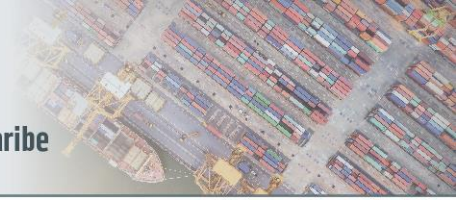




 **ANDI** | **MÁS PAÍS**

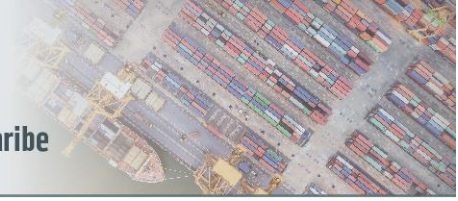
 **ANDI**
Cámara Marítima y Portuaria

ESTUDIO DE **POLÍTICA PORTUARIA COMPARADA** COLOMBIA y 6 PAÍSES REFERENTES DE AMÉRICA LATINA **2019**

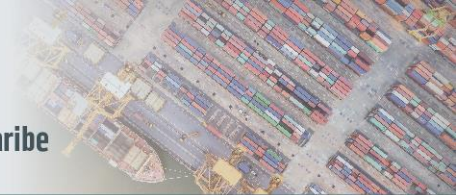


INDICE

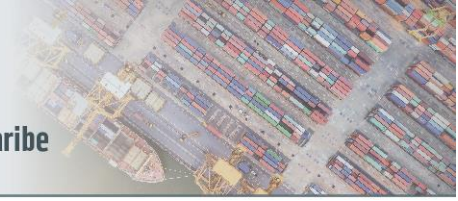
1.	Los puertos, el transporte y su importancia en la economía	10
1.1.	Situación de los puertos colombianos en la actualidad	11
1.1.1	Zonas Portuarias en Colombia	15
1.1.2.	Terminales por tipos de carga	18
1.2.	Sector marítimo latinoamericano y del Caribe.....	42
1.2.1.	La concentración de mercado en el sector marítimo latinoamericano y global	42
1.2.2.	El sector portuario global.....	49
1.2.3.	El universo de las terminales portuarias latinoamericanas	54
1.2.4.	Mapa del Abanico portuario en Latinoamérica y el Caribe	58
1.2.5.	Ranking de Terminales de Contenedores en Latinoamérica	67
1.2.6.	Mapa de las Terminales especializadas en Contenedores	68
1.3.	Perspectivas del sector portuario.....	72
1.3.1.	Crecimiento de la carga	72
1.3.2.	El Canal de Panamá	75
1.3.3.	Alianza del Pacifico y su impacto en la Industria Portuaria de Colombia	84
1.3.4.	Colombia en relación con los mercados del Caribe: el caso de los contenedores.....	90
1.3.5.	El Caribe según volúmenes y especialización	91
1.3.6.	Los diferentes mercados del Caribe.....	94
2.	Modelo de concesión portuaria en Colombia	99
2.1.	Metodologías de contraprestación aplicadas	102
2.2.	Plan de expansión portuaria 1991 – Conpes 2550 de 1991	103
2.2.1.	Plan de expansión portuario 1993: Conpes 2680 de 1993	107
2.2.2.	Plan de expansion portuaria 2005: Conpes 3342 de 2005 y Decreto 1873 de 2008	110
2.2.3.	Metodología de contraprestacion para puertos carboníferos: Conpes 3679 de 2010	112
2.2.4.	Plan de expansión portuaria 2013: Conpes 3744 de 2013.....	114
2.2.5.	Metodologías de contraprestación definidas en los PEP y/o decretos 1991 - 2018.	121
2.3.	Contraprestación metodología por tipo de carga.....	125



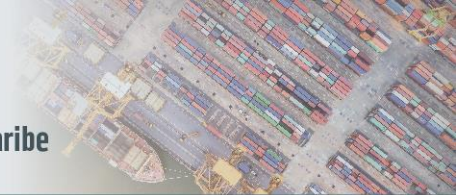
2.3.1.	Contraprestación para los puertos de carbón	125
2.3.2.	Otras metodologías donde el tipo de carga es factor importante	126
2.4.	Otros pagos a cargo de los terminales portuarios	128
2.5.	Carga de los pagos de los concesionarios (contraprestaciones, otros pagos).....	133
2.6.	Usos / inversión actual de los recursos de contraprestaciones	151
2.6.1.	Usos.....	151
2.6.2.	Inversión actual.....	153
2.7.	Fórmula actual y posibles modificaciones	159
2.7.1.	Fórmula actual	159
2.7.2.	Posibles modificaciones sobre el componente fijo y variable de la fórmula actual	160
3.	Análisis marco regulatorio y económico, países referentes (Chile, Costa Rica, México, Panamá, Perú y Ecuador).....	163
3.1.	Chile	165
3.1.1.	Marco Regulatorio vigente	165
3.1.2.	Evolución de los contratos	170
3.1.3.	Obligaciones de los concesionarios	172
3.1.4.	Obligaciones del Estado.....	173
3.1.5.	Término de las concesiones	173
3.1.6.	Estándares de desempeño.....	174
3.1.7.	Estandarización de los contratos de concesión portuaria	176
3.1.8.	Incentivos de inversión – inversiones adicionales	176
3.1.9.	Incentivos de productividad	176
3.1.10.	Otros incentivos a la industria portuaria	177
3.1.11.	Régimen de Sanciones.....	178
3.1.12.	Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP	180
3.1.13.	Contraprestación metodología por tipo de carga.....	180
3.1.14.	Elementos que conforman la contraprestación portuaria	181
3.1.15.	Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2).....	181
3.1.16.	Otros pagos a cargo de los terminales portuarios:	182
3.1.17.	Carga de los pagos (contraprestación y otros pagos) para los concesionarios.	183
3.1.18.	Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones	185
3.2.	Costa Rica - MOIN	186



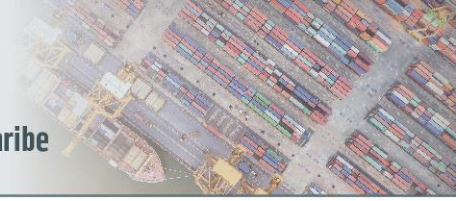
3.2.2.	Marco Regulatorio vigente	186
3.2.3.	Estructura de los contratos	188
3.2.4.	Evolución de los contratos	190
3.2.5.	Obligaciones de los concesionarios	193
3.2.6.	Obligaciones del Estado	195
3.2.7.	Término de las concesiones	198
3.2.7.	Estándares de desempeño	199
3.2.8.	Estandarización de los contratos de concesión portuaria	199
3.2.9.	Incentivos de inversión – inversiones adicionales	200
3.2.10.	Incentivos de productividad	200
3.2.11.	Otros incentivos a la industria portuaria	200
3.2.12.	Régimen de Sanciones	201
3.2.13.	Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP	203
3.2.14.	Contraprestación metodología por tipo de carga	204
3.2.15.	Elementos que conforman la contraprestación portuaria	204
3.2.16.	Diferencias en metodologías entre países (US por tn, US por cont, US por m2.)....	204
3.2.17.	Otros pagos a cargo de los terminales portuarios	205
3.2.18.	Carga de los pagos (contraprestación, otros pagos) para los concesionarios	206
3.2.19.	Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones	207
3.3.	México.....	208
3.3.1.	Marco Regulatorio vigente	208
3.3.2.	Estructura de los contratos	210
3.3.3.	Evolución de los contratos	211
3.3.4.	Obligaciones del concesionario	215
3.3.5.	Obligaciones del estado.....	217
3.3.6.	Estándares de desempeño	217
3.3.7.	Estandarización de los contratos.....	217
3.3.8.	Incentivos a la inversión	218
3.3.9.	Incentivos a la productividad	218
3.3.10.	Otros Incentivos a la industria portuaria	219
3.3.11.	Sanciones.....	219
3.3.12.	Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP	220



3.3.13.	Por tipo de carga	221
3.3.14.	Diferencias principales entre las metodologías (US ton, US Cont, etc)	222
3.3.15.	Otros pagos.....	222
3.3.16.	Carga de los pagos (contraprestación, otros pagos) para los concesionarios.	224
3.3.17.	Uso de los recursos.....	224
3.4.	Panamá.....	224
3.4.1.	Marco Regulatorio vigente	224
3.4.2.	Estructura de los contratos	226
3.4.3.	Evolución de los contratos	229
3.4.4.	Obligaciones de los concesionarios	230
3.4.5.	Obligaciones del Estado.....	233
3.4.6.	Término de las concesiones	234
3.4.7.	Estándares de desempeño	234
3.4.8.	Estandarización de los contratos de concesión portuaria	235
3.4.9.	Incentivos de inversión – inversiones adicionales	235
3.4.10.	Incentivos de productividad	236
3.4.11.	Otros incentivos a la industria portuaria	236
3.4.12.	Régimen de Sanciones.....	236
3.4.13.	Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP.....	237
3.4.14.	Contraprestación metodología por tipo de carga.....	239
3.4.15.	Elementos que conforman la contraprestación portuaria	239
3.4.16.	Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2).....	239
3.4.17.	Otros pagos a cargo de los concesionarios.....	239
3.4.18.	Carga de los pagos (contraprestación, otros pagos) para los concesionarios.	241
3.4.19.	Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones	244
3.5.	Perú.....	244
3.5.1.	Marco regulatorio	244
3.5.2.	Estructura de los contratos	245
3.5.3.	Plazo de la concesión.....	247
3.5.4.	Evolución de los contratos – Marco normativo	249
3.5.5.	Obligaciones del concesionario	250
3.5.6.	Obligaciones del Estado.....	252



3.5.7.	Término de la concesión	253
3.5.8.	Estándares de desempeño	253
3.5.9.	Estandarización de los contratos	255
3.5.10.	Incentivos a la inversión	255
3.5.11.	Incentivos a la productividad	255
3.5.12.	Incentivos a la industria.....	256
3.5.13.	Sanciones.....	256
3.5.14.	Retribuciones a cargo del concesionario (contraprestaciones)	257
3.5.15.	Metodología aplicada, pagos y variables	257
3.5.16.	Por tipo de carga	257
3.5.17.	Elementos que conforman la contraprestación	257
3.5.18.	Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2).....	258
3.5.19.	Otros pagos.....	258
3.5.20.	Inversión de los recursos de la concesión	260
3.6.	Ecuador	260
3.6.1.	Marco regulatorio vigente	260
3.6.2.	Estructura de los contratos	262
3.6.3.	Evolución de los contratos – Marco normativo	263
3.6.4.	Obligaciones de los concesionarios	265
3.6.5.	Obligaciones del Estado.....	270
3.6.6.	Término de las concesiones	270
3.6.7.	Estándares de desempeño	271
3.6.8.	Estandarización de los contratos.....	274
3.6.9.	Inversiones, incentivos e inversiones adicionales	274
3.6.10.	Incentivos a la productividad	274
3.6.11.	Incentivos a la industria.....	275
3.6.12.	Régimen de sanciones	276
3.6.13.	Metodologías de contraprestación aplicadas	277
3.6.14.	Contraprestación metodología por tipo de carga.....	278
3.6.15.	Elementos que conforman la contraprestación portuaria	278
3.6.16.	Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2).....	278
3.6.17.	Otros pagos a cargo de los terminales.....	278



3.6.18.	Carga de los pagos de contraprestación	280
3.7.	Ejemplos para análisis de caso en México y Ecuador.....	282
3.7.1	Ejemplo de un contrato de cesión parcial de derechos en México	282
3.7.2	Ecuador – Ejemplo de una Adjudicación de Asociación Público - Privada de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar con Yilport	296
4.	Análisis comparativo del modelo colombiano con países referentes	304
4.1.	Análisis comparativo del modelo colombiano con países referentes	307
4.1.1.	Principales diferencias en el sistema regulatorio	307
4.1.2.	Estructura de los contratos.....	311
4.1.3.	Evolución de los contratos.....	315
4.1.4.	Obligaciones del concesionario y obligaciones del concedente	319
4.1.5.	Términos del contrato	325
4.1.6.	Estándares de desempeño	327
4.1.7.	Estandarización de los contratos de concesión portuaria	333
4.1.8.	INCENTIVOS A LA INVERSIÓN – INVERSIONES ADICIONALES.....	336
4.1.9.	Incentivos a la productividad	341
4.1.10.	Otros incentivos a la industria portuaria	345
4.1.11.	Régimen de sanciones	348
4.2.	Principales diferencias en los modelos de contraprestación	351
4.2.1.	Metodologías aplicadas – pagos fijos y variables a cargo de TP	351
4.2.2.	Metodología de contraprestación por tipo de carga.....	361
4.2.3.	Elementos que conforman la contraprestación portuaria.....	361
4.2.4.	Principales diferencias entre las metodologías de contraprestación entre países (US por tn, US por Cont, US por m2.).....	362
4.2.5.	Otros pagos a cargo de los terminales portuarios	365
4.2.6.	Carga de los pagos para los concesionarios.....	370
4.2.7.	Usos / inversión actual de los recursos de contraprestación – diferencias en la destinación de la contraprestación	370
4.2.8.	Cuadro comparativo de las principales diferencias en la composición de la contraprestación portuaria en Colombia y países referentes.	372
5.	Recomendaciones	376
5.1.	En relación con la política del sector	376
5.2.	En relación con el modelo contractual de concesiones.....	377



5.3.	En relación con la estructuración de un modelo de contraprestación equilibrada	378
5.4.	Incentivos a la inversión y convergencia regulatoria entre las metodologías de las contraprestaciones en concesiones antiguas y nuevas en Colombia	380
5.5.	Incentivos para promover la inversión y la productividad en Colombia	380

INDICE DE TABLAS

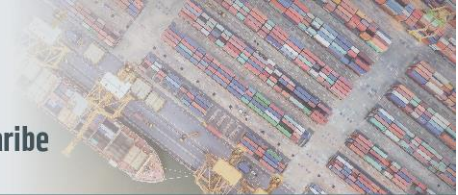
Tabla 1.	Carga Movilizada por Concepto de Comercio Exterior, Transbordo y Otros. Año 2018	14
Tabla 2.	Carga Movilizada por Zona Portuaria 2018	17
Tabla 3.	Carga Movilizada por Tipo de Servicio 2018	18
Tabla 4.	Carga Movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales 2018	18
Tabla 5.	Concesiones Portuarias en Colombia	20
Tabla 6.	Rango de Tiempos de Terminación de los Puertos Concesionados en Colombia	29
Tabla 7.	Concesiones Portuarias en Barranquilla por Tipo de Carga Autorizada	31
Tabla 8.	Concesiones Portuarias en Buenaventura por Tipo de Carga Autorizada	33
Tabla 9.	Concesiones Portuarias en Cartagena por Tipo de Carga Autorizada	34
Tabla 10.	Concesiones Portuarias en Guajira por Tipo de Carga Autorizada	38
Tabla 11.	Concesiones Portuarias en Morrosquillo por Tipo de Carga Autorizada	38
Tabla 12.	Terminales Portuarios en San Andrés por Tipo de Carga Autorizada	39
Tabla 13.	Concesiones Portuarias en Santa Marta y Ciénaga por Tipo de Carga Autorizada	40
Tabla 14.	Concesiones Portuarias en Tumaco por Tipo de Carga Autorizada	41
Tabla 15.	Concesiones Portuarias en Turbo por Tipo de Carga Autorizada	41
Tabla 16.	Resumen Número de Concesiones, por Tipo de Carga y Zona Portuaria	42
Tabla 17.	Principales Etapas de la Solicitud de Concesión Portuaria	100
Tabla 18.	Resumen de las Metodologías de Contraprestación en las Concesiones Portuarias de Colombia	121
Tabla 19.	Metodologías por Tipo de Carga	127
Tabla 20.	Ingresos Totales Netos	129
Tabla 21.	Gastos Especiales de la Operación Portuaria	130
Tabla 22.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Buenaventura	134
Tabla 23.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Cartagena	138
Tabla 24.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Guajira	145
Tabla 25.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Morrosquillo	146
Tabla 26.	Pago de contraprestaciones por concesión portuaria San Andrés	147
Tabla 27.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Santamarta y Ciénaga	148
Tabla 28.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Tumaco	150
Tabla 29.	Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Turbo	151
Tabla 30.	Inversión de la contraprestación por zona portuaria	153
Tabla 31.	Inversión de la contraprestación por tipo de intervención	155
Tabla 32.	Inversiones realizadas con recursos de las contraprestaciones por zona portuaria	156



Tabla 33. Modalidades de Contrato por País.....	311
Tabla 34. Diferencias de Concepto y Periodicidad de la Contraprestación por País.....	312
Tabla 35. Resumen de las Cláusulas en los Contratos de Concesión Portuaria por País	314
Tabla 36. Cuadro Comparativo Plazo de las Concesiones por Países	325
Tabla 37. Estándares de Desempeño de Chile, Costa Rica y Perú	329
Tabla 38. Estándares de Desempeño de Panamá, México y Ecuador.....	331
Tabla 39. Incentivos a las Inversiones Adicionales en América Latina	338
Tabla 40. Incentivos a las Inversiones Adicionales en Chile, Costa Rica y Perú.....	339
Tabla 41. Incentivos a las Inversiones Adicionales en Panamá, México y Ecuador.....	339
Tabla 42. Cargos por volumen movilizado según clasificación de carga j para el año 2012	343
Tabla 43. Incentivos a la Productividad en Latinoamérica.....	344
Tabla 44. Otros Inventivos a la Industria Portuaria en Chile, Costa Rica y Perú.....	346
Tabla 45. Otros Inventivos a la Industria Portuaria en Panamá, México y Ecuador.....	346
Tabla 46. Cuadro Comparativo de Multas entre Países	349
Tabla 47. Comparación Elementos de la Contraprestación por Países.....	361
Tabla 48. Diferencias entre las Metodologías de Contraprestación entre los Países Analizados	363
Tabla 49. Principales Diferencias US por Tonelada, US por Contenedor, US por Metro Cuadrado .	364
Tabla 50. Otros Pagos a Cargo de los Terminales Portuarios.....	365
Tabla 51. Usos de los Recursos de Contraprestación Portuaria	371
Tabla 52. Cuadro comparativo Principales diferencias por países.....	372
Tabla 53. Cuadro Comparativo Principales Diferencias entre Países por Variables.....	373

INDICE DE GRÁFICOS

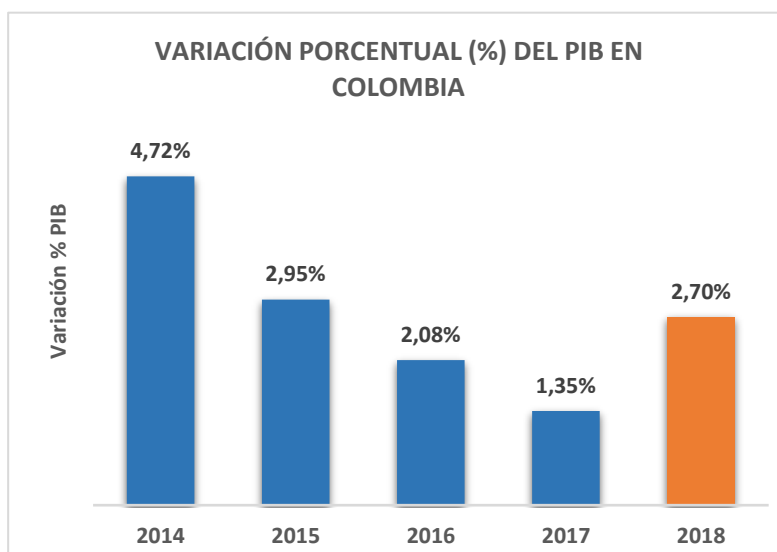
Gráfico 1. Variación Porcentual del PIB 2014-2018.....	10
Gráfico 2. Variación Porcentual de Exportaciones e Importaciones 2014-2018	11
Gráfico 3. No. de Terminales Portuarios por Zona	12
Gráfico 4. Participación Porcentual del Número de Concesiones por Zona Portuaria	12
Gráfico 5. Inversión Portuaria 2011-2018 (No incluye Barranquilla)	13
Gráfico 6. Participación Porcentual por Tipo de Carga Movilizada Año 2018	16
Gráfico 7. Participación Porcentual de los Gastos Especiales de la Operación Portuaria.....	131
Gráfico 8. Participación Porcentual de los Impuestos Generales Causados	132
Gráfico 9. Participación Porcentual del total de los Gastos por Operación Especial Portuaria e Impuestos Generales Causados.....	133
Gráfico 10. Inversión Porcentual por Zona Portuaria.....	154
Gráfico 11. Porcentaje de Inversión por Tipo de Intervención	155
ANEXO No. 1 (Listado de contraprestaciones pagadas en 2017-2018 ZP B/QUILLA.....	382
ANEXO No. 2 (Concesiones Río Magdalena).....	384



1. Los puertos, el transporte y su importancia en la economía

En el período comprendido entre los años 2010 y 2014, la economía colombiana experimentó un auge; la tasa media del Producto Interno Bruto – PIB se situó en 4,9%. No obstante, durante los últimos años la economía colombiana ha experimentado algo de desaceleración, pasando de un crecimiento del PIB en 2014 del 4,72% (USD 781.588 millones de dólares) a una tasa de crecimiento del PIB de 2,70% en 2018 (USD 854.721 millones de dólares). De acuerdo con las proyecciones del Banco de la República, el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, en 2019 se espera que Colombia cuente con una tasa de crecimiento del PIB que podría estar entre 3,0% y 3,5%. A continuación, se presenta la evolución del PIB en los últimos años:

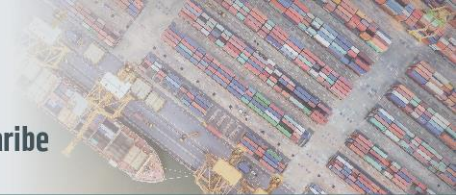
Gráfico 1. Variación Porcentual del PIB 2014-2018



Fuente: DANE. Elaboración: Duarte & Morales

La infraestructura portuaria en Colombia juega un rol estratégico en el intercambio comercial y en el crecimiento de la economía nacional, más del 90% de los productos que se exportan e importan del país se hacen a través de las instalaciones portuarias¹. Sin embargo, la desaceleración económica nacional como internacional han afectado el intercambio comercial. En 2013, Colombia exportó mercancías por valor de USD 58.823 millones de dólares FOB. No obstante, entre 2014 y 2016, el país experimentó una disminución en el valor de las exportaciones, con una variación en 2014 de -6,75%, en 2015 de -34,43% y en 2016 de -11,8% (Ver gráfico 2). En los años 2017 y 2018, las exportaciones han presentado una leve recuperación, sin alcanzar los niveles del año 2014. En 2018 se exportaron

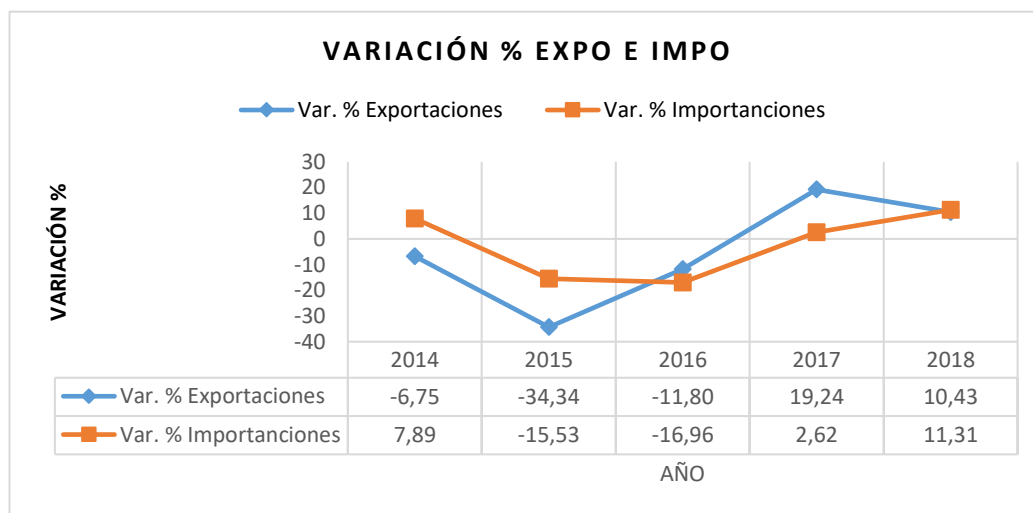
¹ De acuerdo con las cifras del Departamento Nacional de Planeación (documento borrador de Conpes Logístico pag. 47), los puertos marítimos se consolidaron como los nodos de comercio exterior más representativos dentro del total de movilización de carga para el año 2017, con un 96,3 % de participación; el resto se moviliza por el modo aéreo y terrestre.



mercancías por valor de USD 41.831 millones de dólares FOB, con una variación positiva de 10,43% con respecto al año anterior.

