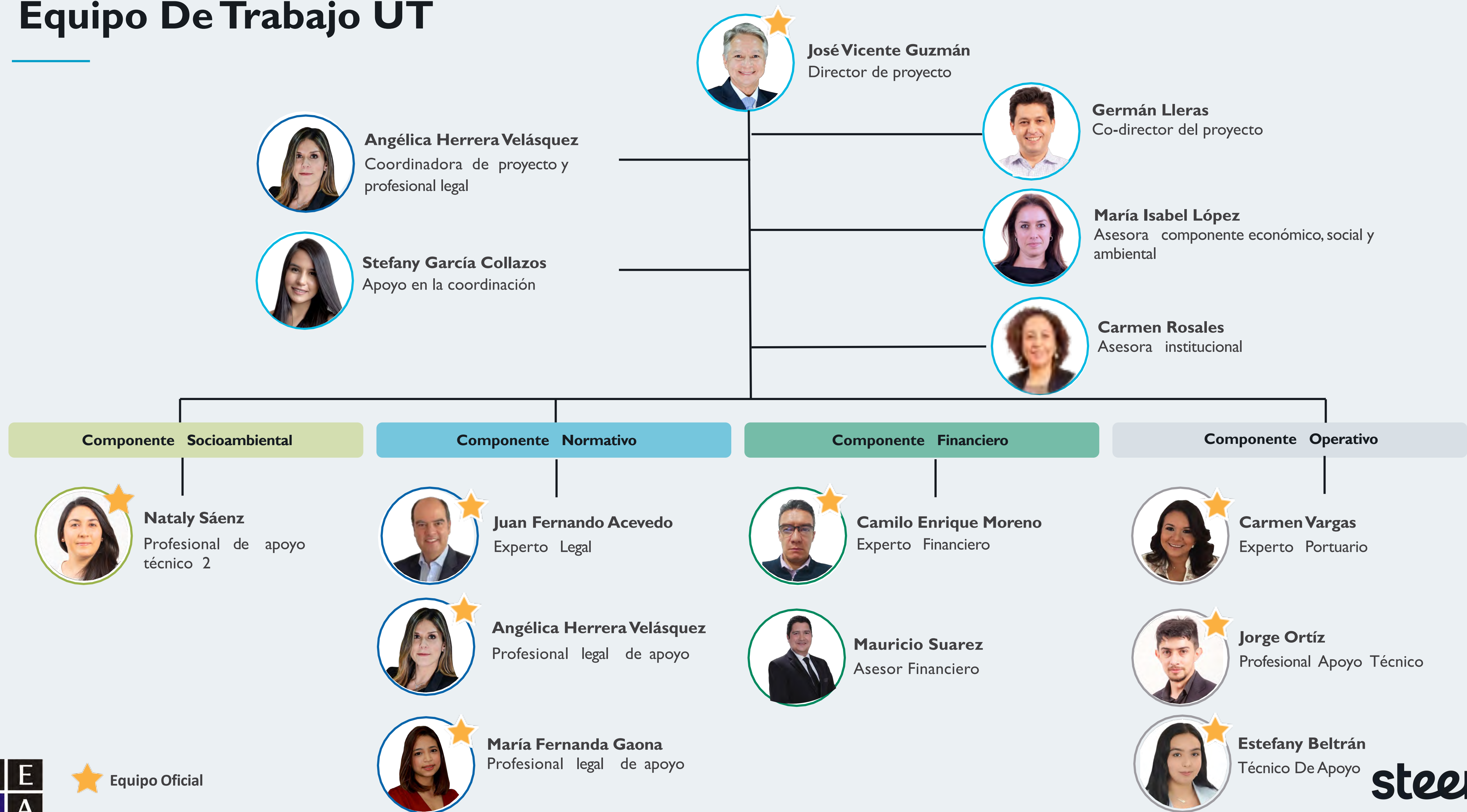
### Consultorías y estudios\*

- Departamento Nacional de Planeación. (2019). Estudio de demanda y capacidad portuaria.
- Entregable 3 – Caracterización POFPA, formularios de recolección de información
- Programa de construcción de muelles fluviales
- SENAC

**\*Requerimiento información al MT:** Insumo necesario para la consultoría (en proceso)



# Equipo De Trabajo UT





---

# ¡Gracias!

**RENUNCIA:** Este trabajo sólo puede ser utilizado en el contexto y el alcance del trabajo para el que Steer fue encargada y no podrá ser invocado en parte o por entero por una tercera parte, o ser utilizado para ningún otro propósito. Cualquier persona o institución que decida utilizar cualquier parte de este trabajo sin el permiso expreso y por escrito de Steer se considerará que otorga su conformidad en indemnizar a Steer por todas las pérdidas o daños que resulten de dicha utilización. Steer ha preparado este trabajo utilizando prácticas y procedimientos profesionales usando la información disponible por ella en el momento y por tanto cualquier nueva información podría alterar la validez de los resultados y conclusiones hechas.