De igual forma, las importaciones se han visto afectadas por la desaceleración de la economía nacional. En el año 2013 Colombia importaba mercancía por valor de USD 56.620 millones de dólares FOB; en 2014 las exportaciones presentaron una variación positiva de 7,89%, con respecto al año anterior, pero entre 2015 y 2016 las importaciones decrecieron; en el 2015 en -15,53% y en el 2016 en -16,96% (Ver grafica 2). sin embargo, en los dos últimos años (2017 y 2018), las importaciones han presentado crecimiento (Ver grafica 2). En 2018 se importaron mercancías por valor de USD 48.944 millones de dólares FOB, con una variación positiva de 11,31%, frente al año anterior. A continuación se presenta la evolución en los últimos años de las exportaciones e importaciones de Colombia:

Gráfico 2. Variación Porcentual de Exportaciones e Importaciones 2014-2018



Fuente: DANE. Elaboración: Duarte & Morales

1.1. Situación de los puertos colombianos en la actualidad

Actualmente existen diez (10) Zonas Portuarias Marítimas definidas en Colombia acorde con los informes de la Superintendencia de Transporte. En el presente estudio se detallan los puertos ubicados en nueve (9) Zonas Portuarias localizadas sobre la línea de playa o muy cerca al mar, como es el caso de la Zona Portuaria de Barranquilla. Estas nueve (9) Zonas Portuarias movilizan la totalidad de la carga marítima del comercio exterior colombiano. La Zona Portuaria del Río Magdalena, que incluye los puertos que operan sobre el río, no se incluyen en el estudio, dado que en su gran mayoría moviliza carga interna cuyo destino es alguna de las terminales portuarias marítimas. En las nueve (9) zonas portuarias existen setenta y ocho (78) concesiones portuarias que movilizan distintos tipos de carga; de estas concesiones cincuenta y cuatro (54) tuvieron tráfico en el 2018. A continuación, se presenta una gráfica con el número de concesiones por Zona Portuaria:

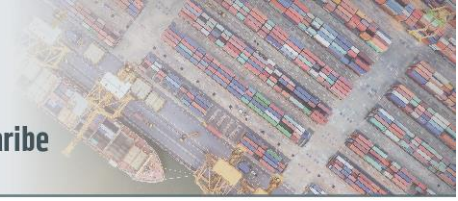
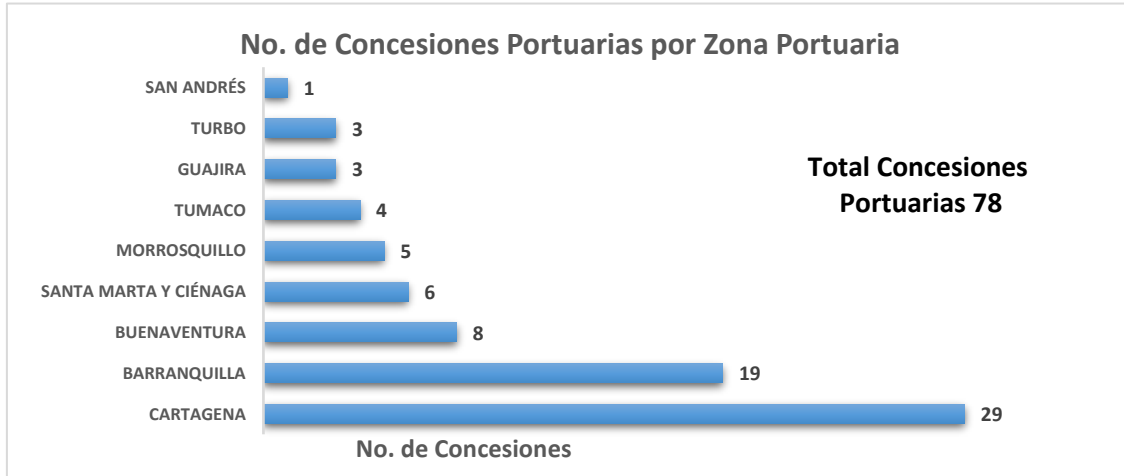


Gráfico 3. No. de Terminales Portuarios por Zona

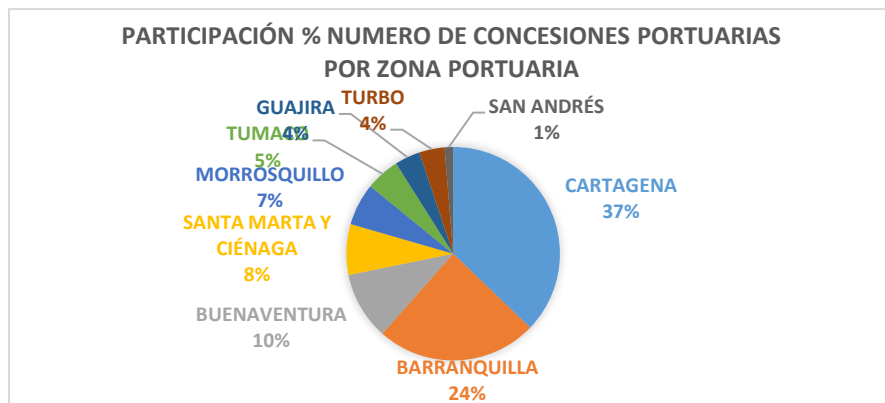


Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales

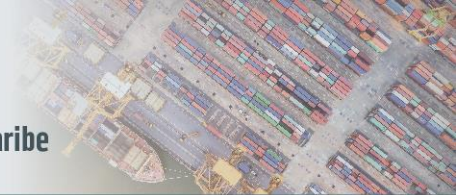
De acuerdo con el número de concesiones por Zona Portuaria, se puede afirmar que la Zona Portuaria de Cartagena es la que cuenta con el mayor número de concesiones y terminales portuarios con 29 concesiones y 21 instalaciones portuarias activas, lo cual representa el 37% del total de las concesiones marítimas de Colombia. En el segundo lugar se sitúa la Zona Portuaria de Barranquilla, con 19 concesiones y 10 terminales portuarios activos, lo que representa el 24% del total de las concesiones. Finalmente, en el tercer lugar se ubica la Zona Portuaria de Buenaventura, que con 8 concesiones y 5 instalaciones portuarias representa el 10% del total de concesiones portuarias marítimas del país.

A continuación, se presenta gráfica con la participación porcentual por número de puertos en las zonas portuarias:

Gráfico 4. Participación Porcentual del Número de Concesiones por Zona Portuaria



Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales



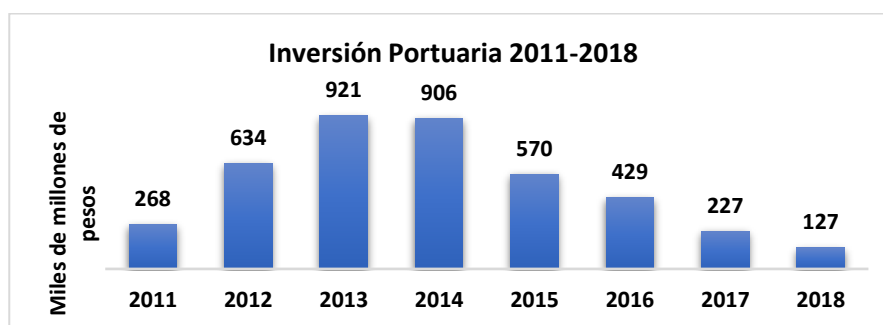
a) Inversión portuaria

Durante el período comprendido entre 2011 y 2018 se han invertido en terminales portuarias por un poco más de 4 billones de pesos, de acuerdo con los planes de inversión ejecutados por los puertos adjudicados por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, quien ha efectuado 59 concesiones en Colombia², exceptuando los terminales de la Zona Portuaria de Barranquilla y del Río Magdalena³. La inversión en el periodo 2011-2018 se destinó principalmente a la construcción de los sistemas de cargue directo de carbón, la mejora y ampliación de la tecnología de los puertos TCBuen (Buenaventura) y Contecar (Cartagena), especializados en el transporte de carga contenedorizada, la modernización de los terminales de las Sociedades Portuarias Regionales de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta y la construcción de nuevos terminales portuarios, entre los cuales se encuentran la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce (multipropósito), Sociedad Portuaria el Cayao (Gas Licuado) y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía (Hidrocarburos)⁴.

Como resultado de las inversiones realizadas entre 2011 y 2018, la capacidad de carga de los terminales portuarios colombianos pasó de 286 millones de toneladas en 2010 a 444 millones de toneladas en 2018⁵; cabe resaltar que la inversión estimada por la ANI ha disminuido considerablemente en los últimos años.

A continuación, se presenta gráfica con la inversión obligatoria en infraestructura portuaria⁶, exceptuando la Zona Portuaria de Barranquilla y del Río Magdalena:

Gráfico 5. Inversión Portuaria 2011-2018 (No incluye Barranquilla)



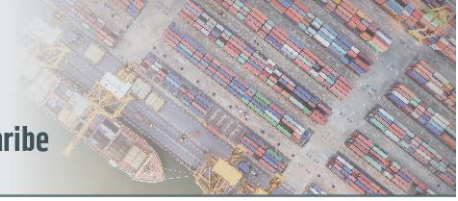
Fuente: ANI. Elaboración: Duarte & Morales. (*) La inversión del año 2018 incluye hasta el mes de noviembre.

² El Estudio analiza los puertos marítimos de Colombia con corte a 31 de diciembre de 2018.

³ En la zona portuaria de Barranquilla y a lo largo del Río Magdalena hay 38 concesiones portuarias manejadas por Cormagdalena.

⁴ ANI. Informe de gestión 2018. Pág. 43

⁵ ANI. Informe de gestión 2018. Pág. 43



b) Calidad de la infraestructura portuaria

A pesar de la inversión realizada en los últimos años, The Global Competitiveness Report 2018 del World Economic Forum, el cual estudia la competitividad de 137 economías del mundo con base en el análisis de 12 pilares para el desarrollo, entre los cuales se encuentra la infraestructura, Colombia ocupa el puesto No. 72 a nivel general en competitividad global, por debajo de Panamá (puesto No. 7), Chile (puesto No. 32), Uruguay (puesto No. 33) y México (puesto No. 60). De acuerdo con el mencionado reporte, Colombia ocupa el puesto No. 72 en general, con un puntaje de 4,0 en la eficiencia de los servicios portuarios, por debajo de Panamá (Puntaje de 5,7) Uruguay (Puntaje 4,8), Chile (Puntaje 4,8), Ecuador (Puntaje 4,4) y México (Puntaje 4,3), pero con el mismo puntaje de la media de Latinoamérica y el Caribe.

c) Carga Movilizada para el Comercio Exterior, Transbordo de Mercancías y Otros

De acuerdo con la información reportada por la Superintendencia de Transporte⁷, durante el año 2018 se movilaron un total de 199.301.740 toneladas en los distintos puertos marítimos y fluviales de Colombia. Del total movilizado, 196.955.422 toneladas se transportaron a través de los terminales marítimos de Colombia, lo cual representa el 98,82% de la carga movilizada. Cabe decir que 130.725.005 toneladas fueron exportadas, lo cual equivale al 66,37% de la carga marítima movilizada y 38.634.549 toneladas fueron importadas, equivalente 19,62% de la carga marítima movilizada. Las exportaciones e importaciones representan el 85,99% de la carga movilizada a través de terminales portuarios marítimos en 2018; por concepto de transbordo de mercancía, se movilaron 22.919.848 toneladas, lo cual representa el 11,64%.

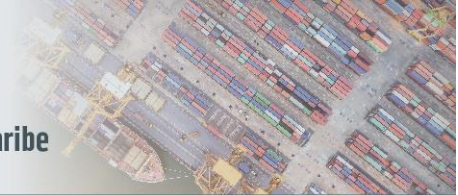
A continuación, se presenta la carga movilizada por modalidad:

Tabla 1. Carga Movilizada por Concepto de Comercio Exterior, Transbordo y Otros. Año 2018

ZONA PORTUARIA	EXPORTS	IMPORTS	CABOTAJE	FLUVIAL	Movilizaciones a Bordo	Transbordo	Tránsito Internacional	Transitoria	Total Tráfico Portuario
Santa Marta y Ciénaga	49.900.885	6.418.736	1.362.512	0	0	15.947	0	0	57.698.080
Cartagena	10.687.404	8.943.195	2.255.617	6404	19	15.576.601	293.102	37.797	37.800.139
Guajira	31.428.434	433.651	0	0	0	0	0	0	31.862.085
G. Morrosquillo	30.127.928	563.281	52.632	0	0	0	0	0	30.743.841
Buenaventura	4.087.936	14.453.963	11.904			7.327.300			25.881.103
Barranquilla	3.124.956	7.574.799	298.869	46767	0	0	7.271	5.324	11.057.986
Turbo	777.810	137.618	38.670						954.098
Tumaco	585.332	0	28.069	1513					614.914
San Andrés	4.370	109.306	229.066				292	142	343.176
TOTAL	130.725.055	38.634.549	4.277.339	54.684	19	22.919.848	300.665	43.263	196.955.422

Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales.

⁷ Información reportada por la Superintendencia de Transporte con corte a 31 de diciembre de 2018



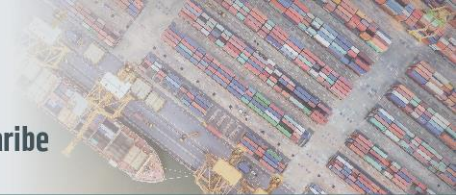
1.1.1 Zonas Portuarias en Colombia

Para efectos del presente estudio, adoptamos la siguiente definición de Zona Portuaria en Colombia: **Espacio geográfico donde se localizan varias Sociedades Portuarias o Terminales Portuarios Marítimos y Fluviales.** De acuerdo con la información suministrada por la Superintendencia de Transporte, en Colombia existen diez (10) Zonas Portuarias donde se concentran varias terminales portuarias que ofrecen servicios de cargue y descargue para diferentes tipos de carga y diferentes tipos de buques. A continuación, se relacionan las Zonas Portuarias⁸:

1. Zona Portuaria de Barranquilla
2. Zona Portuaria de Buenaventura
3. Zona Portuaria de Cartagena
4. Zona Portuaria de Guajira: Puerto Bolívar, Dibulla, Uribia (Bahía Portete)
5. Zona Portuaria de Morrosquillo: Coveñas, Tolú
6. Zona Portuaria de San Andrés
7. Zona Portuaria de Santa Marta y Ciénaga
8. Zona Portuaria de Tumaco
9. Zona Portuaria de Turbo: Urabá
10. Zona Portuaria del Río Magdalena (Desde Puerto Salgar hasta el Puente Pumarejo)

En el año 2018 las distintas zonas portuarias marítimas movilizaron un total de 196.955.422 toneladas, las cuales se distribuyen según el tipo de carga de la siguiente manera: En primer lugar, se encuentra el carbón, el cual representa el 44% del total de la carga marítima movilizada (85.659.524 toneladas): en segundo lugar se encuentra el granel líquido, equivalente al 25% de la carga movilizada

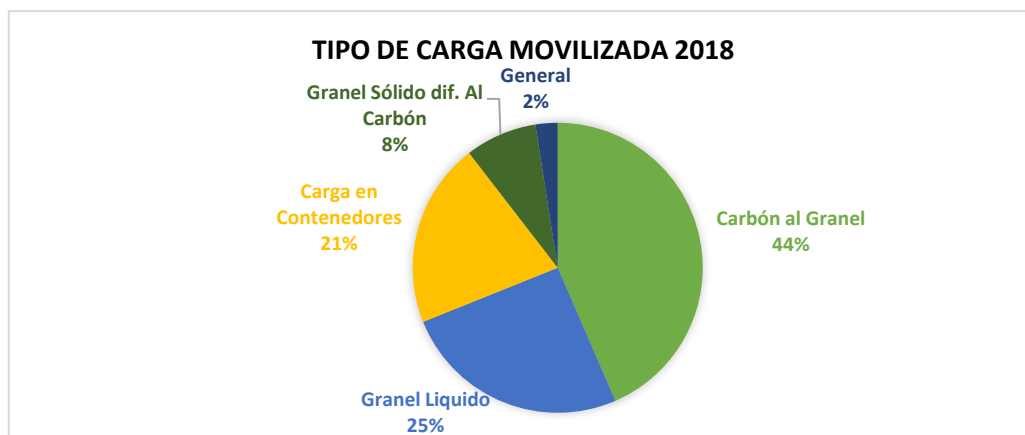
⁸ La Zona Portuaria del Río Magdalena, que incluye los puertos que operan sobre este río, no se incluyen en este estudio, dado que en su gran mayoría, los puertos fluviales del Río Magdalena movilizan carga interna que finaliza en alguna de las sociedades portuarias marítimas.



(50.075.792 toneladas) y en tercer lugar se encuentra la carga en contenedores, con el 21% del total de la carga movilizada (40.616.967).

A continuación, se presenta gráfica con el total de la carga movilizada:

Gráfico 6. Participación Porcentual por Tipo de Carga Movilizada Año 2018



Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales.

De acuerdo con el tipo de carga movilizada, las zonas portuarias se han especializado; así es como en el año 2018 las Zonas Portuarias de Santa Marta, Ciénaga y la Guajira movilizaron el 93,31% del total del carbón; las Zonas Portuarias de Cartagena y Buenaventura transportaron el 92,43% de la carga de contenedores; las Zonas Portuarias de Buenaventura, Barranquilla y Cartagena movilizaron el 89,83% de la carga General; las Zonas Portuarias de Golfo de Morrosquillo y Cartagena, transportaron el 83,51% del granel líquido y las Zonas Portuarias de Buenaventura y Barranquilla movilizaron el 67,47% del granel solido distinto al carbón. A continuación, se presenta la tabla con el tipo de carga movilizada por zona portuaria en 2018:

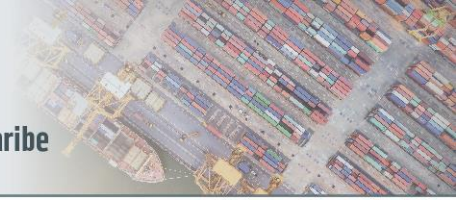


Tabla 2. Carga Movilizada por Zona Portuaria 2018

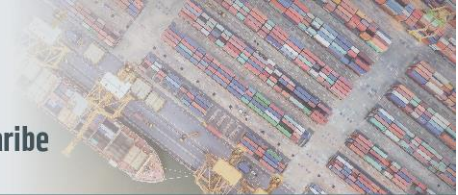
Zona Portuaria	Carbón al Granel	Carga en Contenedores	General	Granel Líquido	Granel Sólido dif. Al Carbón	Total Toneladas
Santa Marta y Ciénaga	49.015.116	798.566	232.307	5.499.646	2.152.445	57.698.080
Cartagena	1.510.477	21.557.013	575.906	11.928.270	2.228.473	37.800.139
Guajira	31.428.433	8.846	43.642	288.162	93.002	31.862.085
Golfo de Morrosquillo	316.869	0	814	29.890.276	535.882	30.743.841
Buenaventura	1.133.317	15.987.104	1.871.174	583.790	6.305.718	25.881.103
Barranquilla	2.255.312	1.355.247	1.916.888	1.209.612	4.320.927	11.057.986
Turbo	0	794.097	149.999	10.002	0	954.098
Tumaco	0	0	0	590.920	23.994	614.914
San Andrés	0	116.094	62.014	75.114	89.954	343.176
TOTAL	85.659.524	40.616.967	4.852.744	50.075.792	15.750.395	196.955.422

Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales

De acuerdo con información de la Superintendencia de Transporte, para el año 2018 el carbón fue el principal producto exportado a través de los puertos marítimos, con el 65,5% (85.659.524 toneladas) del total de las exportaciones; el segundo producto exportado es el petróleo bruto con el 28,6% (37.388.702 toneladas) del total y el tercer lugar lo ocupa la hulla coque y briquetas con el 1,5% del total exportado (1.915.380 toneladas). Entre otros productos exportados se encuentran: banano, azúcar, aceites, café, polietileno y productos químicos, entre otros.

Por otra parte, dentro de los principales productos importados durante el 2018, se encuentra en primer lugar el petróleo refinado, el cual representa el 17,9% (6.909.467 toneladas) del total de las importaciones; en segundo lugar está el maíz, equivalente al 12,1% (4.691.583 toneladas) del total de las importaciones y en tercer lugar otros cereales, con el 8,3% (3.226.442 toneladas) del total de las importaciones. Entre otros productos importados se encuentran: productos químicos (6,1%), acero (4,5%), cajas y embalajes (4,5%), menaje doméstico (4,1%) soya (2,9%), trigo (2,6%), productos alimenticios (2,5%) y otros productos (34,5%).

Del total de 196.955.422 toneladas movilizadas en los puertos marítimos durante 2018, 90.314.284 toneladas se transportaron a través de terminales portuarios de servicio público, las cuales representan el 45,86% del total y 106.641.138 toneladas se transportaron a través de puertos de servicio privado, equivalentes al 54,14% del total. De un lado, cabe decir que los puertos de servicio privado se especializan en el transporte de carbón y granel líquido, principalmente hidrocarburos; ambos tipos de carga representan el 98,42% del total de la carga de los terminales portuarios de servicio privados y por otro lado, los puertos de servicio público tienen vocación hacia el transporte de carga de contenedores, carga general y granel sólido diferente al carbón, la cual representa el 65,92% del total de la carga de los puertos de servicio público.



A continuación, se detalla la carga movilizada por los puertos de servicio público y privado:

Tabla 3. Carga Movilizada por Tipo de Servicio 2018

Tipo de Servicio	Carbón al Granel	Carga en Contenedores	General	Granel Líquido	Granel Sólido dif. Al Carbón	Total Toneladas
Servicio Público	23.747.356	40.608.121	4.701.627	7.034.586	14.222.594	90.314.284
Servicio Privado	61.912.168	8.846	151.117	43.041.206	1.527.801	106.641.138
TOTAL	85.659.524	40.616.967	4.852.744	50.075.792	15.750.395	196.955.422

Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales.

Sociedades Portuarias Regionales

Las Sociedades Portuarias Regionales de Buenaventura, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla son los actores principales en la movilización de carga y en el desarrollo portuario del país. Durante el año 2018, las Sociedades Portuarias Regionales movilizaron 33.070.509 toneladas, lo cual representa el 16,79% del total movilizado en el año y el 36,62% fue movilizado por puertos de servicio público. En el 2018, las Sociedades Portuarias Regionales movilizaron el 51,24% del total de la carga general, el 48,59% del total del granel sólido diferente al carbón y 44,16% del total de la carga en contenedores. A continuación, se presenta la carga movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales en 2018:

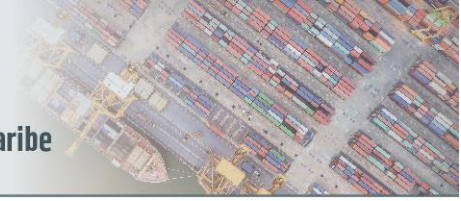
Tabla 4. Carga Movilizada por las Sociedades Portuarias Regionales 2018

Sociedad Portuaria Regional	Carbón al Granel	Carga en Contenedores	General	Granel Líquido	Granel Sólido dif. Al Carbón	Total Toneladas
Buenaventura	0	11.191.545	1.624.639	500.214	3.870.647	17.187.045
Santa Marta	3.008.283	798.566	232.307	547.640	2.152.445	6.739.241
Cartagena	0	4.607.316	1.692	0	0	4.609.008
Barranquilla	926.234	1.338.108	627.793	12.487	1.630.593	4.535.215
Total SPR	3.934.517	17.935.535	2.486.431	1.060.341	7.653.685	33.070.509

Fuente: Superintendencia de Transporte. Elaboración: Duarte & Morales.

1.1.2. Terminales por tipos de carga

Para describir las diferentes clases de Terminales Portuarias existentes en Colombia, es preciso aclarar que el concepto de Terminal Portuaria no se encuentra definido en la legislación portuaria



colombiana. En el Artículo 5º *Definiciones* de la Ley 1 de 1991,- Estatuto de Puertos Marítimos- se incluyen algunas definiciones que destacamos a continuación y que se usarán a lo largo del presente documento:

5.1. Actividad portuaria. *Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.*

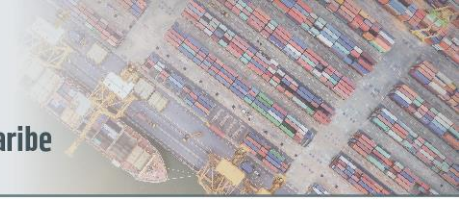
5.2. Concesión portuaria. *La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y la Corporación del Río Grande de La Magdalena – Cormagdalena, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas 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.*

“5.11. Puerto. *Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras, canales de acceso, instalaciones y de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.”*

5.20. Sociedad portuaria. Reglamentado por el Decreto 4681 de 2008. *Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.*

En Colombia cuando se hace alusión a un puerto, se le asimila a una concesión portuaria sin importar que ésta sea un recinto y/o una terminal portuaria especializada, un puerto y/o terminal multipropósito con varias terminales operativas en su interior, como comúnmente se utiliza en otros países donde se desarrolla la actividad portuaria. Sin embargo, los puertos, considerados como el conjunto de elementos físicos que permiten realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, pueden incluir varias concesiones con áreas necesarias para la ejecución de las actividades propias.

Por lo tanto, en términos generales, las setenta y ocho (78) Sociedades Portuarias que se enumeran a continuación, por tipo de carga y que operan dentro de una Zona Portuaria en Colombia son catalogadas como Concesiones Portuarias, que a su vez también son llamadas Terminales Portuarias. El tipo de carga que se detalla en cada una de las sociedades portuarias corresponde al tipo de carga autorizada en cada contrato de concesión.



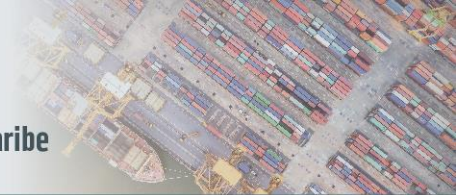
Para el análisis, se incluyeron diecinueve (19) Sociedades Portuarias que se encuentran en la Zona Portuaria de Barranquilla por la importancia para el comercio exterior en el volumen y tipo de carga que movilizan. Sin embargo, es importante tener en cuenta que para efectos de la autorización y gestión de los contratos de concesión, las Sociedades Portuarias que se encuentran ubicadas en la Zona Portuaria del Río Magdalena (que incluye las que se encuentran en Barranquilla sobre el Río Magdalena), corresponde a la Corporación del Río Grande de La Magdalena – Cormagdalena. Las demás Sociedades Portuarias corresponden a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI. A continuación, se relaciona cada una de las sociedades portuarias marítimas del país, en las 9 zonas portuarias antes descritas, con el respectivo tipo de carga autorizado, fecha de inicio y fin:

Tabla 5. Concesiones Portuarias en Colombia

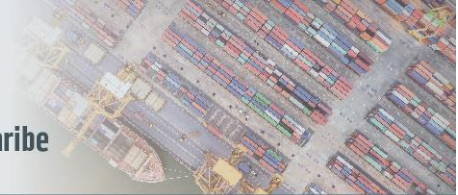
	ZONA PORTUARIA	SOCIEDAD PORTUARIA	TIPO DE CARGA AUTORIZADA	FECHA DE SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO	AÑO DE TERMINACIÓN
1.	BARRANQUILLA	Vopak Colombia S.A. (Antes Colterminales)	Graneles Líquidos Productos de petróleo	4 febrero 1993	2033
2.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, Puerto de Barranquilla	Carga General Granel Contenedores	12 Julio 1993	2033
3.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza	Graneles Carbón Líquidos Contenedores	1 agosto 1998	2028
4.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S. A – Muelle 2	Granel Sólido	11 marzo 2004	2024
5.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S. A – Muelle 1a Y 1b	Granel Sólido Granel Líquido	24 marzo 2004	2024
6.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Rio Grande S.A	Carbón Carga General Contenedores	22 diciembre 2004	2024



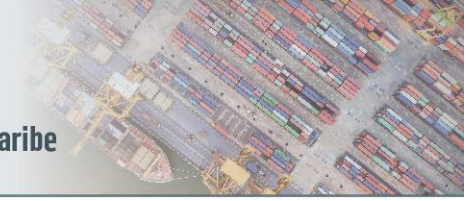
7.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Riverport S.A.	Graneles Agrícolas Carbón Coque	2 mayo 2006	2036
8.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Rio Grande S.A.	Carga General Carbón	8 agosto 2006	2024
9.	BARRANQUILLA	Omniport S.A. (Antes Pizano)	Trozas de madera	21 septiembre 2006	2026
10.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria del Caribe S.A.	Carbón Graneles sólidos Graneles líquidos	23 agosto 2007	2037
11.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Riomar S.A.	Productos de mar	25 agosto 2008	2028
12.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla	Granel Sólido Granel Líquido Carga General Contenedores	24 febrero 2009	2029
13.	BARRANQUILLA	Compas S.A.	Graneles	27 febrero 2009	2029
14.	BARRANQUILLA	Barranquilla International Terminal Company - Bitco S.A.	Granel Sólido Granel Líquido Carga General Contenedores	4 febrero 2010	2040
15.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Aquamar S.A.	Embarque y desembarque de pasajeros	25 enero 2011	2031
16.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Marinas del Caribe	Embarque y desembarque de pasajeros	13 diciembre 2011	2031



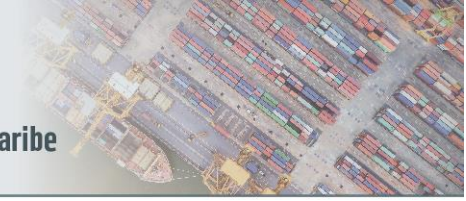
17.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Palermo S.A.	Combustibles Lubricantes	29-jun-2004	2024
18.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Portmagdalena S.A.	Graneles líquidos Productos químicos y productos blancos y negros derivados del petróleo	30 diciembre 2013	2033
19.	BARRANQUILLA	Sociedad Portuaria Novo Porto S.A.	Granel Sólido Granel Líquido Carga General	26 noviembre 2014	2034
20.	BUENAVENTURA	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.	Carga General, Contenedores, Graneles sólidos, Graneles líquidos	28 diciembre 2007	2037
21.	BUENAVENTURA	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores S.A. – TC BUEN S.A. (antes Sociedad Portuaria Complejo Portuario Industrial de Buenaventura)	Carga General, Contenedores	22 junio 2007	2044
22.	BUENAVENTURA	Agencia Logística de las Fuerzas Militares, Muelle 13	Carga general, Graneles limpios.	6 enero 1994	2024
23.	BUENAVENTURA	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.	Carga general, Graneles líquidos, Graneles Sólidos Contenedores	21 febrero 1994	2034
24.	BUENAVENTURA	Sociedad Grupo Portuario S.A. - El vacío	Carga general, Graneles limpios, Carbón	4 marzo 1997	2037
25.	BUENAVENTURA	Sociedad Grupo Portuario S.A., 50 mts.	Carga general, Graneles líquidos, Granel sólido, Contenedores, Carbón	28 diciembre 2005	2025



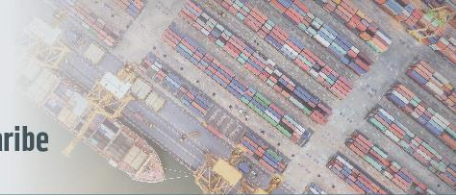
26.	BUENAVENTURA	Sociedad Grupo Portuario S.A., Lotes A1 – A2	Carga general, Contenedores, Graneles sólidos,	30 diciembre 2008	2028
27.	BUENAVENTURA	Compañía de Puertos Asociados S.A. – COMPAS Buenaventura (antes Sociedad Portuaria Cementeras Asociadas S.A.- CEMAS y Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A.)	Cereales Graneles Sólidos	22 octubre 1999	2021
28.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Bavaria S.A.	Graneles limpios de importación y exportación	28 febrero 2007	2027
29.	CARTAGENA	Sociedad portuaria El Cayao S.A.E.S. P	Hidrocarburos Gas natural licuado	17 Julio 2015	2035
30.	CARTAGENA	Sociedad Zona Franca ARGOS S.A.S. (Cementos Argos)	Graneles Sólidos	8 marzo 2010	2030
31.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Puerto de Mamonal S.A. MUELLE ADICIONAL 135 MTS	Carga General, Contenedores, Graneles sólidos, Graneles líquidos, Carbón Combustibles-hidrocarburos	22 diciembre 2004	2034
32.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena CONTECAR	Carga general, Contenedores, Graneles secos, Vehículos	31 diciembre 2008	2038
33.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Bullpesa S.A.	Líquidos a granel, Hidrocarburos, petróleo crudo y/o sus mezclas	4 noviembre 2016	2035



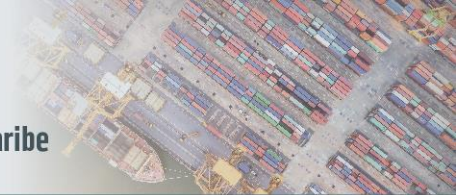
34.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Algranel S.A.	Químicos y líquidos a Granel	21 abril 1994	2034
35.	CARTAGENA	Sociedad Coremar Shore Base S.A.	Carga General, Carga de proyectos, Carga propia de apoyo al sector petro-minero (Agua potables, cementos, alimentos, contenedores, químicos y lodos)	20 agosto 2015	2035
36.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria del Dique S.A. (antes Sociedad Operadora Zona Franca Industrial de Bienes y servicios de Cartagena de Indias S.A. – ZONAFRANCA S.A.)	Carga general, a Granel y en Contenedores	5 octubre 2004	2024
37.	CARTAGENA	Sociedad Oiltanking Colombia - (antes Sociedad Dow Química de Colombia)	Productos Químicos y Graneles líquidos	30 diciembre 1997	2037
38.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria DEXTON S. A	Estireno, Aceite mineral	30 septiembre 2011	2031
39.	CARTAGENA	Sociedad Terminal de IFO'S	Carga líquida al granel, Combustibles líquidos derivados del petróleo, Petróleo crudo y/o sus mezclas	10 mayo 2014	2034
40.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.	Carga General Contenedores Gráneles Sólidos Gráneles Líquidos	8 Julio 1993	2033
41.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A. (Antes TEXACO)	Combustibles, Bases lubricantes y aditivos	29 mayo 2003	2023
42.	CARTAGENA	Sociedad Transpetrol Ltda.	Carga General Suelta:	7 febrero 2012	2032



			Provisiones y Suministros para los buques de la sociedad		
43.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Buenavista (antes Sociedad Portuaria Mamonal – Abonos Colombianos S.A. ABOCOL)	Carga General, Graneles Sólidos, Graneles Líquidos, Contenedores	30 septiembre 1997	2017
44.	CARTAGENA	Compañía Puertos Asociados S.A. – COMPAS S.A. (antes Sociedad Marítimo Muelles El Bosque S.A.)	Carga general, Carga de proyectos, Cargas a granel, Coque, Vehículos Especialmente: Contenedores	8 Julio 1992	2032
45.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Olefinas y Derivados S.A.	Gases licuados	21 marzo 2007	2027
46.	CARTAGENA	Sociedad ATUNAMAR Limitada	Productos de la pesca	24 diciembre 2014	2034
47.	CARTAGENA	VOPAK de Colombia S.A. (Antes Colterminales)	Químicos y líquidos a granel	29 diciembre 2005	2025
48.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.	Graneles líquidos, Hidrocarburos de exportación, Graneles sólidos, Carga General	15 abril 2011	2031
49.	CARTAGENA	Sociedad Refinería de Cartagena S.A. - REFICAR	Coque de Petróleo al granel, Azufre en pastillas granuladas	31 diciembre 2015	2035
50.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Transmarsyp	Carga general en la modalidad de cabotaje Contenedores Cargas sueltas, Graneles Sólidos, Carga paletizada, materiales de construcción en general,	16 agosto 2006	2026



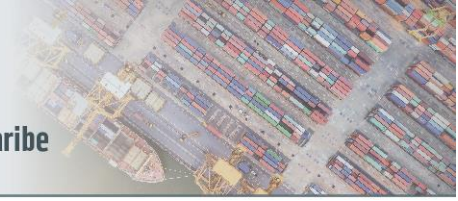
			Lubricantes en tambores y carga clasificada IMO (cilindros de gas propano)		
51.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A.	Combustible tipo Hidrocarburos y derivados	30 Julio 2010	2030
52.	CARTAGENA	Exxon-Mobil de Colombia - lubricantes	Bases lubricantes	2015	2016
53.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Operadora Internacional cesión por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (Edurbe).	Atraque, permanencia y zarpe de naves mayores turísticas, en algunos casos naves de guerra, de gobierno privadas	26 diciembre 2014	2034
54.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Cocoliso Alcatraz	Madera Víveres al Granel	8 junio 2010	2018
55.	CARTAGENA	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena Muelle 9	Carga general y contenedores	8 junio 2010	2030
56.	CARTAGENA	SOCIEDAD C.I. OCEANOS S.A.	Camarón en neveras	27 mayo 2010	2016
57.	GUAJIRA	Sociedad Portuaria Puerto Brisa S. A	Granel Solido: Carbón, Coque, Antracitas Contenedores Material Estibado	6 agostos 2010	2040
58.	GUAJIRA	Puerto Bolívar Cerrejón Zona Norte S.A. "CZN" (INTERCOR Y CARBONES DEL CERREJÓN)	Carbón de exportación	21 diciembre 2001	2033
59.	GUAJIRA	Sociedad Portuaria De La Península S.A. "PENSOPORT"	Cargue y descargue de mercancías: Electrodomésticos, juguetería, telas, bolsos y carteras, calzado, artículos para el hogar, misceláneos.	19 noviembre 2009	2029



60.	MORROSQUILLO	Empresa Colombiana Pesquera de Tolú - PESTOLÚ S.A.	Descargue de productos de pesca y aprovisionamiento de las embarcaciones pesqueras	6 noviembre 2013	2021
61.	MORROSQUILLO	Sociedad Portuaria Palermo S.A. – MUELLE COVEÑAS	Combustibles y lubricantes	28 diciembre 2005	2025
62.	MORROSQUILLO	Sociedad Portuaria Oleoducto Central S.A. "OCENSA S.A."	Graneles líquidos, Hidrocarburos de exportación	6 diciembre 1996	2036
63.	MORROSQUILLO	CENIT Coveñas Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. (antes Terminal Petrolero de Coveñas Ecopetrol)	Graneles líquidos, Hidrocarburos de exportación	18 mayo 2007	2027
64.	MORROSQUILLO	Compañía de Puertos Asociados S.A. – COMPAS Tolú (antes Sociedad Portuaria Golfo de Morrosquillo)	Carga general, Contenedores, Graneles sólidos. Yeso, Clinker, arena, caliche, cemento, carbón, escoria, otros minerales, tubería en general, equipos, maquinaria, vehículos, insumos, repuestos y productos necesarios para la industria cementera.	26 septiembre 1996	2036
65.	SAN ANDRÉS	Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. Antes: Sociedad Portuaria Arenal De La Zona Atlántica S.A. En La Isla De San Andrés	Combustibles líquidos de cabotaje	18 septiembre 2007	2027
66.	SANTA MARTA Y CIENAGA Municipio: Ciénaga	Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A	Carbón Mineral	23 abril 1998	2018



67.	SANTA MARTA Y CIENAGA Municipio: Sta. Marta	Sociedad Ecopetrol S.A. – Terminal Marítimo de Pozos Colorados - CENIT Santa Marta Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S.	Combustibles y derivados del petróleo	16 junio 2010	2030
68.	SANTA MARTA Y CIENAGA Municipio: Sta. Marta	American Port Company Inc. - Puerto Drummond	Carbón Mineral	21 diciembre 1992	2043
69.	SANTA MARTA Y CIENAGA Municipio: Ciénaga	Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A.	Carbón Mineral	31 marzo 2011	2041
70.	SANTA MARTA Y CIENAGA Municipio: Sta. Marta	Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.	Graneles Contenedores Carga General Carbón	24 junio 1993	2033
71.	SANTA MARTA Y CIENAGA Municipio: Sta. Marta	Sociedad portuaria LAS AMÉRICAS S.A. - Terminal de gránales líquidos del Caribe S.A.S. – TERLICA S.A.S.	Graneles líquidos: aceites vegetales, bases lubricantes, hidrocarburos y derivados del petróleo, biocombustible, químicos líquidos	22 septiembre 2015	2035
72.	TUMACO	Sociedad Portuaria Tumaco Pacific Port S.A.	Carga General Aceite De Palma Madera	1 agosto 2017	2047
73.	TUMACO	Sociedad Portuaria Puerto Hondo S.A.	PESQUERO: Atún, productor derivados de la pesca, contenedores para el transporte de los	6 octubre 2011	2031



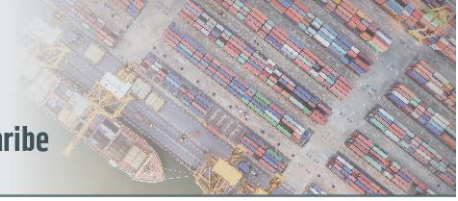
			productos y subproductos procesados y no procesados de la pesca		
74.	TUMACO	Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos - CENIT TUMACO	Hidrocarburos y derivados del Petróleo	5 febrero 2013	2033
75.	TUMACO	Sociedad Portuaria PETRODECOL S.A.	Hidrocarburos y derivados del Petróleo	29 diciembre 2015	2033
76.	TURBO	C.I Unión De Bananeros De Urabá - C.I UNIBAN S.A.	Banano, Plátano De Exportación, Bienes y Materias Primas propios necesarios para la Producción, beneficio y empaque de la fruta	21 diciembre 2016	2036
77.	TURBO	Sociedad Promotora Bananera S.A. - PROBÁN S.A.	Transporte a terceros de carga diferente al banano	31 Julio 2017	2037
78.	TURBO	Sociedad Portuaria Punta De Vaca S.A.	Combustibles líquidos	30 diciembre 2008	2028

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en las distintas Zonas Portuarias del país. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura "ANI" y de La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena "Cormagdalena"

De acuerdo con las fechas de finalización de cada una de las concesiones antes expuestas, se puede observar que, de los 78 contratos de concesión, el 6,41% (5) terminó entre 2016 y 2018; 2,56% (2) de los puertos termina el plazo de concesión entre 2019 y 2022; 82% (64) de los puertos finaliza entre 2023 y 2037 y 8,97% (7) de los puertos revierte al estado entre 2038 y 2047. A continuación, se presenta el análisis por el rango de años en que finalizan los contratos de los puertos concesionados en Colombia:

Tabla 6. Rango de Tiempos de Terminación de los Puertos Concesionados en Colombia

No.	RANGO DE FECHAS	No. DE PUERTOS	PARTICIPACIÓN %
1	2016 - 2017	3	3,85%
2	2018	2	2,56%
3	2019-2022	2	2,56%



No.	RANGO DE FECHAS	No. DE PUERTOS	PARTICIPACIÓN %
4	2023-2027	17	21,79%
5	2028-2032	18	23,08%
6	2033-2037	29	37,18%
7	2038-2042	4	5,13%
8	2043-2047	3	3,85%
TOTAL		78	100,00%

Fuente: Duarte & Morales

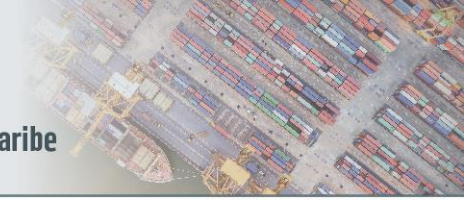
Es necesario tener en cuenta que el estatuto de puertos en Colombia permitía de acuerdo con la ley 1ra de 1991 art. 8 lo siguiente:

Artículo 8º. Plazo y reversión. “El plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones serán prorrogables por períodos de 20 años más y así sucesivamente. Pero excepcionalmente podrá ser mayor, a juicio del Gobierno, si fuere necesario para que en condiciones razonables de operación, las sociedades portuarias recuperen el valor de las inversiones hechas, o para estimularlas a prestar servicio al público en sus puertos”.

Sin embargo, al respecto la sentencia C-068 de 2009, de la Corte Constitucional, hizo las siguientes consideraciones:

“El plazo de 20 años establecido en el artículo 8º de la Ley 1ª de 1991, como regla general para la duración de la concesión portuaria y la posibilidad de una sola prórroga por 20 años más, constituye un límite razonable y proporcionado para preservar el derecho de participación de los agentes en la vida económica de la Nación, la libertad económica, la libre competencia y la igualdad de oportunidades. Las finalidades que con ello se persiguen, es lograr en condiciones viables tanto para el Estado como para el concesionario, la construcción, mantenimiento y expansión de los servicios portuarios en el país, con el consecuente beneficio para el desarrollo del comercio exterior, el sector empresarial y turístico del país-, resultan concordantes con objetivos constitucionales tales como el estímulo empresarial, la promoción del bienestar y la prosperidad general y la prestación eficiente de los servicios públicos a cargo del Estado, en este caso, prestados con la colaboración de los particulares.

La posibilidad de que existan prórrogas sucesivas sin ninguna precisión, entraña, como lo aduce el autor, una indeterminación irrazonable y desproporcionada, violatoria de la igualdad de oportunidades y de la libre concurrencia, así como de las libertades económicas, toda vez que abre la puerta a una prolongación ilimitada de la concesión portuaria y a la ocupación permanente de bienes de uso público por parte de particulares. De ahí que la posibilidad de prórroga de las concesiones portuarias deba limitarse a una sola vez. Se declararán inexecutable las expresiones del



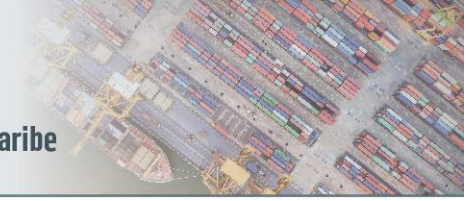
inciso primero del artículo 8º de la Ley 01 de 1991, que establecen la posibilidad de prórrogas sucesivas de las concesiones portuarias.”

Con base en lo indicado por la sentencia, el plazo de las concesiones será en general de veinte años y serán prorrogables hasta por 20 años más. Existe un número considerable de concesiones que han efectuado ya la prórroga de la concesión, teniendo ya un plazo definido y para las cuales deberá ser definido el escenario luego de culminado este plazo. De acuerdo con la información de los contratos de concesión, en el año 2032, será el año en el que para la primera concesión portuaria habrá terminado el término máximo de concesión permitido por la ley con sentencia C-068 de 2009; de igual forma para el Estado será necesario establecer el escenario de concesiones portuarias luego de estos vencimientos.

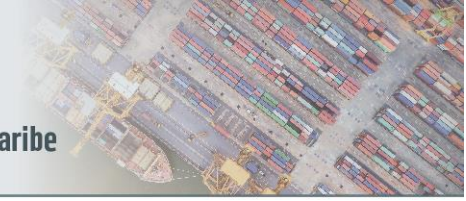
Para efectos de comprender la diversidad de carga que pueden movilizar las Sociedades Portuarias con base en la autorización dada en cada contrato de concesión, se ilustra a continuación y en detalle, cada Zona Portuaria y las concesiones portuarias por tipo de carga:

Tabla 7. Concesiones Portuarias en Barranquilla por Tipo de Carga Autorizada

	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carbón	Granel Sólido	Granel Líquido	Contenedores	Carga General	Hidrocarburos	Otros
1	B/quilla	Vopak Colombia S.A. (Antes Colterminales)			X			X	
2	B/quilla	Sociedad Portuaria Regional de B/quilla, Puerto de B/quilla		X	X	X	X		
3	B/quilla	Sociedad Portuaria Regional de B/quilla		X	X	X	X		
4	B/quilla	Sociedad Portuaria Bocas de Ceniza	X		X	X			
5	B/quilla	Sociedad Portuaria Monómeros Colombo		X					



Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carbón	Granel Sólido	Granel Líquido	Contenedores	Carga General	Hidrocarburos	Otros
	Venezolanos S. A – Muelle 2							
6	B/quilla Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S. A – Muelle 1a Y 1b		X	X				
7	B/quilla Sociedad Portuaria Rio Grande S.A	X			X	X		
8	B/quilla Sociedad Portuaria Rio Grande S.A	X				X		
9	B/quilla Sociedad Portuaria Riverport S.A.	X	X					
10	B/quilla Omniport S.A (Antes Pizano)							X (Madera)
11	B/quilla Sociedad Portuaria del Caribe S.A.	X	X	X				
12	B/quilla Sociedad Portuaria Riomar S.A.							X (Productos de mar)
13	B/quilla Compas S.A.		X	X				
14	B/quilla B/quilla International Terminal Company - Bitco S.A.		X	X	X	X		
15	B/quilla Sociedad Portuaria Marinas del Caribe							X (Pasajeros)

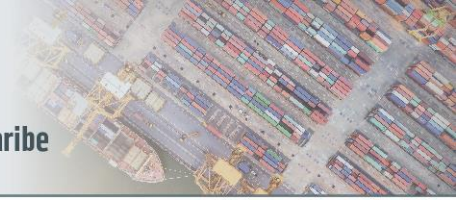


	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carbón	Granel Sólido	Granel Líquido	Contenedores	Carga General	Hidrocarburos	Otros
16	B/quilla	Sociedad Portuaria Aquamar S.A.							X (Pasajeros)
17	B/quilla	Sociedad Portuaria Palermo S.A.						X	
18	B/quilla	Sociedad Portuaria Portmagdalena S.A.		X	X			X	
19	B/quilla	Sociedad Portuaria Novo Porto S.A.		X	X		X		
		TOTAL B/QUILLA	5	10	10	5	6	3	4

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Barranquilla. Contratos obtenidos de CORMAGDALENA.

Tabla 8. Concesiones Portuarias en Buenaventura por Tipo de Carga Autorizada

No .	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carga General	Contenedores	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Carbón
1	Buenaventura	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.	X	X	X	X	
2	Buenaventura	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores S.A. - TC BUEN S.A (antes Sociedad Portuaria Complejo Portuario Industrial de Buenaventura)	X	X			
3	Buenaventura	Agencia Logística de las Fuerzas Militares, Muelle 13	X		X		X

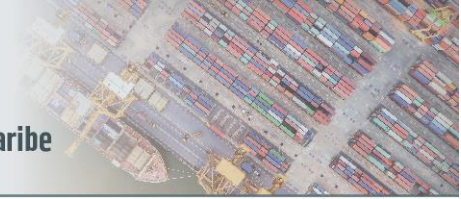


No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carga General	Contenedores	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Carbón
4	Buenaventura	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.	X	X	X	X	
5	Buenaventura	Sociedad Grupo Portuario S.A.: - El vacío	X		X		X
6	Buenaventura	Sociedad Grupo Portuario S.A. 50 mts.	X	X	X	X	X
7	Buenaventura	Sociedad Grupo Portuario S.A. Lotes A1 - A2	X	X	X		
8	Buenaventura	Compañía de Puertos Asociados S.A. - COMPAS Buenaventura (Antes Sociedad Portuaria Cementeras Sociedad S.A.- CEMAS y Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A.			X		
TOTAL BUENAVENTURA			7	5	7	3	3

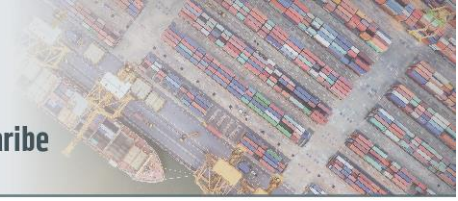
Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Buenaventura. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Tabla 9. Concesiones Portuarias en Cartagena por Tipo de Carga Autorizada

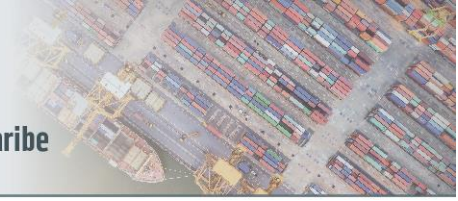
No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Hidrocarburos-Lubricantes	Carga General	Contenedores	Carbón-Minerales	Químicos	Pesca	Otros
1	Cartagena	Sociedad Portuaria Bavaria S.A.	X								
2	Cartagena	Sociedad Portuaria El Cayao S.A.E.S.P.			X						



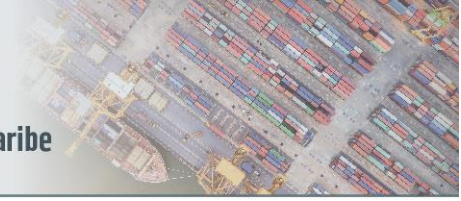
No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Hidrocarburos-Lubricantes	Carga General	Contenedores	Carbón-Minerales	Químicos	Pesca	Otros
3	Cartagena	Sociedad Zona Franca ARGOS S.A.S. (Cementos Argos)	X								
4	Cartagena	Sociedad Portuaria Puerto de Mamonal S.A.	X	X	X	X	X	X			
5	Cartagena	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena - CONTECAR	X			X	X				
6	Cartagena	Sociedad Portuaria Bullpesa S.A.		X	X						
7	Cartagena	Sociedad Portuaria Algranel S.A.		X					X		
8	Cartagena	Sociedad Coremar Shore Base S.A.			X	X					
9	Cartagena	S.P. del Dique S.A. (antes Sociedad Operadora Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios de Cartagena de Indias S.A. - ZONAFRANCA S.A.)	X	X		X	X				
10	Cartagena	Sociedad Oiltanking Colombia (antes Sociedad Dow Química de Colombia)		X					X		



No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Hidrocarburos-Lubricantes	Carga General	Contenedores	Carbón-Minerales	Químicos	Pesca	Otros
11	Cartagena	Sociedad Portuaria DEXTON S.A.			X						
12	Cartagena	Sociedad Terminal de IFO'S		X	X						
13	Cartagena	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.	X	X		X	X				
14	Cartagena	Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A. (antes TEXACO)			X						
15	Cartagena	Sociedad Transpetrol Ltda.				X					
16	Cartagena	Sociedad Portuaria Buenavista (antes Sociedad Portuaria Mamonal - Abonos Colombianos S.A. ABOCOL)	X	X		X	X				
17	Cartagena	Compañía Puertos Asociados S.A. COMPAS S.A. (antes Sociedad Marítimo Muelles el Bosque S.A.)	X			X	X	X			
18	Cartagena	Sociedad Portuaria Olefinas y Derivados S.A.			X						



No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Hidrocarburos-Lubricantes	Carga General	Contenedores	Carbón-Minerales	Químicos	Pesca	Otros
19	Cartagena	Sociedad ATUNAMAR Limitada								X	
20	Cartagena	VOPAK de Colombia S.A. (antes Colterminales)		X					X		
21	Cartagena	Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.	X	X	X	X					
22	Cartagena	Sociedad Refinería de Cartagena S.A. - REFICAR						X			
23	Cartagena	Sociedad Portuaria Transmarsyp	X		X	X					
24	Cartagena	Sociedad Portuaria Central de Cartagena S.A.			X						
25	Cartagena	Exxon-Mobil de Colombia - lubricantes			X						
26	Cartagena	Sociedad Portuaria Operadora Internacional Cesión por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (Edurbe)									X
27	Cartagena	Sociedad Portuaria Cocoliso Alcatraz				X					
28	Cartagena	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena Mulle 9				X	X				



No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Hidrocarburos-Lubricantes	Carga General	Contenedores	Carbón-Minerales	Químicos	Pesca	Otros
29	Cartagena	Sociedad C.I Océanos S.A.								X	
TOTAL CARTAGENA			10	10	12	12	7	3	3	2	1

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Cartagena. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

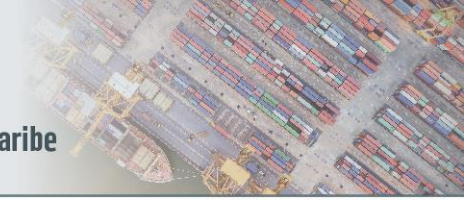
Tabla 10. Concesiones Portuarias en Guajira por Tipo de Carga Autorizada

No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Granel Sólido	Carbón	Antracita	Contenedores	Material Estibado	Carga General
1	Guajira	Sociedad Portuaria Puerto Brisa S.A.	X	X	X	X	X	
2	Guajira	Puerto Bolívar Cerrejón Zona Norte S.A. "CZN" (INTERCOR Y CARBONES DEL CERREJÓN)		X				
3	Guajira	Sociedad Portuaria de la Península S.A. "PENSOPORT"						X
TOTAL GUAJIRA			1	2	1	1	1	1

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de la Guajira. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Tabla 11. Concesiones Portuarias en Morrosquillo por Tipo de Carga Autorizada

No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Productos de Pesca	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Hidrocarburos	Carga General	Contenedores
1	Morrosquillo	Empresa Colombiana Pesquera de Tolú S.A.	X					
2	Morrosquillo	Sociedad Portuaria Palermo S.A. - Muelle Coveñas				X		



No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Productos de Pesca	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Hidrocarburos	Carga General	Contenedores
3	Morrosquillo	Sociedad Portuaria Oleoductos Central S.A. "Ocensa S.A."		X		X		
4	Morrosquillo	CENIT Coveñas Transporte y logística de Hidrocarburos S.A.S (antes Terminal Petrolero de Coveñas Ecopetrol)		X		X		
5	Morrosquillo	Compañía de Puertos Asociados S.A.- COMPAS Tolú (antes Sociedad Portuaria Golfo de Morrosquillo)			X		X	X
TOTAL MORROSQUILLO			1	2	1	3	1	1

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Morrosquillo. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Tabla 12. Terminales Portuarios en San Andrés por Tipo de Carga Autorizada

No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Combustibles Líquidos de cabotaje
1	San Andrés	Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A. (Antes Sociedad Portuaria Arenal De La Zona Atlántica S.A. En La Isla De San Andrés)	X
TOTAL SAN ANDRÉS			1

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de San Andrés. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

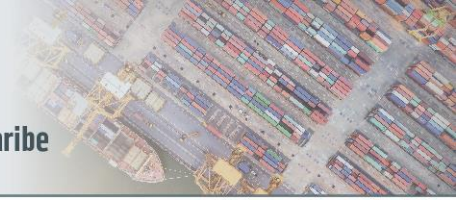


Tabla 13. Concesiones Portuarias en Santa Marta y Ciénaga por Tipo de Carga Autorizada

No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carbón	Hidrocarburos	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Contenedores	Carga General	Químicos
1	Santa Marta y Ciénaga	Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A	X						
2	Santa Marta y Ciénaga	Sociedad Ecopetrol S.A. - Terminal Marítimo de Pozos Colorados - CENIT Santa Marta Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S		X					
3	Santa Marta y Ciénaga	American Port Company Inc. - Puerto Drummond	X						
4	Santa Marta y Ciénaga	Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A.	X						
5	Santa Marta y Ciénaga	Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.	X			X	X	X	
6	Santa Marta y Ciénaga	Sociedad Portuaria Las Américas S.A. - Terminal de gráneles líquidos del Caribe S.A.S. - TERLICA S.A.S		X	X				X
TOTAL SANTA MARTA Y CIÉNAGA			4	2	1	1	1	1	1

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Santa Marta. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

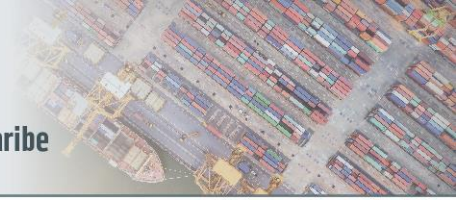


Tabla 14. Concesiones Portuarias en Tumaco por Tipo de Carga Autorizada

No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Carga General	Aceite de palma	Madera	Productos pesqueros	Hidrocarburos
1	Tumaco	Sociedad Portuaria Tumaco Pacific Port S.A.	X	X	X		
2	Tumaco	Sociedad Portuaria Puerto Hondo S.A.				X	
3	Tumaco	Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos - CENIT TUMACO					X
4	Tumaco	Sociedad Portuaria PETRODECOL S.A.					X
TOTAL TUMACO			1	1	1	1	2

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Tumaco. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

Tabla 15. Concesiones Portuarias en Turbo por Tipo de Carga Autorizada

No.	Zona Portuaria	Sociedad Portuaria	Banano, plátano de exportación	Transporte de carga diferente a banano	Contenedores	Hidrocarburos/ Combustibles
1	Turbo	C.I Unión De Bananeros De Urabá - C.I UNIBAN S.A.	X		X	
2	Turbo	Sociedad Promotora Bananera S.A. - PROBÁN S.A.		X	X	
3	Turbo	Sociedad Portuaria Punta De Vaca S.A.				X
TOTAL TURBO			1	1	2	1

Tabla Elaborada por "Duarte & Morales consultores" de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en la Zona de Turbo. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

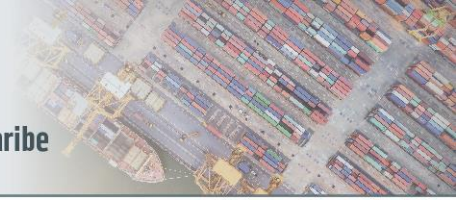


Tabla 16. Resumen Número de Concesiones, por Tipo de Carga y Zona Portuaria

ZONAS PORTUARIAS	No. Concesiones	Carbón	Contenedores	Carga General	Granel Sólido	Granel Líquido	Hidrocarburos	Químicos	Otras	Total modalidades ofrecidas
CARTAGENA	29	3	7	12	10	10	12	3	3	60
BARRANQUILLA	19	5	5	6	10	10	3	N/A	4	43
BUENAVENTURA	8	3	5	7	7	3	N/A	N/A	2	27
SANTA MARTA Y CIÉNAGA	6	4	1	1	1	1	2	1	N/A	11
MORROSQUILLO	5	N/A	1	1	1	2	3	N/A	1	9
TUMACO	4	N/A	N/A	1	N/A	N/A	2	N/A	3	6
GUAJIRA	3	2	1	1	1	N/A	N/A	N/A	2	7
TURBO	3	N/A	2	N/A	N/A	N/A	1	N/A	2	5
SAN ANDRÉS	1	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	1	N/A	N/A	1
TOTAL	78	17	22	29	30	26	24	4	17	169

Tabla Elaborada por “Duarte & Morales consultores” de la información que reposa en los contratos de concesión de cada terminal portuario en las distintas Zonas Portuarias del país. Contratos obtenidos de la Agencia Nacional de Infraestructura “ANI” y de La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena “Cormagdalena”

1.2. Sector marítimo latinoamericano y del Caribe

1.2.1. La concentración de mercado en el sector marítimo latinoamericano y global

El transporte de mercancías por mar se realiza mediante dos modalidades de explotación de los buques:

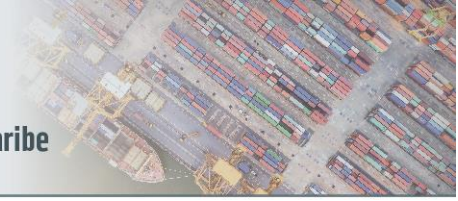
- a. Tramp (vagabundo) o transporte bajo régimen de fletamento.
- b. Liner, o transporte de línea regular.

El primero consiste en la contratación de un espacio de carga de un buque (parcial o total) para efectuar uno o varios viajes o para utilizarlo durante un determinado lapso de tiempo, en una negociación directa (o indirecta) entre el cargador (quien posee la mercancía) y el armador (quien dispone de la nave). Esta modalidad se utiliza para el transporte de grandes volúmenes de mercancías al granel o suelta, que puede ser líquida o sólida, incluyendo vehículos rodados y cargas de proyecto.

Las formas de contratación, siempre sujetas al sistema de precios, suelen generalmente ser:

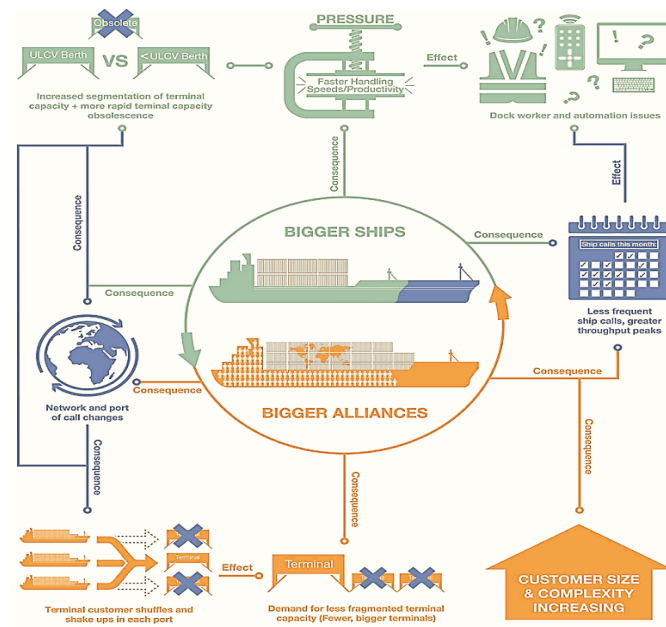
- Por viaje (trip charter), entre puertos determinados y fechas específicas.
- Por tiempo (time charter), al armador dispone un buque y su tripulación al fletador por un período de tiempo determinado.
- A casco desnudo (bareboat charter), el armador dispone un buque al fletador, por un período de tiempo determinado, pero no incluye la tripulación.

Es en el “liner” donde están ocurriendo los cambios más significativos en el negocio logístico en general y especialmente en las industrias marítimas y portuarias.



Básicamente se ha estado gestando un proceso de *concentración* (en otras palabras, la toma del control), que podría tener ciertas consecuencias estratégicas. En el presente estudio preliminar se lleva a cabo un abordaje sobre el negocio de contenedores a escala mundial; en dicho contexto, el papel de China como actor en crecimiento, resulta destacado; la preocupación sobre la concentración está en la posibilidad de que se convierta en un factor de poder de mercado y sus posibles consecuencias estratégicas.

La concentración mencionada se aceleró después del año 2009 y se vio impulsada por la combinación de buques de mayor tamaño y alianzas comerciales más poderosas.



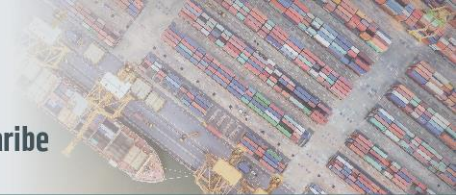
Fuente: Drewry Maritime Research, 2017

Si tomamos en cuenta los tres componentes principales del negocio logístico (logística de superficie, principalmente de transporte y distribución y puertos y shipping⁹), se podrá apreciar en los siguientes párrafos la trayectoria de los dos últimos durante los últimos 25 años (las que resultan similares y paralelas).

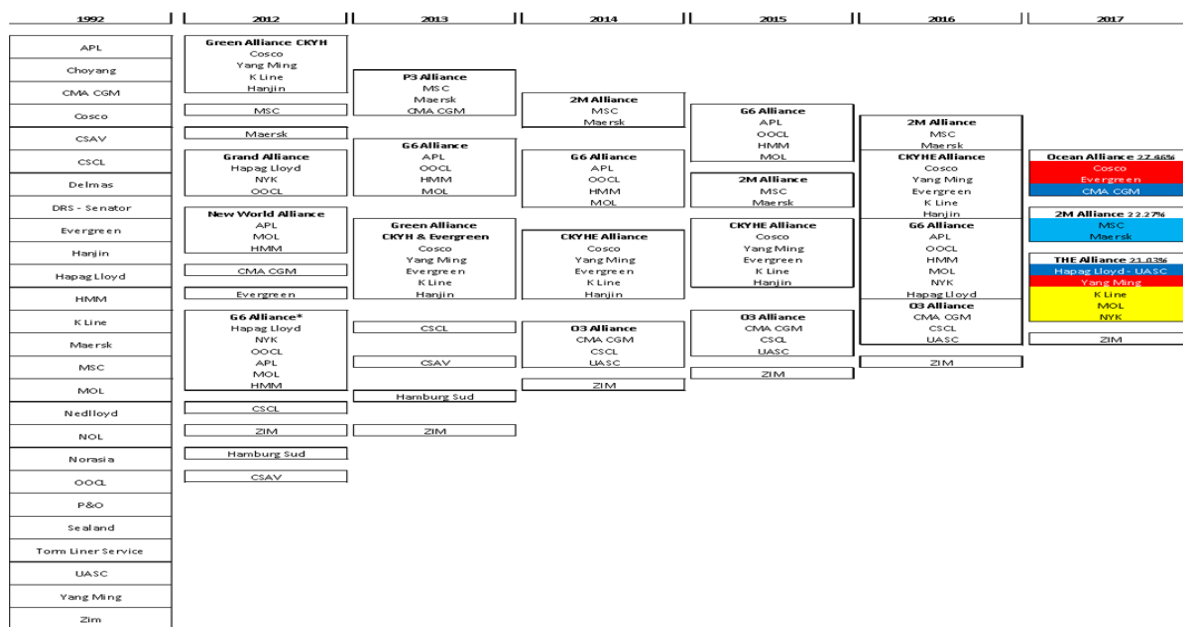
Respecto del shipping, dada la dinámica de estrategias de expansión entre los carriers, las alianzas¹⁰ marítimas han ido creciendo en los últimos años y en la actualidad la flota mundial de línea se encuentra dominada por un puñado de ellas. Para entender esto y el complejo armado de alianzas navieras con mayor precisión, analizamos su evolución y los efectos observados sobre la situación actual del mercado.

⁹Es toda la cadena de transporte de mercancía, desde el origen hasta el cliente.

¹⁰ Una alianza naviera es un grupo de transportistas oceánicos que aúnan esfuerzos para crear un acuerdo de cooperación para cubrir varias rutas comerciales compartiendo la capacidad de sus miembros.

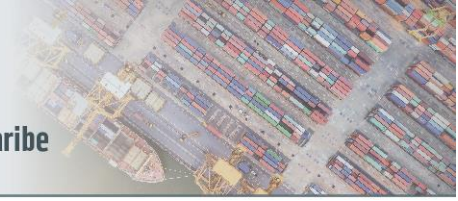


El siguiente diagrama muestra dicha evolución:



Fuente: Ricardo J Sanchez & Lara Mouftier, 2017

En los últimos años las empresas han venido convergiendo y se han agrupado entre sí, lo cual se demuestra en el hecho de que tres grupos controlan en la actualidad más del 70% de la oferta de transporte de contenedores. De estos tres grupos, uno es mayormente europeo, mientras que los otros dos son principalmente asiáticos. El segundo es la mayoría de las compañías japonesas, con una de Taiwán y una de Alemania, y la tercera es en su mayor parte china, con una empresa proveniente de Taiwán y otra de Francia.



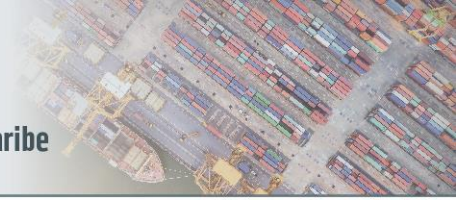
Sin embargo, en el pasado, esta cuestión era más bien distinta. En el año 1992 el mercado naviero estaba conducido por treinta empresas, las cuales representaban alrededor del 63% de la flota total. Los carriers comenzaron a compartir su capacidad de activos tan pronto como la desregulación comenzó a afectar a todas las modalidades de transporte, para gestionar diversos intercambios. Desde entonces, desde el punto de vista estratégico y con el propósito de ahorrar costos, optimizar las economías de escala, mejorar las posiciones competitivas y protegerse de los riesgos de la industria, se adoptaron las alianzas, convergencias y adquisiciones como herramientas para tal fin. En el año 1998 existían seis alianzas, las cuales representaban el 50% de la flota mundial (en TEU's). Entre el 2000 y el 2010, la capacidad de flota combinada de los 30 principales carriers se duplicó, alcanzando los 10,81 MTeu's. En aquel entonces existían tres alianzas principales, *Grand Alliance* (NYK, Hapag-Lloyd y OOCL¹¹), *CKYH Alliance* (Cosco, K Line, Yang Ming y Hanjin) y *New World Alliance* (APL, MOL y HMM), mientras que los actores más importantes del sector, Maersk, MSC y CMA CGM, seguían por su cuenta. Las tres alianzas representaban en conjunto casi el 50% de la capacidad de flota gracias a adquisiciones pasadas. Sin embargo, en 2014 la fusión de CSAV¹² y Hapag Lloyd se vio impulsada por pérdidas y la necesidad de recursos externos. En el año 2014 fue propuesta la alianza P3, compuesta por CMA CGM, Maersk y MSC, pero fue rechazada bajo las normas de control de convergencias de China, a pesar incluso de que la Comisión Europea no hubiese planteado ninguna objeción formal por su parte. Desde el 2014, Zim¹³ permaneció como el único Carrier grande en no haberse unido a alianza alguna y su negocio era redituable. Esto se logró principalmente a través de asociaciones en diversas rutas y la simultánea elusión de las rutas más importantes en las cuales estuviesen operando las alianzas, como Asia-Norte de EuropaONE¹⁴. Desde abril de 2017 en adelante, se estima que operarán tres alianzas principales, *The Alliance*, *Ocean Alliance* y *2M*, con una flota

¹¹ Orient Overseas Container Line es una empresa de servicios de logística y envío de contenedores con sede en Hong Kong.

¹² Compañía Sud Americana de Vapores, empresa naviera de origen en Chile, opero en modo independiente hasta su fusión con Hapag Lloyd.

¹³ Zim Integrated Shipping Services Ltd, es la principal compañía naviera de carga israelí

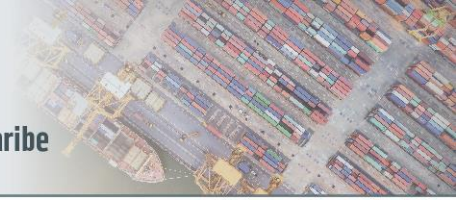
¹⁴ Ocean Network Express Holding Ltda, es una empresa de transporte de contenedores y operación de terminales producto de una fusión realizada en el año 2017. Tiene sede en Singapur y Japón.



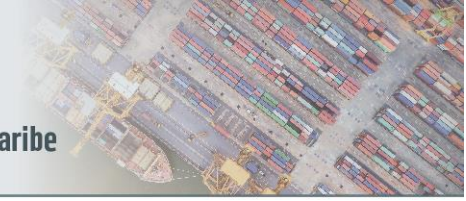
hoy el 15%). Las 10 líneas navieras principales concentraron más del 90% de la flota global. En el caso de los Estados Unidos de Norteamérica, puede notarse que las empresas estadounidenses representan una porción mínima de la capacidad de transporte.

La siguiente tabla exhibe datos sobre la cantidad de buques, la capacidad nominal operada y el número de empresas para el top 20 del mercado.

**Top 20 países de origen de los operadores en el mercado del transporte de contenedores por mar
año 2017.**



# orden	País de origen	Cantidad de Naves	TEU movilizados	Cantidad de empresas
1	Denmark	751	4.103.600	2
2	China	954	3.367.600	16
3	Switzerland	524	3.321.500	1
4	France	517	2.681.200	2
5	Taiwan	433	2.162.800	5
6	Germany	244	1.682.400	3
7	Japan	259	1.544.200	4
8	South Korea	288	785.900	10
9	Singapore	224	581.300	5
10	Israel	69	333.730	1
11	Indonesia	228	185.800	5
12	USA	138	177.800	9
13	Iran	50	154.400	1
14	UAE	24	89.600	3
15	Turkey	52	87.400	2
16	India	32	70.200	3
17	Netherlands	63	65.500	4
18	UK	51	65.300	3
19	Italy	46	63.300	2
20	Thailand	32	62.900	1
	Total	4979	21.586.430	82



Participación con relación a la flota total
(según las principales navieras y según país de origen de la flota)

Participación sobre la flota	# Naves	TEU movilizados
Share Top 5 / global fleet	52%	69%
Share Top 10 / global fleet	69%	91%
Share Top 20 / global fleet	81%	95%
Países de origen sobre la flota	N° Naves	TEU movilizados
Share China/global fleet	16%	15%
Share Others Asia/global fleet	24%	24%
Share Europe/global fleet	36%	53%
Share Mid East/global fleet	3%	3%
Share US/global fleet	2%	1%

Fuente: los autores basado en Dynaliners (varias ediciones)

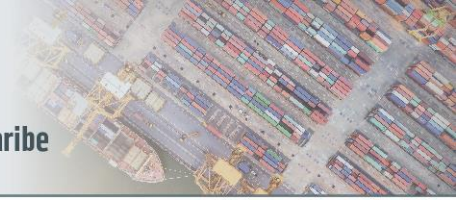
En la actualidad, la flota mundial suma aproximadamente 22 millones de contenedores en capacidad, con los 20 operadores de contenedores de línea principales (según compañía principal o matriz, incluyendo subsidiarios y afiliados) controlando el 91% de la flota capacitada de contenedores mundial embarcada en servicios de línea.

En un corto tiempo se aprecia el crecimiento prominente en la cuota de mercado del Top 20, saltando del 78% en 2012 al 91% actual de control de la flota global, debido especialmente a empresas chinas y europeas. Esto podría ser explicado en parte porque K Line, MOL y NYK convergieron en ONE, y porque OOCL fue adquirida por Cosco.

1.2.2. El sector portuario global

En lo que refiere a la situación del sector portuario a nivel global se observa también la tendencia a las asociaciones y a la concentración de mercado.

Los GTO (Global Terminal Operators) muestran una importante actividad de integración mediante fusiones y adquisiciones, sociedades conjuntas, participaciones minoritarias y alianzas o acuerdos (MOU) desde la década del 2000. Pero la intensidad y la magnitud de las operaciones ha fluctuado en el tiempo, incrementándose de manera notoria en los últimos años. Las principales transacciones realizadas por los grupos Maersk, CMA CGM y las chinas CMHI y CCS (COSCO + China Shipping) tuvieron lugar entre 2015 y la actualidad.



Hasta el año 2005, la actividad de integración de las GTO se concentraba en la consolidación horizontal principalmente a través de asociaciones y participaciones de control, aunque también minoritarias, en compañías de operadores de terminales (y en menor medida, por la compra de

participaciones en operadores con un portfolio de terminales, como en el caso de CMHI con SIPG¹⁶). Sin embargo, algunos de ellos habían iniciado ciertas formas de integración vertical con la creación de unidades de negocio que vinculaban al negocio naviero de contenedores, con el de la operación de terminales o incluso con los servicios logísticos (traslado de cargas) y/o la adquisición de otras compañías: Maersk (creando APMT), COSCO (creando COSCO Logistics), MSC (creando TIL), OOCL (creando CargoSmart), CMA CGM (creando LOG), Bolloré (adquiriendo SAGA, SDV, etc.), la japonés NYK, MOL y K Line estableciendo sus unidades de logística, etc.

Desde el 2005 hasta la crisis 2008-2009, los GTO expuestos muestran una mayor predisposición a las fusiones y adquisiciones para lograr una mayor consolidación horizontal (PSA¹⁷ adquiere 20% de PH¹⁸, Maersk adquiere P&O Nedlloyd, DPW¹⁹ hace lo propio con CSXWT²⁰ y P&O Ports²¹, CMA CGM con SDV²² y otros). La integración vertical resulta menos notoria en dicho período (Bolloré adquiere varias empresas de logística, y Maersk incorpora DAMCO²³).

A partir de 2010, la intensidad, cantidad y magnitud de transacciones crecieron gradualmente. Entre 2010 y 2015, grandes actores como Maersk y CMA CGM, pero también operadores emergentes como CMHI y Yilport se han esforzado por expandir sus lazos horizontal y verticalmente (Maersk adquiere una participación en GPI²⁴ y obtiene el control de NCC²⁵; CMA CGM crea su unidad CMAT compartiendo la titularidad con CMHI que se fusiona con SINOTRANS y compra una participación minoritaria en SF Express; del mismo modo Yildirim crea Yilport y adquiere una participación en CMA CGM). Posteriormente, después de 2015, la actividad de consolidación atraviesa una suerte de boom, donde algunos de los actores principales fusionan o adquieren a sus competidores (Maersk con TCB y Hamburg Sud; COSCO con China Shipping y participaciones en SIGP, Noatum, OOCL y otros; CMA CGM con APL/NOL y CEVA Logistics y Yilport con Tertir). Simultáneamente, empresas navieras de Japón crean una sociedad en conjunto para administrar y operar su portfolio de terminales. De igual

¹⁶ Shanghai International Port Group

¹⁷ PSA Internacional, grupo portuario operaciones más importantes en Singapur y Amberes, comprende una red de más de 50 terminales costeros, ferroviarios e interiores en 17 países.

¹⁸ Hutchison Port Holdings Limited, gira como Hutchison Ports, compañía privada de origen chino constituida en las Islas Vírgenes Británicas. Es una subsidiaria de CK Hutchison Holdings.

¹⁹ Dubai Ports World operador global de terminales de origen dubaití.

²⁰ CSX World Terminals LLC – operador de terminales (17) con presencia en Asia, Australia, Europa, América Latina y los Estados Unidos.

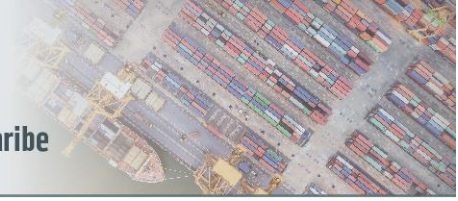
²¹ Peninsular and Oriental Steam Navigation Company

²² Empresa de logística, que era subsidiaria del Grupo Bolloré.

²³ Empresa de servicios de transporte de carga, incluidos los aéreo y multi-océano.

²⁴ GPI Logistics, empresa integral de logística y transporte de multimodal de cargas, del grupo COSCO

²⁵ NCC Trans logistics Pvt Ltd, empresa de servicios de logísticos con gran desarrollo en la India y EE.UU.



forma, Bollre reestructura su organización creando Bollre Transport and Logistics, que reúne puertos, logística, ferrovías y energía.

A continuación, se caracteriza a manera de ejemplo, a los diferentes tipos de operadores de terminales:

Empresas estibadoras integradas horizontalmente	Empresas operadoras cautivas de navieras con gestión dependiente de la titular (Integración Vertical)	Empresas operadoras controladas por navieras con gestión Independiente. Híbridos (Integración Compuesta)	Empresas operadoras de terminales locales o de alcance regional. "Kids" y Financieros
<p>PSA International:</p> <p>EXOLGAN - Buenos Aires - Argentina</p> <p>PUERTO DE RODMAN - Panamá</p> <p>SOC. INDUSTRIAL AGUADULCE - Buenaventura - Colombia</p> <p>HPH:</p> <p>ICAVE SA DE CV - Veracruz - México</p> <p>PPC - Balboa - Panamá</p> <p>FREEPOR - Bahamas</p> <p>ICTSI:</p> <p>CONTECON Guayaquil - Ecuador</p> <p>SOC. INDUSTRIAL AGUADULCE - Buenaventura - Colombia</p> <p>CONTECON Manzanillo SA de CV - México</p>	<p>EVERGREEN:</p> <p>TCP - Tacoma - Washington - EE.UU</p> <p>Colon Container Terminal - Panamá</p> <p>MOL:</p> <p>TRAPAC - Los Angeles - EE.UU.</p> <p>Rotterdam World Gateway - Países Bajos</p> <p>K LINE:</p> <p>ITS Inc. Long Beach - EE.UU.</p> <p>Husky Terminal & Stevedoring Inc - Tacoma - Washington - EE.UU.</p>	<p>MAERSK:</p> <p>APMT Moin - Costa Rica</p> <p>COMPAS SA - Cartagena - Colombia</p> <p>TC BUEN - Buenaventura - Colombia</p> <p>TIL:</p> <p>Puerto de Contenedores - Bahamas</p> <p>EXOLGAN - Buenos Aires - Argentina</p> <p>Puerto de Navegantes - Brasil</p> <p>CMA-CGM:</p> <p>Kingston - Jamaica</p> <p>Terminal Link Miami - EE.UU.</p> <p>Puerto Antioquia - Uraba - Colombia (en desarrollo)</p>	<p>J.P. MORGAN:</p> <p>Noatun Terminals - TMC - Cartagena - Colombia</p> <p>Turia Port Investment Holding - Amsterdam - Países Bajos</p> <p>GOLDMAN SACHS:</p> <p>Port Covington - Baltimore - EE.UU.</p> <p>SAAM PUERTOS:</p> <p>STI - San Antonio - Chile</p> <p>TPG - Guayaquil - Ecuador</p> <p>SPC - Puerto Caldera - Costa Rica</p> <p>Puerto Buenavista - Cartagena - Colombia</p> <p>SOCIEDADES PORTUARIAS DE COLOMBIA</p>
<p>Actividad principal: Operación de terminales</p> <p>Objetivo: generar beneficios, se administran como centros de ganancias</p> <p>Buscan mayor eficiencia mediante redes extensivas - Diversificación de riesgos de inversión</p>	<p>Actividad principal: transporte de contenedores</p> <p>Objetivo: Optimizar costos del transporte de contenedores</p> <p>Redes de terminales extensivas, sincronizan riesgos con las actividades navieras, pero además promueven un curso adicional de negocios.</p>	<p>Actividad principal: relacionada a la línea marítima</p> <p>Objetivo: forman unidades de negocio - Generan beneficios</p> <p>Negocio adicional controlado por la naviera</p>	<p>Actividad principal: operación de terminales</p> <p>Objetivo: Generar beneficios, se administran como centros de ganancias</p> <p>Operan individualmente o integran redes de alcance nacional o regional</p>

Nota: se citan algunas de las terminales que integran cada grupo, solo a modo de ejemplo. Fuente: Talasonómica.

En dicho escenario, los jugadores emergentes que estaban hasta entonces latentes se volvieron globales (CSDP – China Shipping -, CMHI y Yilport -Yildirim-) y otros dejaron de existir o fueron absorbidos por la competencia (TCB, Hanjin, Hamburg Sud, OOCL, Tertir, Noatum, etc.).

Otro punto a tener en cuenta, son los acuerdos estratégicos y memorándums de entendimiento (MOU²⁶) entre competidores:

- CMHI firmó acuerdos con TL (CMA CGM) sobre OBOR²⁷, con CCS (estratégico), SF Express (estratégico).
- DPW firmó acuerdos con CCS sobre OBOR.

El siguiente gráfico exhibe la evolución de la concentración en el rubro portuario, a través de fusiones y alianzas, junto con las participaciones de mercado. Resulta evidente que en tan solo 7 años (de

²⁶ MOU - Memorando de entendimiento por sus siglas en inglés, como por ejemplo de compartición de bodegas.

²⁷ OBOR - Iniciativa de la Franja y la Ruta o Belt and Road Initiative. Se refiere a la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima del Siglo XXI, abreviada BRIZNA. También **One Belt, One Road**, abreviado **OBOR** y también la Nueva Ruta de la Seda, NRS por las siglas en español.



De 2012 a 2018, solo 15 operadores de terminales dominaron las 10 principales posiciones en el ranking, todas ellas provenientes de Asia (incluyendo el oriente medio) y Europa. Dentro del grupo previo de empresas se encuentran los 10 principales operadores de los últimos años. A continuación, se presenta gráfica con la evolución de del ranking de los 10 principales

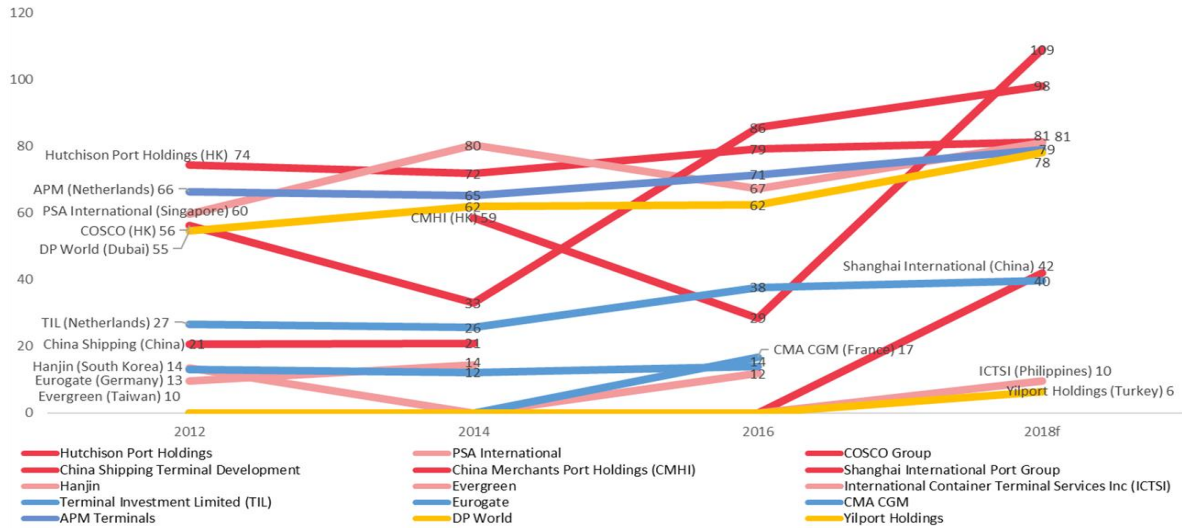
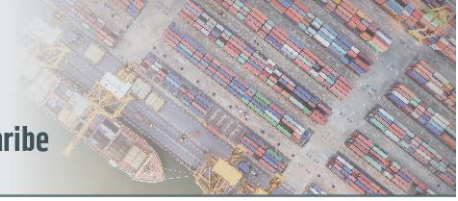
En el capítulo correspondiente al transporte de contenedores se incluye un mapa con la presencia de los diferentes operadores de terminales en la región LAC,

Top 10 operadores globales de terminales de contenedores 2010-2018 (al final de cada año)

	2010	2012	2014	2016	2018
1	HPH	HPH	HPH	COSCO	COSCO
2	PSA	APMT	APMT	HPH	HPH
3	APMT	PSA	PSA	APMT	PSA
4	DPW	COSCO	COSCO	PSA	DPW
5	COSCO	DPW	DPW	DPW	CMHI
6	MSC	TIL	TIL	TIL	APMT
7	Eurogate	China Shipping	CMHI	CMHI	Yilport
8	CSA	Hanjin	China Shipping	CMA CGM	SIPG
9	Evergreen	Eurogate	CMA CGM	Eurogate	ICTSI
10	Hanjin	Evergreen	Eurogate	Hanjin	TIL

Fuente: elaborado a partir de Drewry y Lloyd List.
Nota: interesante evolución de ICTSI y Yilport

En la siguiente gráfica se observa el acelerado crecimiento de los principales operadores globales de terminales, especialmente de las empresas chinas. En el caso de DWP se destaca la recuperación de la posición que había perdido en 2012:



Fuente: elaborado a partir de información de Drewry. Cifras en millones de TEUS.

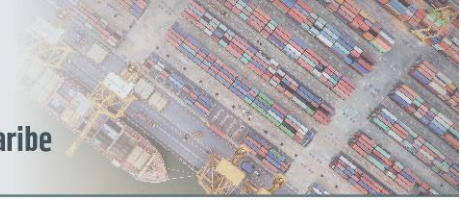
Como se observa en la gráfica, son relevantes los siguientes puntos:

- Más de 4 de 10 contenedores alrededor de todo el mundo son operados por empresas chinas.
- Un crecimiento prominente de las empresas chinas entre 2016 y 2018, debido a la desaparición de OOCL del ranking al ser absorbido por Cosco. Desde entonces, Cosco estuvo cerca de duplicar sus actividades, pasando de 85 millones de TEU en 2016 a 98 millones en 2018.
- Entre 2012 y 2018, los operadores chinos incrementaron su operación en más del 20% pasando de 151 millones de TEU en 2012 a 330 millones en 2018. El resto de las regiones exhibidas tuvo un crecimiento más estable.
- Tres empresas mostraron incrementos extraordinarios en los últimos años: CHMI, Shanghai International y Cosco.

1.2.3. El universo de las terminales portuarias latinoamericanas

Uno de los aspectos fundamentales para la economía globalizada de las sociedades modernas se relaciona con la eficiencia del transporte, virtual columna vertebral del comercio de productos, tanto domésticos como para la importación y exportación.

En la actualidad, alrededor del 90% del comercio mundial es transportado por la industria marítima; en consecuencia, la dotación suficiente y eficiente de infraestructura portuaria, como nodo de interconexión modal y plataforma logística, desempeña un papel protagonista tanto en la cadena del



transporte como en las cadenas de valor, incidiendo en forma decisiva en la competitividad de la economía y aportando un enorme potencial para lograr los objetivos del desarrollo sostenible.

El desarrollo de la economía internacional ha modelado los nuevos puertos comerciales, conduciendo a los terminales portuarios a profesionalizarse y especializarse para poder dar respuesta a un entorno competitivo tridimensional, entre los puertos, dentro de cada puerto y del modo de transporte marítimo frente a otros.

La región de LAC movilizó durante el año 2017 más de 2.185 millones de toneladas métricas de mercaderías (analizando únicamente el universo de 17 países incluido en el mapa siguiente²⁸) de los cuales Brasil participa con el 50% del total y los primeros 5 países alcanzan el 86% del total.

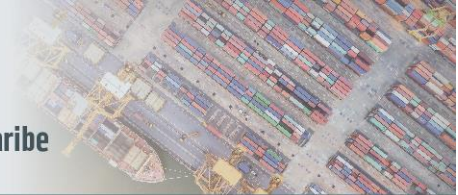
Se ha realizado el levantamiento de las instalaciones portuarias en 41 países de la región de América Latina y el Caribe (LAC), arrojando como resultado (con un razonable margen de error) la existencia de 1.166 terminales habilitados y en explotación (de las cuales 78 operan en territorio colombiano), bajo diferentes regímenes de propiedad y modalidades de explotación.

Como puede verse en el siguiente cuadro, estas terminales atienden diferentes tipos de carga y modalidades de transporte, caracterizadas según las normas del código IMO²⁹ | ISPS³⁰:

²⁸ Brasil, México, Colombia, Argentina, Perú, Panamá, Ecuador, Chile, Guatemala, Jamaica, R. Dominicana, Costa Rica, Uruguay, Honduras, P. Rico, El Salvador, Nicaragua, Trinidad & Tobago.

²⁹ **Organización Marítima Internacional**, por sus siglas en inglés, es un organismo especializado de las Naciones Unidas responsable del transporte marítimo.

³⁰ **Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias**, (también conocido como **Código PBIP**) es un código adoptado por la IMO para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas y adoptar medidas preventivas.

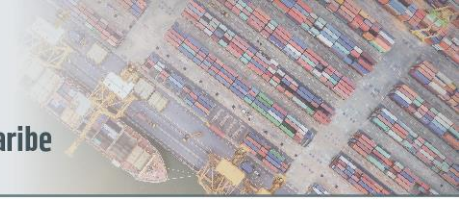


Descripción de las terminales portuarias LAC

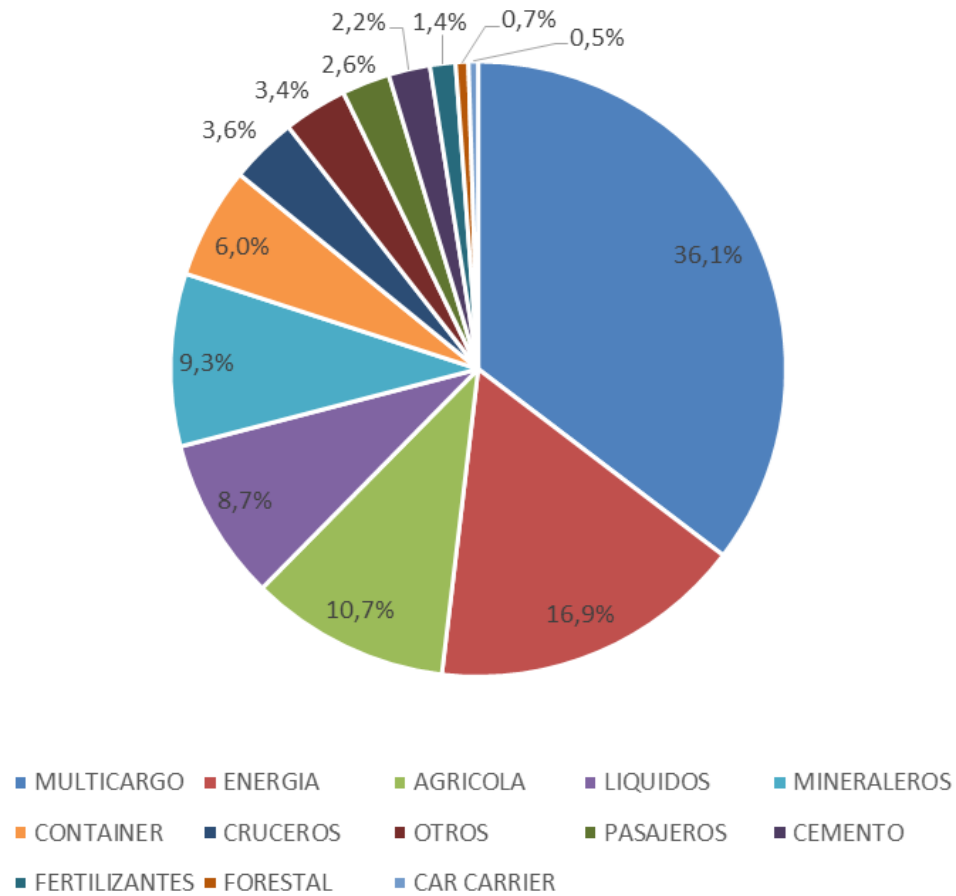
TIPO DE TERMINAL	DESCRIPCIÓN IMO ISPS	CANTIDAD
MULTICARGO	Carga general refrigerada, carga al granel de minerales, hidrocarburos, cereales, contenedores, carga general, Roll on/Roll off, buques tanque, pasajeros, pesqueros, etc	421
ENERGIA	Atención de buques tanque, cargas al granel de hidrocarburos, productos químicos, aceites vegetales, bio diesel, etc.	197
AGRICOLA	Cargas al granel de productos agrícolas	125
LIQUIDOS	Cargas al granel de productos líquidos	102
MINERALEROS	Carga al granel de productos de minería	108
CONTAINER	Estiba, desestiba y trasbordo de contenedores	70
CRUCEROS	Servicios a buques de crucero de turismo	42
OTROS	Pesca, procesamiento y trasbordo de pescado, astilleros, construcción reparación y reacondicionamiento naval y equipos de perforación, servicios de logística desde la base de la costa, almacenamiento para servicios relacionados con la energía y la industria naval. consolidación y desconsolidación de cargas, etc.	40
PASAJEROS	Cruce de pasajeros, carga no acompañada	30
CEMENTO	Cargas sólidas al granel, carga general de cementos (portland, blancos, etc)	26
FERTILIZANTES	Importación y exportación de cargas sólidas al granel y carga general de productos químicos.	16
FORESTAL	Cargas al granel y generales de productos forestales	8
CAR CARRIER	Estiba y desestiba de vehículos rodados	6

Fuente: Talasonómica.

Se observa que más del 36% de las terminales relevadas se describen como “multicargo” y “otros”, con un poco desarrollado sesgo de especialización. Un 32% del total se especializan en productos primarios (commodities) y un 16% muestran especialización en productos de mayor valor agregado como contenedores, turismo, Ro-Ro y pasajeros. Debemos destacar que el código ISPS caracteriza los terminales según su especialización y no según las cargas que atiende, así una terminal que atienda más de una de las cargas detalladas en la tabla anterior es caracterizada como “multicargo”.

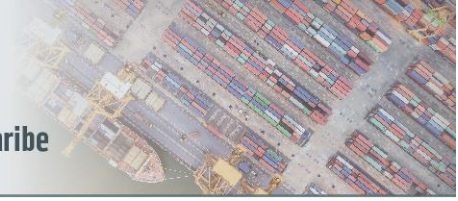


Distribución de las terminales por especialización



Fuente: Talasonómica.

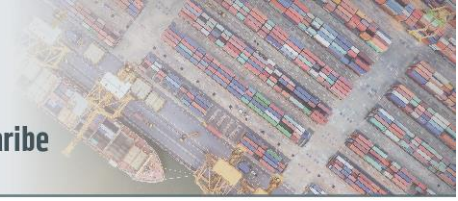
Analizados estos terminales según el país, se aprecia que solo Brasil posee el 22% de la oferta de instalaciones portuarias de la región, que los tres primeros países reúnen el 47% de la oferta, los primeros 5 llegan al 58% y los primeros 10 suman el 76% de la oferta de la región, repartiéndose entre los otros 31 países el 24% restante.



En la siguiente gráfica se presenta el mapa de barras por país y especialización:

Mapa de barras de las terminales por país y especialización





Los terminales concesionados

Las políticas de regulaciones y/o concesiones portuarias condicionan de modo estricto a las fuerzas competitivas, en cuanto inciden de manera directa o indirecta en el desempeño operativo y económico-financiero de los puertos, ya sea que en su formulación promuevan o restrinjan la competencia intra e interportuaria, faciliten o impidan atraer cargas en procesos competitivos y establezcan o no condiciones de supervisión y control que garanticen un “level playing field” adecuado para todos los stakeholders de la cadena.

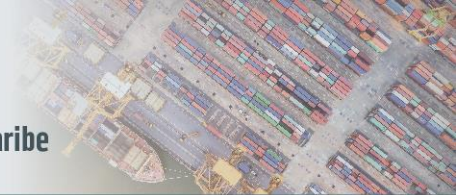
Hemos considerado conveniente enfocar en una amplia perspectiva el entorno competitivo portuario de LAC sometidos a regímenes de concesiones y su relación con los procesos en plena ejecución en el mundo actual y cómo se facilitan o dificultan los mecanismos de libre competencia portuaria.

Conocidos son los procesos de cambio en los modelos de gestión portuaria en nuestros países, en los que las administraciones y las empresas portuarias se fueron adaptando a nuevos modelos de negocio y han asumido nuevos roles impuestos, tanto por la propia evolución del comercio internacional en general y la industria marítima en particular, así como por los condicionamientos sociales, políticos y ambientales planteados por las comunidades.

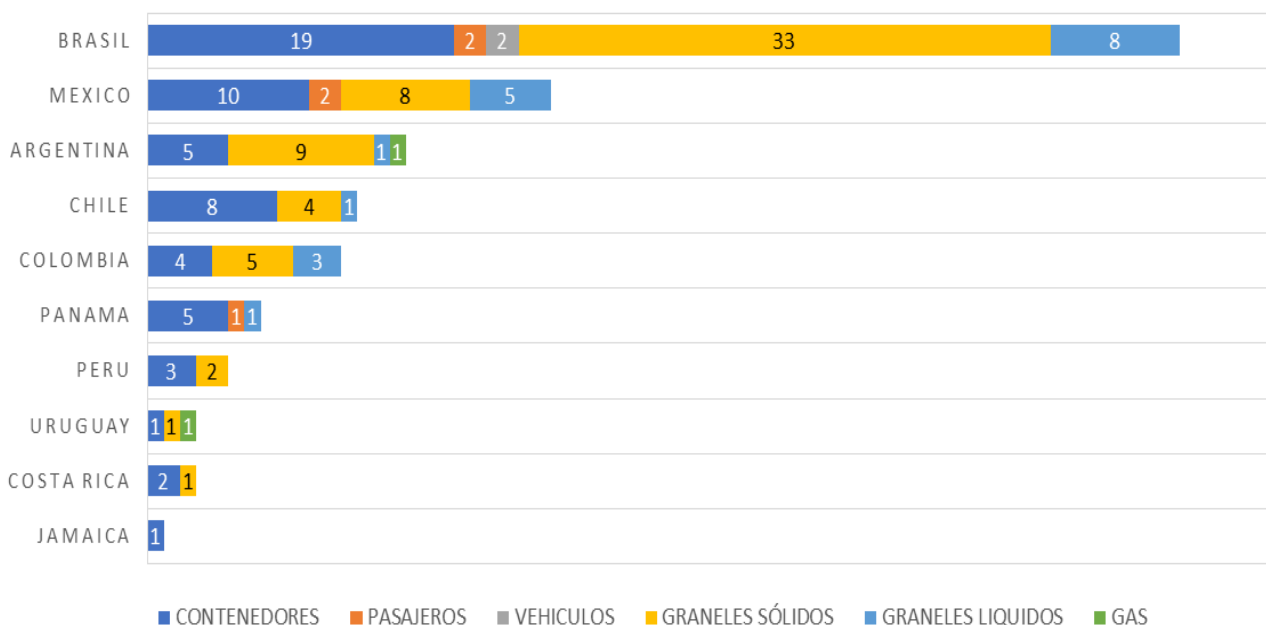
En este orden de análisis, se identificaron los terminales de la región con operaciones superiores a cien mil TEU, registrándose un total de 149 terminales bajo diferentes regímenes de concesión, de los cuales el 43% se sitúan en Brasil, 17% en México, 11% en la Argentina, 9% en Chile y 8% en Colombia.

PAIS	CANTIDAD
Brasil	64
Mexico	25
Argentina	16
Chile	13
Colombia	12
Panama	7
Peru	5
Costa Rica	3
Uruguay	3
Jamaica	1

En la siguiente gráfica se discriminan los terminales por especialización y por país, observándose que del total regional, 63 son para graneles sólidos, 58 para contenedores, 19 para graneles líquidos, 5 para pasajeros y 2 tanto para vehículos rodados como para gas.



Terminales concesionadas por país y especialización



Fuente: Talasonómica

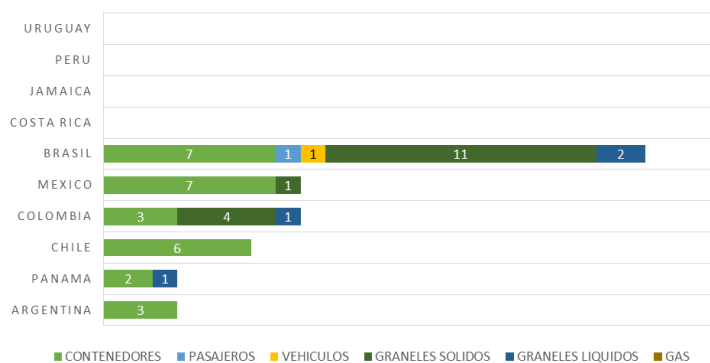
Del total de terminales concesionadas (149), un significativo 34% de ellas (50) han renegociado sus contratos, con situaciones muy disimiles entre los países:

País	Cantidad
Brasil	22
Colombia	8
Mexico	8
Chile	6
Argentina	3
Panama	3
Costa Rica	0
Jamaica	0
Peru	0
Uruguay	0



Según indica el Inventario de Concesiones Portuarias LATAM realizado por CEPAL con fecha 22-01-2019, Colombia resulta ser el país con el mayor porcentaje de contratos renegociados³¹ sobre el total concesionado (67%), seguido por Chile con el 46%, Panamá con el 43%, Brasil el 34%, México el 32% y la Argentina con el 19%. El resto de los países revisados no registran renegociación de sus contratos.

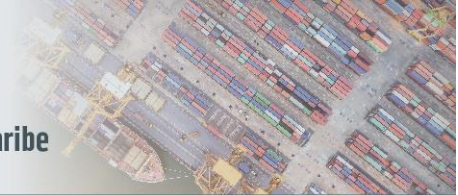
Contratos re-negociados por país



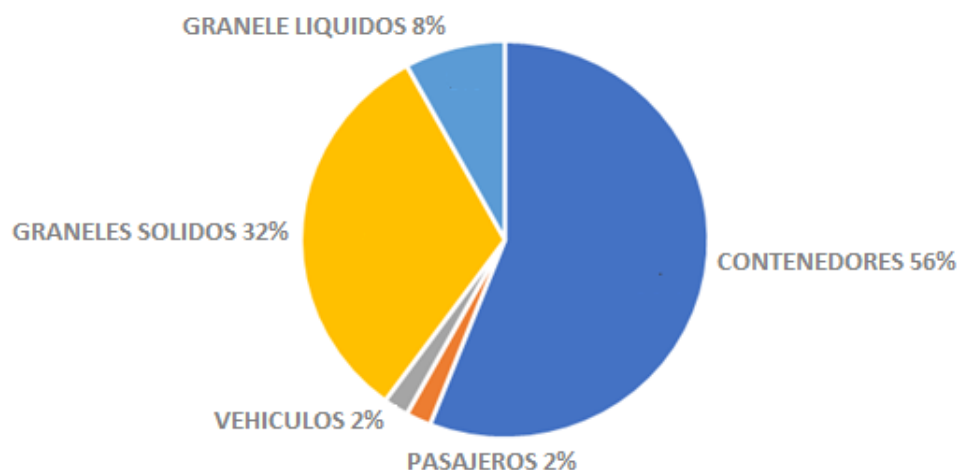
Fuente: Talasonómica

Si se analiza el mismo gráfico por especialización de los terminales, se verá que mayoritariamente los terminales de contenedores (56%) son los que más renegociaron sus contratos, seguidos por los de graneles sólidos (32%) y graneles líquidos 8%, siendo menor la participación de los terminales de vehículos rodados y pasajeros con 2% cada uno.

³¹ Se entiende que un contrato es renegociado cuando las partes acuerdan modificar alguno de los términos y/o condiciones establecidos en el contrato original.



Contratos finalizados según especialización

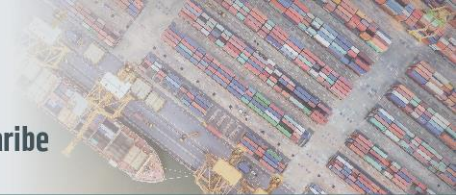


Fuente: Talasonómica

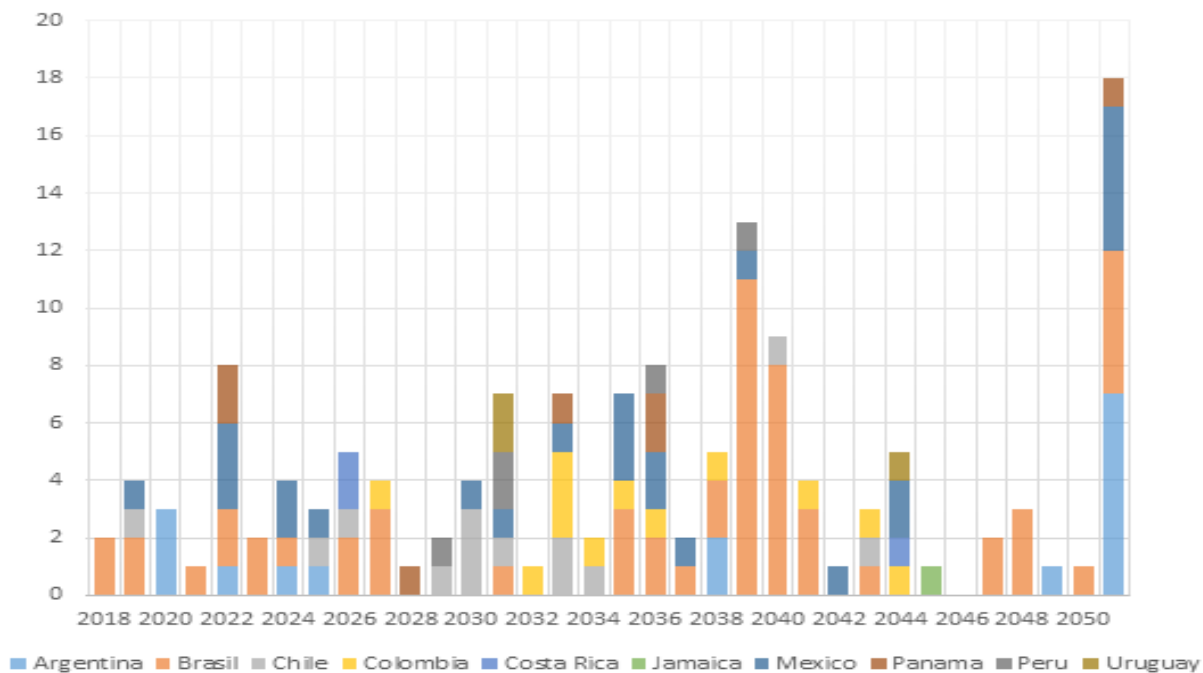
Los altos índices de renegociación de contratos de concesión portuaria sugieren la necesidad de revisar tanto los modelos de contrato, sus grandes objetivos y los mecanismos de gobernanza, para dar respuestas eficientes y efectivas al desarrollo necesario de la industria portuaria en nuestra región.

Analizando los plazos de concesión se advierte que en promedio los contratos originales de las concesiones operativas son de entre 21 y 25 años de duración, siendo el motivo recurrente de renegociación la ampliación o prórroga de los plazos, generalmente a cambio de nuevas inversiones en infraestructura y/o equipamiento, aunque en algunos casos se han rediscutido las contraprestaciones (canon o fee) y condiciones de operaciones. Un caso particular es el de Argentina que procedió a la ampliación de los plazos para unificar las fechas de vencimiento de los tres contratos vigentes del puerto de Buenos Aires para un nuevo llamado a licitación.

En el siguiente gráfico se muestran los años de finalización de los contratos en la región y por país en hasta el año 2050:



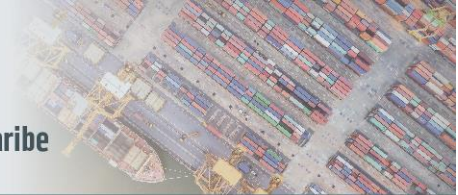
Finalización de los contratos por país y año



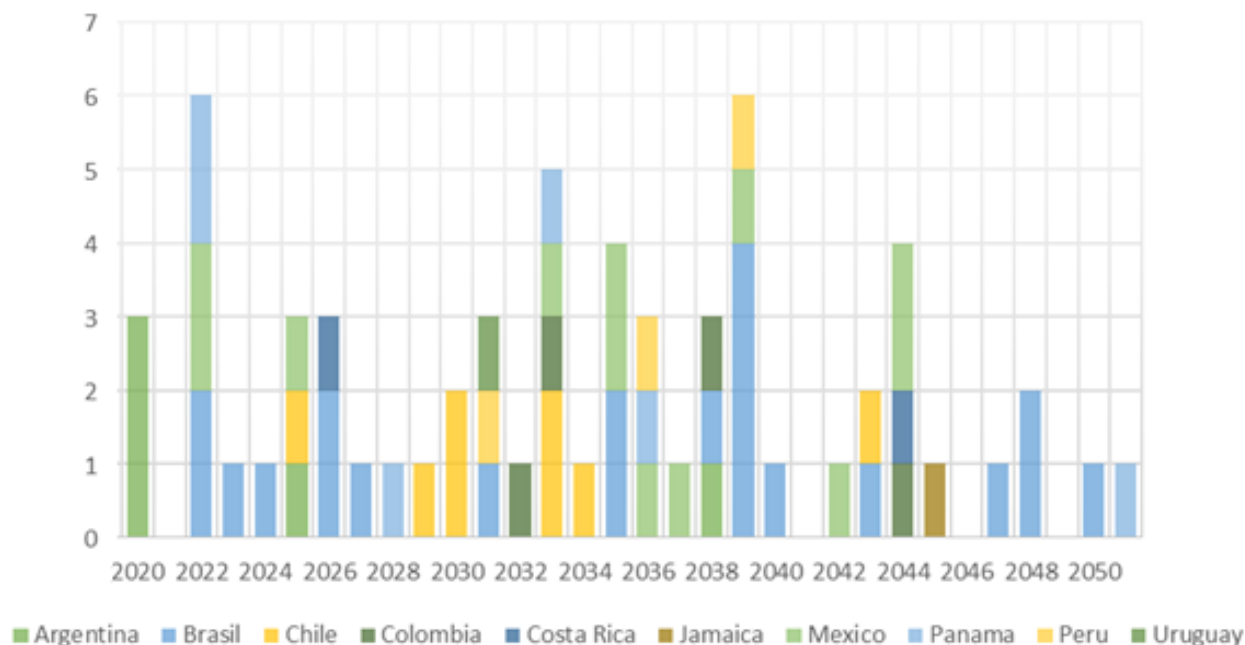
Fuente: Talasonómica

Se observa, que de los 149 contratos operativos en la actualidad, el 22% (33) vencen en el plazo hasta el año 2025, el 11% adicional (16) lo hace hasta el año 2030, otro 16% (24) lo hará hasta 2035, el 25% (37) hasta 2040, el 9% (14) hasta 2045 y el 5% (7) hasta 2050, quedando un 12% (18) de los que no se encontraron datos.

Los países con los plazos más inmediatos de finalización son Brasil (16), México (7), Argentina (6), Panamá (2) y Chile (2). En el año 2019 ocurrirá la finalización de dos contratos en Brasil, uno en México y uno en Chile. Colombia registra el primer vencimiento en el año 2032.



Finalización de los contratos por país y año



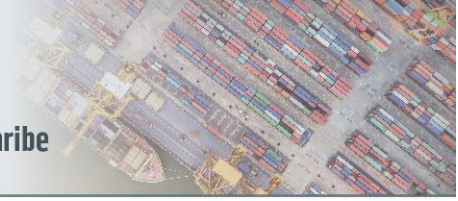
Fuente: Talasonómica

Analizados los plazos contractuales por especialización de los terminales, se observa que del total de 65 terminales de contenedores, vehículos rodados, pasajeros y multipropósito con especialización en contenedores y vehículos, se registra que el 25% (16) finaliza hasta el año 2025, el 12% (8) hasta el 2030, el 22% (14) hasta el 2035, e igual número (14) hasta el 2040, un 12% (8) lo hará hasta el 2045 y un 6% (4) hasta el 2050, quedando solo un terminal del cual no se hallaron datos de finalización. En el 2019 no hay prevista ninguna finalización de contrato en toda la región. En el caso de Colombia, el primer terminal de esta especialización finalizará en el año 2032.

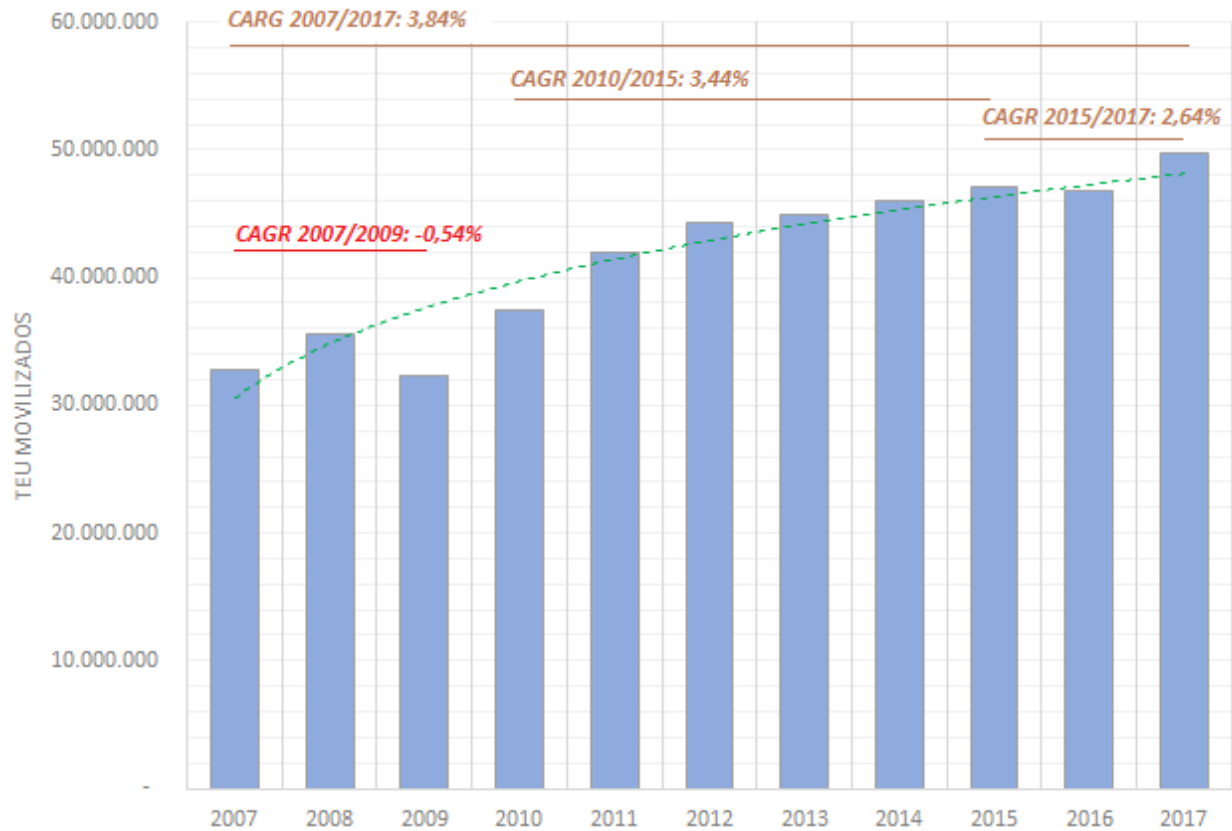
Terminales especializados en contenedores

Según la descripción IMO | ISPS, existen 70 terminales especializados en contenedores en la región LAC, sin embargo, el levantamiento que realizó la CEPAL demuestra la existencia de 100 terminales que operan con contenedores, algunas de ellas identificadas bajo la denominación de “multicargo”.

En el siguiente gráfico se muestra la evolución del movimiento de contenedores en LAC en los últimos 10 años, observándose que a lo largo del período éstos registraron una tasa anual compuesta de crecimiento (CAGR) de 3,84%. Sin embargo, es de notar que en el período 2015/2017 ha caído a 2,64%, como producto del proceso de ralentización registrado en el comercio mundial. Si bien el único período con variación negativa es 2007/2009, la tasa de crecimiento tiende a ser menor en los restantes, provocando que la línea de tendencia sea más achatada.



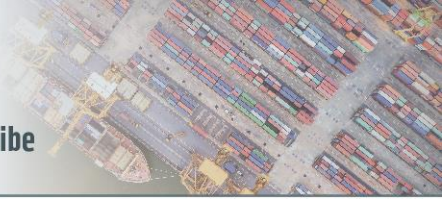
Tráfico de contenedores (TEU) LAC



Fuente: Talasonómica basados en CEPAL³²

En el año 2017 se movilizaron en toda la región un total de 49.708.934 TEU con un alto nivel de concentración en un menor número de terminales, lo cual se presenta en el ranking de la siguiente tabla, ordenado por puerto, país y el volumen de TEU movilizados por cada uno:

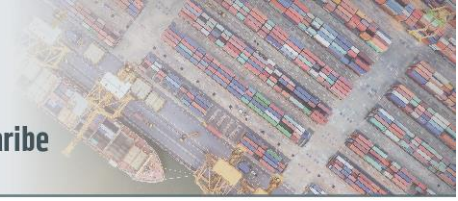
³² Perfil marítimo



1.2.5. Ranking de Terminales de Contenedores en Latinoamérica

	Puerto	País	2017		Puerto	País	2017
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	3.891.209	51	Port-au-Prince	Haití	177.141
2	Santos	Brasil	3.578.192	52	Corinto	Nicaragua	165.463
3	Balboa	Panamá	2.986.617	53	Point Lisas	Trinidad y Tobago	162.498
4	Manzanillo	México	2.830.370	54	Fort-de-France	Martinica	160.587
5	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	2.678.005	55	Barranquilla (Inc.SPR y ZP)	Colombia	160.000
6	Callao (inc. DPW/ APM)	Perú	2.250.224	56	Puerto Angamos	Chile	158.347
7	Guayaquil	Ecuador	1.871.591	57	Vila do Conde	Brasil	124.323
8	Kingston	Jamaica	1.560.000	58	Santa Marta(inc. SPR y ZP)	Colombia	120.000
9	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1.468.960	59	Puerto Castilla	Honduras	119.251
10	San Antonio	Chile	1.296.890	60	Zárate	Argentina	118.329
11	Caucedo	República Dominicana	1.235.801	61	Nieuwe Haven (Paramaribo)	Surinam	112.318
12	Limón-Moin	Costa Rica	1.199.628	62	Bridgetown	Barbados	107.098
13	San Juan	Puerto Rico	1.199.157	63	Philipsburg, St. Maarten	San Martín	98.101
14	Lazaro Cárdenas	México	1.149.079	64	Willemstad	Curazao	93.921
15	Veracruz	México	1.117.304	65	Progreso	México	91.318
16	Valparaiso	Chile	1.073.734	66	Puerto Bolivar	Ecuador	78.721
17	Montevideo	Uruguay	939.427	67	Fortaleza	Brasil	74.553
18	Buenaventura (inc. SPR, TCBUEN y ZP)	Colombia	920.000	68	Antofagasta	Chile	71.935
19	Freeport	Bahamas	850.426	69	Nassau	Bahamas	70.226
20	Altamira	México	803.222	70	Turbo	Colombia	67.522
21	Navegantes (Portonave)	Brasil	774.731	71	Rosario (inc.G.Lagos, P.Alv., A.Seco, V.G.Galvez)	Argentina	66.616
22	Paraná	Brasil	752.250	72	Georgetown-Cayman	Islas Caimán	61.940
23	Rio Grande	Brasil	743.717	73	Georgetown	Guyana	57.663
24	Puerto Cortes	Honduras	642.218	74	Natal	Brasil	57.606
25	Itapoa	Brasil	592.304	75	Degrad-des-Cannes	Guayana Francesa	57.029
26	Santo Tomas de Castilla	Guatemala	566.539	76	Santo Domingo (ITTS)	República Dominicana	53.488
27	San Vicente	Chile	516.449	77	Ushuaia	Argentina	53.262
28	Haina	República Dominicana	488.963	78	Imbituba	Brasil	49.453
29	Suape	Brasil	460.769	79	Puerto Plata	República Dominicana	48.712
30	Puerto Barrios	Guatemala	455.973	80	Mazatlán	México	48.380
31	Coronel	Chile	431.213	81	Puerto Chiapas	México	47.702
32	Puerto Quetzal	Guatemala	367.239	82	Belize city	Belize	44.381
33	Mariel	Cuba	332.240	83	Esmeraldas	Ecuador	39.778
34	Lirquen	Chile	311.072	84	San Lorenzo	Honduras	35.824
35	Salvador	Brasil	301.129	85	Trujillo	Honduras	34.262
36	Caldera	Costa Rica	289.582	86	Oranjestad	Aruba	31.689
37	Itaguaí/Sepetiba	Brasil	282.682	87	Madryn	Argentina	30.963
38	Rio de Janeiro	Brasil	281.473	88	Ilo	Perú	28.606
39	Iquique	Chile	280.353	89	Castries	Santa Lucía	28.549
40	Chibatao	Brasil	270.331	90	Bahia Blanca (inc. Ing White, SAE, P. Galvan, Sitio21)	Argentina	27.843
41	Port of Spain	Trinidad y Tobago	252.159	91	Punta Arenas	Chile	24.236
42	Superterminais	Brasil	251.199	92	St George	Granada	21.914
43	Arica	Chile	238.018	93	Almirante (Bocas Fruit)	Panamá	20.420
44	Ensenada	México	230.185	94	Coatzacoalcos	México	19.992
45	Paíta	Perú	228.367	95	Matarani	Perú	18.183
46	Itajai	Brasil	224.546	96	CPCP (Campden Park Container Port)	San Vicente y las Granadinas	17.502
47	Jarry/Point-a-Pitre	Guadalupe	210.000	97	St John	Antigua y Barbuda	17.311
48	Acajutla	El Salvador	209.903	98	Guaymas	México	16.031
49	Pecem	Brasil	209.204	99	Manzanillo	República Dominicana	15.652
50	Vitória	Brasil	195.243	100	General San Martín	Perú	12.408

Fuente: Talasonómica, basados en CEPAL



Es de destacar que el Top 5 del ranking sumó un total de 15.964.393 TEU, lo que representa un 32,1% del total³³. El Top 10 del ranking sumó un total de 24.412.058 TEU, que representa el 49,1% del total regional. Seguidamente, el TOP 20 del ranking sumó un total de 34.899.836 TEU, con el 70,2% del total y el TOP 30 llega a 40.893.836 TEU con el 82,3% del total. En consecuencia, los restantes 8.815.185 TEU (17,8% del total) se reparten entre los siguientes 70 puertos registrados.

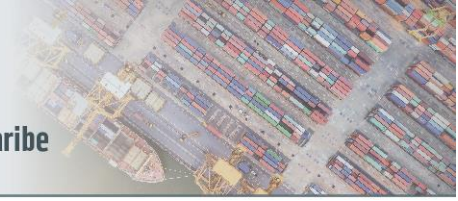
1.2.6. Mapa de las Terminales especializadas en Contenedores

A continuación, se presenta el mapa de operadores de terminales de contenedores en la región LAC, según la titularidad del operador, actualizado a diciembre de 2018; a simple vista se aprecia la creciente presencia de los grandes GTO analizados anteriormente, principalmente en los mercados de mayor magnitud en su hinterland y en los puertos hub regionales y de oportunidad.

Mapa de terminales de contenedores según operador



³³ Solo el puerto N°1 <Colón | Panamá> registró el 7,8% del total.



Seguidamente se presenta tabla con los operadores de terminales de los principales puertos de LAC indicados en el mapa anterior, ordenados por puerto y país:

PUERTO	PAIS	OPERADORES
Antioquia	Colombia	TL
Antofagasta	Chile	SAAM
Arica	Chile	Ultramar, SAAM
Balboa	Panamá	HPH
Barranquilla	Colombia	SSA
Bolívar	Ecuador	Yilport
Buenaventura	Colombia	APMT, PSA, ICTSI
Buenos Aires	Argentina	PSA, TIL (MSC), HPH, APMT, DPW, Mitsui
Caldera	Costa Rica	SAAM
Callao	Perú	TIL (MSC), APMT, DPW
Cartagena	Colombia	Org. Port. Cartagena (SPRC), APMT
Caucedo	Santo Domingo	DPW
Chancay	Perú	COSCO
Colón	Panamá	SSA
Coquimbo	Chile	Ultramar
Coronel	Chile	Ultramar
Cortés	Honduras	ICTSI
Dégrad-de-Cannes	Guayana Francesa	CMA CGM
Ensenada	México	HPH
Fort-de-France	Martinica-Francia	CMA CGM
Freeport	Bahamas	HPH, TIL (MSC)
Guayaquil	Ecuador	ICTSI, SAAM
Imbituba	Brasil	Santos Brasil/Multi T
Iquique	Chile	SAAM
Itajaí/Navegantes	Brasil	APMT, TIL (MSC)
Itapoá	Brasil	APMT
Kingston	Jamaica	CMA CGM, TL
La Plata	Argentina	ICTSI
Lafiteau	Haití	GBG
Lázaro Cárdenas	México	HPH, APMT
Lirquen	Chile	DPW
Manzanillo	México	HPH, SSA, ICTSI
Mariel	Cuba	PSA, CMA CGM
Matarani	Perú	SAAM
Mazatlán	México	SAAM
Mejillones	Chile	Ultramar
Moin	Costa Rica	APMT
Montevideo	Uruguay	KN, Ultramar
Paita	Perú	Yilport
Paramaribo	Surinam	DPW
Paranaguá	Brasil	CMHI
Pecem	Brasil	APMT
Pointe-à-Pitre	Guadalupe-Francia	CMA CGM
Port-au-Prince	Haití	Bolloré
Posorja	Ecuador	DPW
Progreso	México	APMT
Quetzal	Guatemala	APMT
Recife	Brasil	Gulftainer
Rio de Janeiro	Brasil	Libra T, Santos Brasil/Multi T
Rio Grande	Brasil	Wilson
Rodman	Panamá	PSA
Rosario	Argentina	Ultramar
Salvador	Brasil	Wilson
San Antonio	Chile	DPW
San Vicente	Chile	SSA, SAAM
Santa Marta	Colombia	SSA
Santos	Brasil	Santos Brasil/Multi T, Libra T, DPW, APMT, TIL (MSC)
Suape	Brasil	ICTSI
Tuxpan	México	SSA, ICTSI
Valparaiso	Chile	TL (MSC), Ultramar
Veracruz	México	HPH
Vila do Conde	Brasil	Santos Brasil/Multi T

Fuente: Talasonómica.



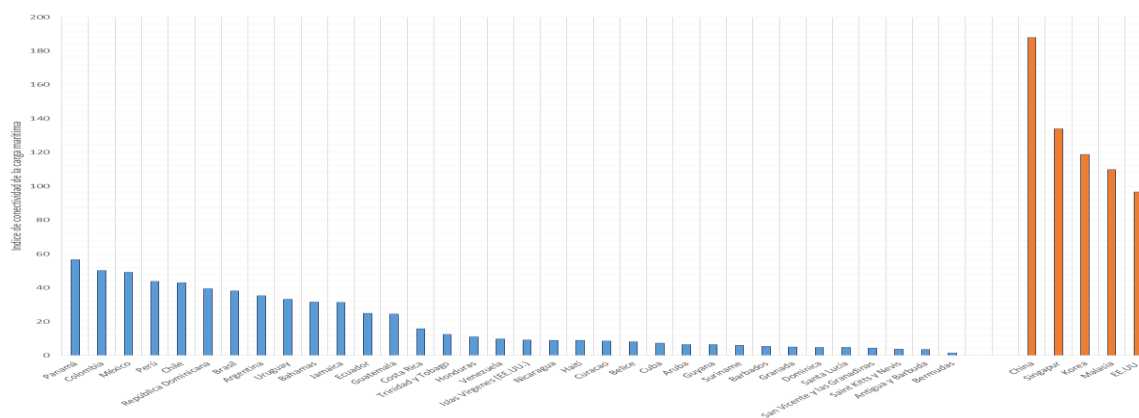
Conectividad de las cargas contenedorizadas

Siendo los puertos nodos de la cadena de transporte, y en razón al creciente desarrollo del comercio internacional, resulta relevante evaluar la conectividad externa de éstos con los principales socios económicos de cada país, lo que permite analizar su competitividad portuaria y en consecuencia su contribución a la competitividad del país.

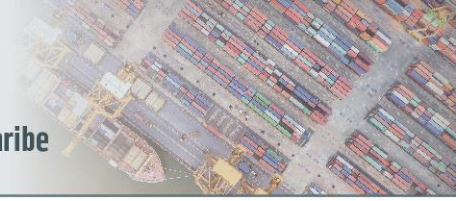
La UNCTAD ha desarrollado un índice que pretende reflejar la disponibilidad de medios con que cuenta cada país de cara al desarrollo del comercio internacional marítimo. Para ello se consideran diferentes indicadores a saber:

- Número de buques porta contenedores asignados a líneas que tocan cada país.
- Capacidad en TEU de la flota asignada a líneas que operan en cada país.
- Número de buques porta contenedores por millón de habitantes.
- Capacidad en TEU por mil habitantes.
- Número de líneas regulares que tocan cada país.
- Número de servicios regulares existentes en un país.
- Tamaño medio de los buques que tocan cada país.
- Tamaño máximo de los mismos.
- Número de buques operados por cada línea.

Con base en estos datos se puede trazar un mapa de barras de los países LAC según el índice mencionado, de lo que se observa que el Top 5 de países está integrado por Panamá (56,6), Colombia (50,1), México (49), Perú (43,8) y Chile (43); sin embargo, contrastados con los países que integran el Top 5 mundial (en la segunda serie de barras del gráfico), la conectividad de los países de la región está muy por debajo de los índices internacionales (China 187,8, Singapur 134, Korea 119, Malasia 110, EE.UU. 96,7) lo que hace suponer que un objetivo prioritario para los países de la región sería incrementar el índice de conectividad de sus puertos:



Fuente: Talasonómica basados en UNCTAD

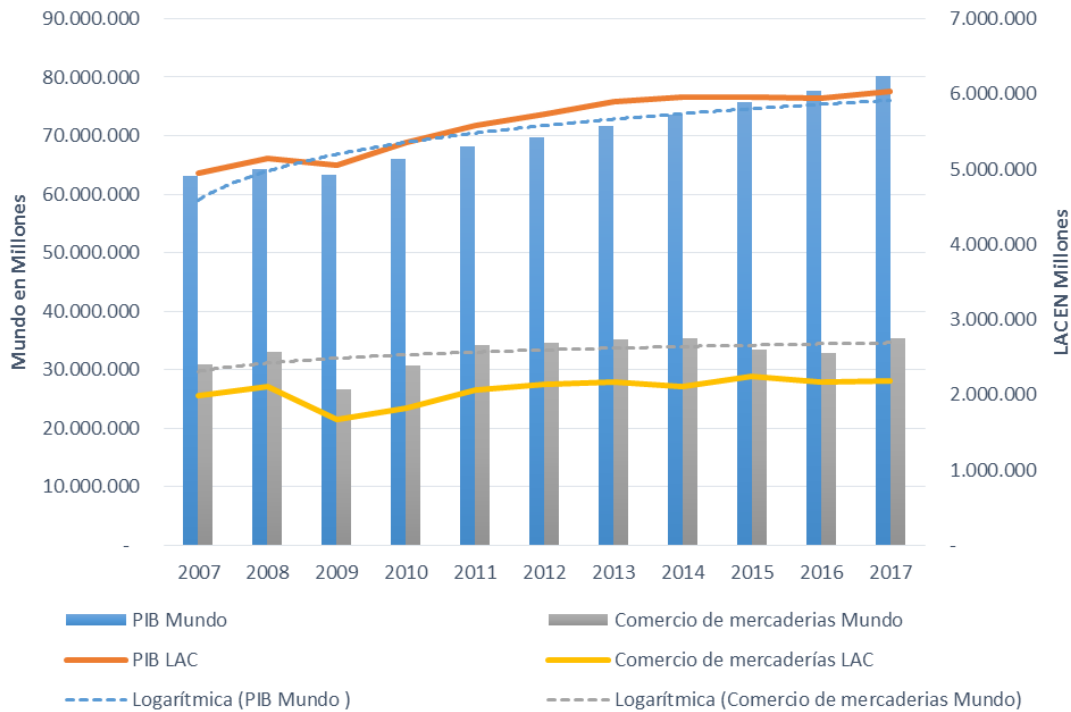


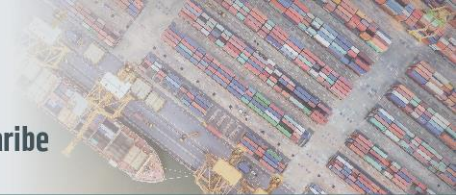
Destacamos que en la región LAC se distinguen tres grupos de países, de acuerdo con su calificación en el Índice de Conectividad. El primer grupo de 11 países (Panamá hasta Jamaica incluido), que son los mayores valores de la región, pero bajos en comparación a los países líderes. El grupo intermedio que son Costa Rica, Trinidad & Tobago, Ecuador y Guatemala. Y el grupo de menor valor para el resto de los países.

Evolución de las cargas

La evolución de la economía de América Latina, en líneas generales se ha caracterizado por un bajo nivel de crecimiento reciente y con una alta cuota de incertidumbre. Ambas cosas se relacionan con la marcha de la crisis, nunca resuelta, que se inició en 2008-2009 y con los cambios geoestratégicos que se han instalado en tiempos recientes. El comercio de la región no se ha apartado tampoco de la descripción anterior, como puede verse en el gráfico a continuación, que muestra la evolución que ha tenido el comercio mundial y latinoamericano de mercancías en el período 2007/2017, en relación al crecimiento del PIB:

Evolución del comercio de mercaderías





Fuente: Talasonómica, basados en Banco Mundial³⁴

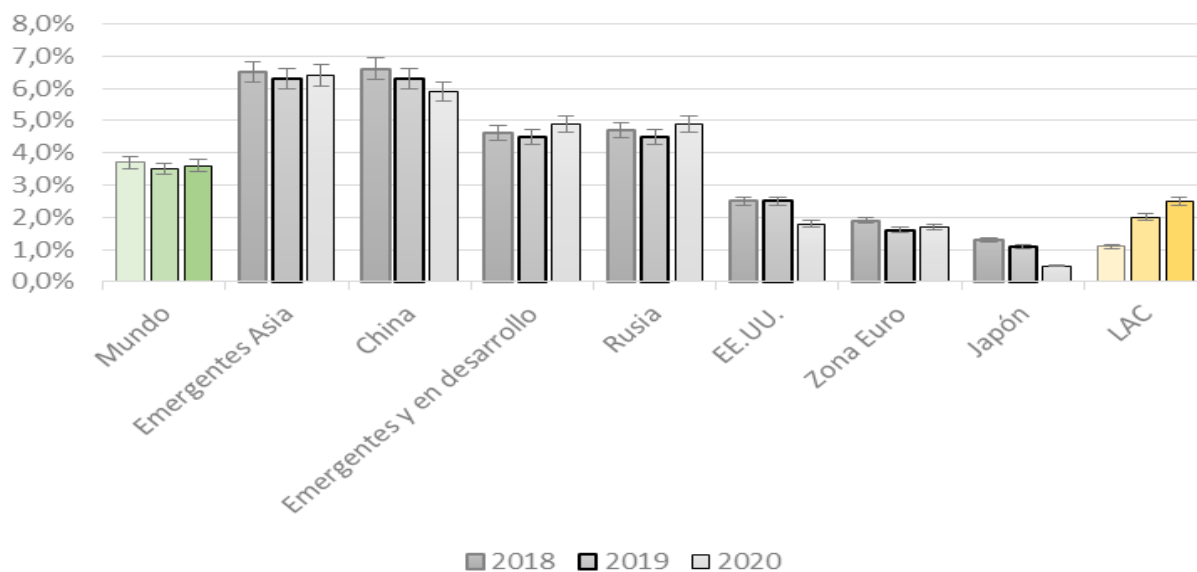
En el gráfico muestra que el crecimiento del comercio de mercancías fue menos dinámico que la evolución del PIB (líneas de tendencia punteadas) y que el crecimiento de la región de LAC fue más tenue que el del resto del mundo, mostrando una línea de tendencia más aplanada. De acuerdo con estos datos, mientras el PIB del mundo registra una CAGR de 2,18%, el comercio de mercancías lo hizo al 1,23% y en la región de LAC, el PIB creció en el mismo período a una CAGR de 1,81% y el comercio regional de mercancías lo hizo al 0,89%, en el período 2007/2017.

Los pronósticos de crecimiento para las economías hasta el año 2020, se observan en el siguiente gráfico, donde se observa que la región de LAC crecería a un ritmo menor que los pronosticados para el mundo y muy lejos de las economías emergentes.

1.3. Perspectivas del sector portuario

1.3.1. Crecimiento de la carga

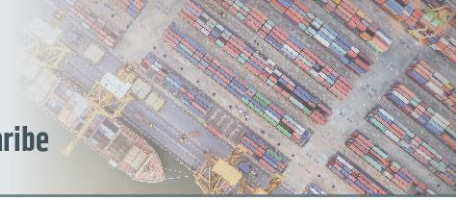
Pronóstico de crecimiento de la economía hasta 2020



Nota: los datos de 2018 son preliminares.

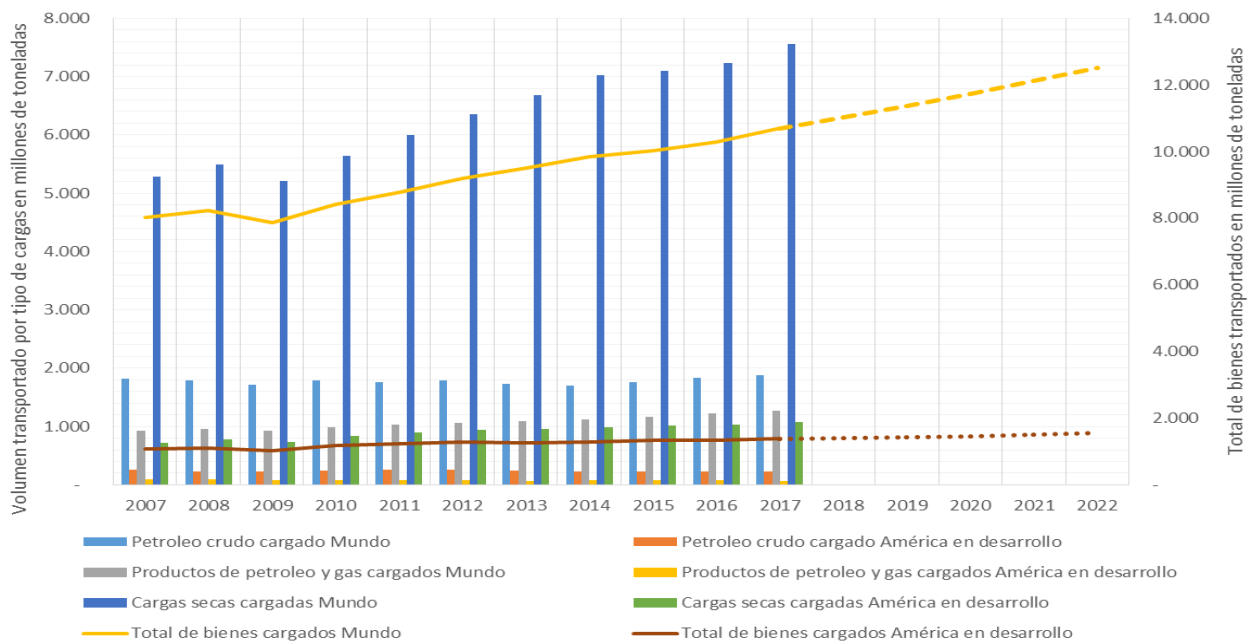
Fuente: Talasonómica, basados en el Banco Mundial

³⁴ <https://datos.bancomundial.org/tema/comercio>



La expectativa de crecimiento de las cargas transportadas por mar también resulta similar para América Latina. Si se analiza la evolución de las diferentes cargas transportadas por modo marítimo, se puede observar una pendiente de crecimiento menor en América Latina que en el resto del mundo:

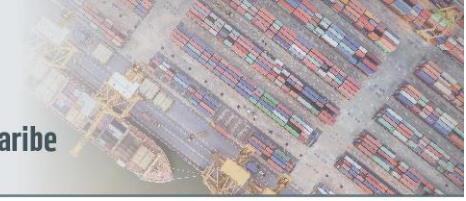
Evolución de las cargas transportadas por modo marítimo



Fuente: Talasonómica basados en UNCTAD

Nuevamente se advierte que la región de LAC no alcanza a igualar los niveles de desempeño del mundo, el que alcanzó en 2017 un volumen de 10.702 millones de toneladas, con una CAGR para el período 2007/2017 de 2,64%, mientras que en la región fue de 2,35% para el mismo período.

En líneas punteadas se proyecta el crecimiento de las cargas al año 2022, según pronóstico para el mundo de la UNCTAD, a una CAGR de 3,2%. Para la región LAC se proyecta que las cargas al año 2022 aumenten al ritmo previsto de crecimiento de la economía, a una CAGR de 2%, bajo el supuesto de un crecimiento del comercio en relación al del PIB similar al registrado durante los últimos años.

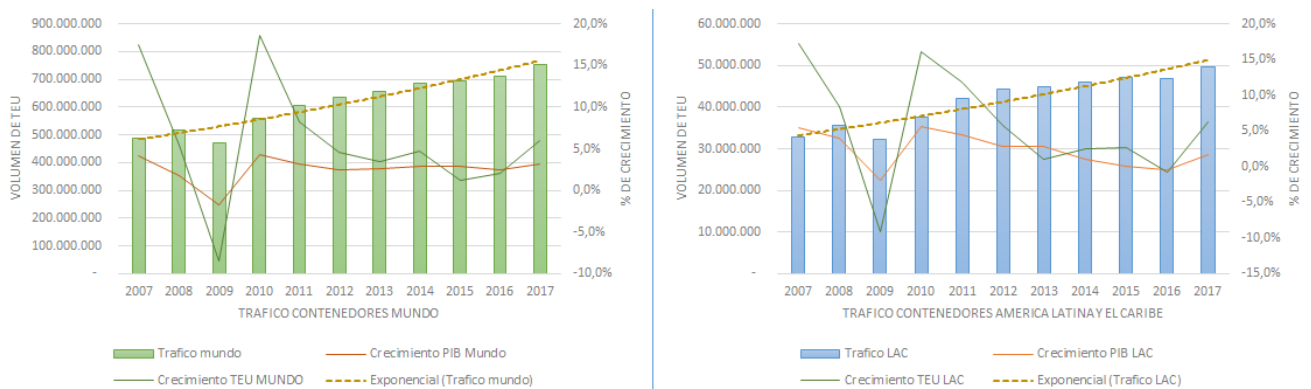


Los tráficos de contenedores operados en los puertos de todo el mundo³⁵ alcanzaron en 2017 un volumen de 752 millones de TEU [2], mientras que en la región LAC fueron 51 millones de TEU [3], lo que representa un crecimiento anual compuesto (CAGR) para el período 2007/2017 de 3,98% para el mundo y 3,84% para la región LAC, habiendo tenido ésta un comportamiento más consistente con respecto al desempeño del mundo que en las otras cargas analizadas anteriormente.

Sin embargo, si se analiza el comportamiento durante el período 2015/2017, la CAGR para el mundo disminuyó a 2,65% y para la región LAC a 1,77%, como consecuencia de la ralentización que sufren

sus economías, principalmente Brasil y Argentina, que tienen un peso significativo en el total de la región.

Evolución del throughput operado en puertos de contenedores (en TEU)

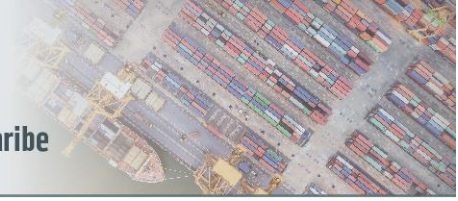


Fuente: Talasonómica, basados en el Banco Mundial y CEPAL.

Sin embargo, para el periodo iniciando en 2018, podría darse una mejora del comportamiento del movimiento de contenedores en puertos.

Los primeros datos que se comienzan a conocer de los resultados de 2018 y las proyecciones a 2019 indican lo siguiente:

³⁵ Sin embargo, es necesario aclarar que descontando reposicionamiento de vacíos, relays, transbordos y tránsitos, el volumen de contenedores llenos (comercio marítimo) fue del orden de los 200 millones de TEU.



En 2018 habría un aumento de 7.7% en la variación del movimiento de contenedores en la región de América Latina y el Caribe con respecto al 2017. Estas cifras son muy importantes porque muestran una reversión de la tendencia previa, con un comportamiento superior al promedio mundial (5%) y al de los países del mundo, considerados dentro de los desarrollados (Norte América, 4.8% y Europa, 2.9%) y de los de mayor dinamismo comercial (China, 6.2%) y otras economías asiáticas, 6.4%). En todo caso, por el momento no es posible asignar a este cambio un carácter permanente; en todos los casos, para 2019 se proyecta un crecimiento similar, aunque ligeramente menor.

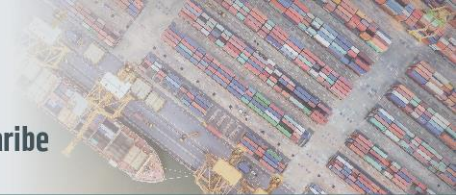
Se destaca lo siguiente:

- Colombia muestra un crecimiento importante tanto en el Caribe como en el Pacífico, incrementándose en ambos frentes la importancia de los movimientos de transbordo.
- Colombia tomaría el cuarto puesto dentro de toda la región, finalizando el 2018 con un total de casi 4.6 millones de TEU operados. Sin embargo, la actividad portuaria colombiana seguiría siendo muy dependiente de los transbordos de contenedores que representan casi el 57% del total del país³⁶.
- Los puertos de Ciénaga (con casi 47 millones de toneladas) y de Cartagena (con 38.6 millones) estarían dentro del top 10 de los puertos latinoamericanos y caribeños, medidos por toneladas totales en operación.
- La Costa oriental de América del Sur registró un aumento en la actividad de los puertos y zonas portuarias del 12%, medido por el volumen operado, impulsado por una recuperación sustancial de la actividad en Brasil y tomando en consideración que el año anterior había sido pobre.
- La Costa occidental de América del Sur continuó con una ligera recuperación, creciendo el 7% en 2018.
- El Caribe demostró un crecimiento del 12% en el movimiento total de contenedores, mientras que América Central (sin México), tuvo un crecimiento más sutil, del 7%; en la Costa occidental este, así como en la oriental, mantuvo básicamente el mismo comportamiento del año 2017. México Golfo creció un 8% en comparación con 2017 y México Pacífico un 11%. Panamá presentó crecimiento en toda su costa caribeña, teniendo un registro del 11% de crecimiento, mientras que en Panamá Pacífico presentó una caída de -16%.

1.3.2. El Canal de Panamá

Durante más de 100 años, el Canal de Panamá ha contribuido al crecimiento y mejoramiento del comercio global, el transporte y la conectividad, lo que brinda crecientes oportunidades para los países de todo el mundo. La vía fluvial actualmente da servicio a 140 rutas, conectando 1.700

³⁶ Según el informe de actividad portuaria de LAC realizado por CEPAL con fecha 28/mar/2019, el país movilizó un total de 4.582.712 TEU, de los cuales 2.602.262 fueron de trasbordo.



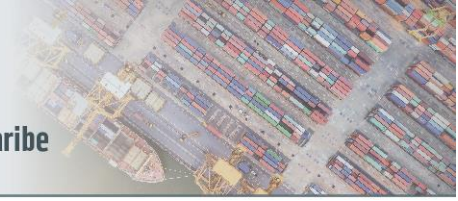
puertos en 160 países diferentes. Cubriendo 58 servicios regulares que se detallan en la siguiente tabla, es el país de la región LAC con más alto índice de conectividad de la carga marítima:

Servicios que operan en Panamá
1. 2M Alliance-Alianca/Hamburg Sud/HMM/Safmarine/Zim-TP16/Emerald
2. 2M Alliance - Lone Star Express/TP18
3. Caribbean Feeder- Hapag-Lloyd/Zim- MIT/MAR
4. Caribbean Feeder -- Hapag-Lloyd/Zim - NEAN
5. Caribbean Feeder/Maersk/Hapag-Lloyd/Zim - Guanta Service
6. CMA CGM/Alianca/ANL/Hamburg Sud/Maersk/SeaLand - Brazil Express
7. CMA CGM/ANL/APL/Marfret - RTWPAN /NASP Service
8. CMA CGM/COSCO/Hapag- Alianca/ANL/APL/HamSud/Maersk - PEX2/CAX1
9. CMA CGM/Hapag-Lloyd/ANL - Med Americas-MGE/MSW
10. CMA CGM/Marfret - Mediterranean Caribbean Service-MEDCARIB
11. COSCO/Evergreen Line /SeaLand - PWS
12. Crowley - AFCO/King Ocean/Seaboard Marine - Florida/Costa Rica/Panama Service
13. Evergreen Line -- Maersk Line - CAJ
14. Evergreen Line/SeaLand-APL/Maersk Line/MSC/ONE - CAN/CARIBBEAN
15. Great White Fleet - Vlissingen Service
16. Hamburg Sud-Alianca/Maersk Line - EMCS
17. Hamburg Sud/Maersk Line-Alianca/CMA CGM/Hapag-Lloyd/MSC/SeaLand - OC1/AANZ
18. Hamburg Sud/Maersk Line-Alianca/SeaLand - COVE
19. Hamburg Sud/MSC-Alianca/Maersk Line/Hapag-Lloyd/SeaLand/Zim - UCLA
20. Hapag-Lloyd/CMA CGM/COSCO-Alianca/ANL/Hamburg Sud - SWX/WCC/EWX
21. Hapag Lloyd/ONE - Gulf Express GCS
22. Hoegh Autoliners - Caribbean Short Sea Service
23. Maersk/Hamburg Sud/SeaLand/APL - North Atlantic Express NAE/ACX
24. Maersk Line/Alianca/Hamburg Sud-CARMED
25. Maersk Line-Evergreen Line/ONE/Seaboard/SeaLand - Calypso Feeder Service
26. Maersk Line/Melfi Marine -- Hapag-Lloyd/Zim - Panama/Cuba Express-PANCUX
27. Maersk Line/MSC/SeaLand/APL - Caribbean Feeder Service
28. Maersk Line/MSC/SeaLand/Evergreen - South Atlantic Express
29. Maersk Line/Safmarine/SeaLand - ECUMED
30. Maersk Line/SeaLand - ECUBEX
31. MSC - California Express
32. MSC/Hamburg Sud-Alianca/Maersk/SeaLand - Puerto Cabello Loop Feeder
33. MSC/Hapag Lloyd - SAWC/USA/NWC
34. MSC-MOL-Amazone Feeder/CX1
35. MSC - WEC Havana Service
36. MSC/Zim - USA/SAEC String 1
37. NYK RoRo - USCX PCTC one way
38. NYK RoRo - US Gulf Express PCTC Loop 1
39. NYK RoRo - US Gulf Express PCTC Loop 2
40. NYK RoRo/Wallenius Wilhelmsen - South America/North America Service PCTC Loop 2
41. OCEAN Alliance - South Atlantic Express-ECX1/AWE4
42. OCEAN Alliance - Taiwan Strait-TWS/AUE
43. OCEAN Alliance - Vespucci/NUE
44. SC Line - USATRADE
45. Seaboard/King Ocean - South Central America
46. Seaboard - Miami to Ecuador/Peru
47. Seaboard - North Central America via Houston
48. SeaLand-Alianca/Hamburg Sud/Maersk Line - LAG
49. SeaLand/MSC-Alianca/Hamburg Sud-GOEX/Central America Express
50. THE Alliance-CMA CGM - Transatlantic Loop 5-AL5
51. THE Alliance - North America East Coast 2-EC2
52. THE Alliance - North America East Coast 3-EC3
53. The Alliance - North America East Coast-EC1
54. Wallenius Wilhelmsen - North America/Europe/South America One Way RoRo Service
55. Wallenius Wilhelmsen - RTW RoRo Service
56. Wallenius Wilhelmsen - RTW Service w/b one-way PCTC
57. Wallenius Wilhelmsen - South America/North America Service PCTC Loop 1
58. X-Press/COSCO/CMA CGM/APL/Evergreen Line/King Ocean/ONE/Seaboard Ocean/Zim - CIX

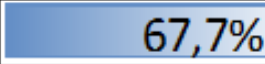









Fuente: Talasonómica basados en ACP³⁷

El principal usuario del Canal de Panamá es EE. UU., con cerca del 68% de la carga total que se movilizó en 2018 por esta vía. China es el segundo usuario más frecuente del Canal de Panamá, con cerca del 16% del total de la carga que transita, seguido por México, Chile y Japón, entre otros. A continuación, se muestra el Top 10 de los principales países usuarios del canal por flujo de carga transportada.

³⁷ <https://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>



Top 10 de países usuarios del Canal de Panamá

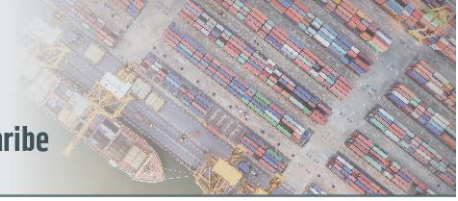
EE.UU		67,7%
China		16,3%
Chile		11,9%
Japón		11,8%
México		11,8%
Perú		9,3%
Korea		9,2%
Colombia		9,1%
Ecuador		5,2%
Canadá		4,7%

Fuente: los autores basados en ACP³⁸

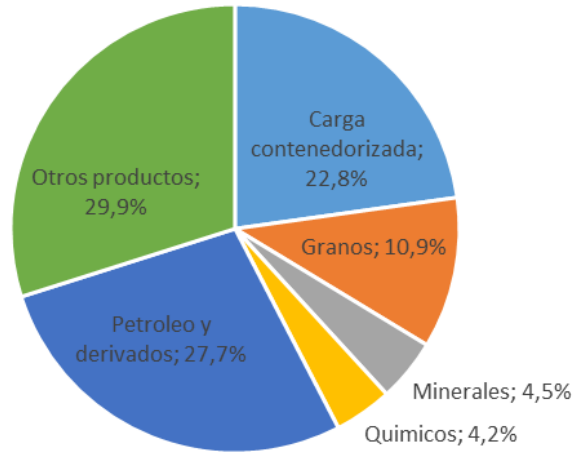
En términos de porcentaje de tonelaje de carga, las principales rutas se encuentran entre la costa este de los Estados Unidos y Asia, la costa este (O. Atlántico) de los Estados Unidos y la costa oeste (O. Pacífico) de América del Sur, la costa este (Océano Atlántico) de los Estados Unidos y la costa oeste (O. Pacífico) de América Central, Europa y la costa oeste (O. Pacífico) de América del Sur y entre Asia y la costa este (Mar Caribe) de América Central.

Los principales productos que se transportan por el canal son: petróleo y derivados, cargas contenedorizadas, granos, minerales y productos químicos. Desde la apertura del tercer juego de esclusas están tomando mayor participación los buques gaseros.

³⁸ <https://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>



Principales productos que transitan por el Canal de Panamá



Fuente: Talasonómica basados en ACP³⁹

Los efectos de la Ampliación del Canal de Panamá

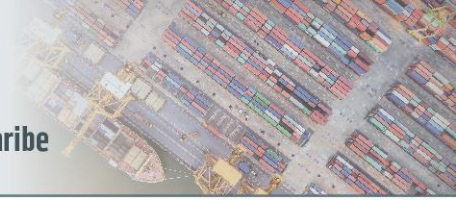
Hay diversas formas de medir la operación del canal, siendo una de las más importantes el volumen de la carga transportada; para esto, la ACP aplica un sistema propio de arqueo⁴⁰ de la capacidad de los buques que lo transitan, cuyo tonelaje neto se determina conforme a los REGLAMENTOS MARÍTIMOS PARA LA OPERACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, siendo la base para el pago de los peajes de las embarcaciones.

Desde la toma de posesión del canal por la República de Panamá, ya se preveía que la evolución de la demanda de tráfico coparía su capacidad; es así como hasta el año 2005-2006 transitaron un promedio de 280/290 millones toneladas CP/SUAB y hasta el año 2012 se aumentó la capacidad instalada mediante obras de mejoras de la vía a 330/340 millones de toneladas CP/SUAB, proyectando hacia el año 2025 una demanda del orden de más de 500 millones de toneladas CP/SUAB, lo que en ese momento evidenciaba la urgente necesidad de una ampliación significativa, que resultó en la construcción del tercer juego de esclusas. En el año 2017 el canal operó un total de 403 millones de toneladas CP/SUAB, demanda que no se hubiera podido atender con la antigua configuración.

Ahora analicemos a qué se debió el incremento en la demanda, desde finales del siglo al presente:

³⁹ <https://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/estadisticas-de-transito/>

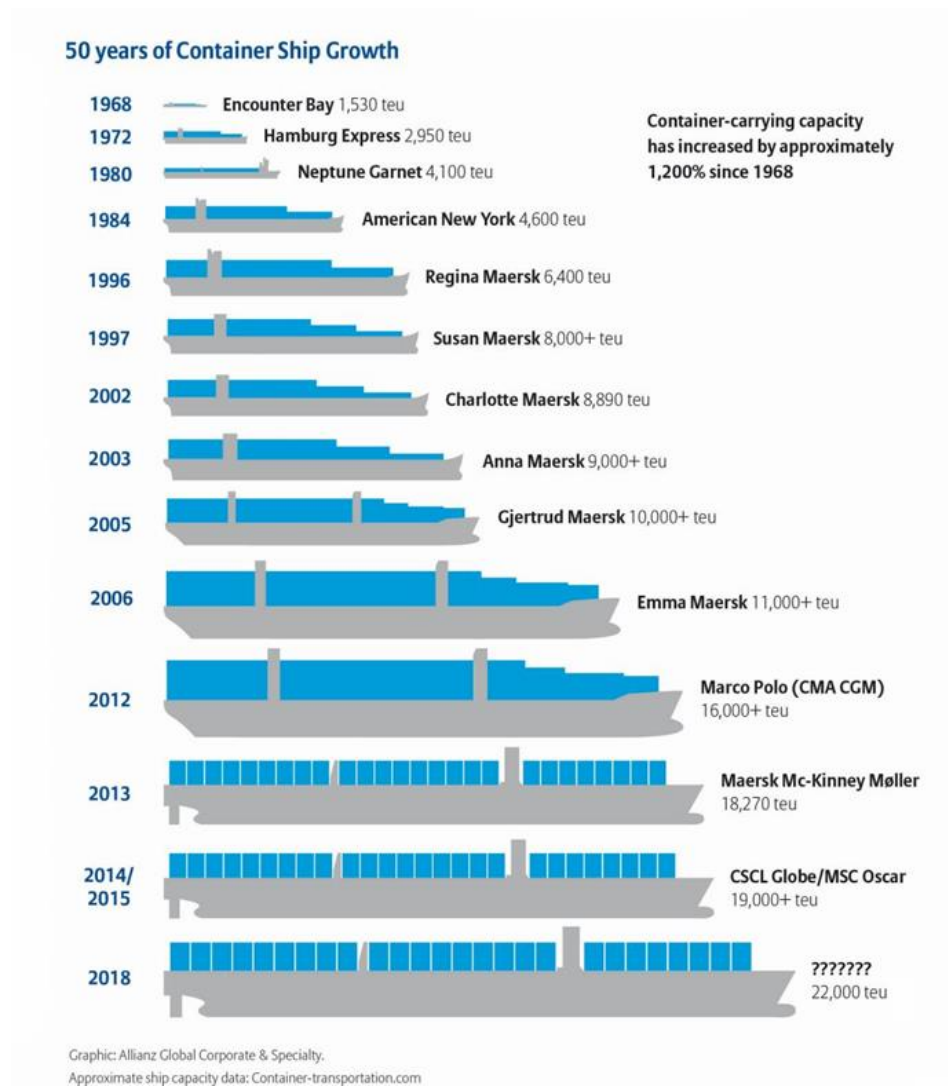
⁴⁰ Sistema de arqueo del Canal de Panamá, conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB).



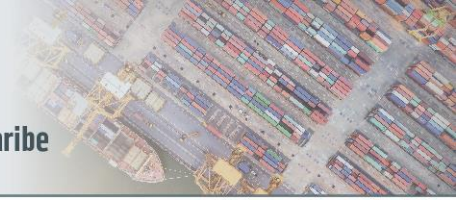
El Canal de Panamá recibió en la primera década del siglo XXI los tráficos generados por la entrada de la República Popular China en la Organización Mundial del Comercio (OMC) y el aumento del comercio que se produjo entre China y los Estados Unidos.

A su vez, el incremento del comercio mundial también afectó toda la cadena logística, generando cambios tecnológicos, operativos y comerciales que siguen en pleno desarrollo.

Vemos a continuación la evolución de los buques portacontenedores en los últimos 60 años, fenómeno que también se verifica en los buques bulk:



A diferencia del Canal de Suez, el Canal de Panamá es la ruta más corta entre China y la costa este de los Estados Unidos. Sin embargo, el crecimiento en el tamaño de los buques y las economías de escala que generan, poco a poco fueron disminuyendo las ventajas competitivas del Canal de

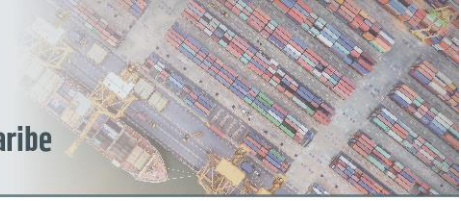


Panamá, por las restricciones en tamaño que imponían las esclusas PANAMAX. La gráfica anterior muestra la evolución en el tamaño del buque portacontenedores en el tiempo; el recuadro rojo muestra cómo a partir de finales del siglo XX aumenta la construcción de buques de más de 5,000 TEU, que era el máximo tamaño que podía transitar por el canal construido en 1914. El Canal de Panamá no solamente tenía un problema de capacidad en cuanto al número de buques que podían transitar y su tamaño sino también por el diseño de las esclusas, lo que llevó a las autoridades a decidir la construcción del tercer juego de esclusas, que respondiera a las necesidades de la industria naviera, en cuanto a que desde el año 2014 la ruta por el Canal de Suez había desviado un importante porcentaje de cargas que tradicionalmente se movían por Panamá.

De la misma forma es importante señalar que la ampliación del Canal de Panamá tuvo impactos secundarios en la conectividad de la ruta por Panamá; Son impactos secundarios porque el lograr recuperar la carga que se estaba moviendo por Suez, redundaba también en una mayor concentración de actividad de trasbordo en la región debido a que más del 77% de los buques portacontenedores que transitan el canal hacen trasbordos.

El fenómeno se muestra en la siguiente ilustración:



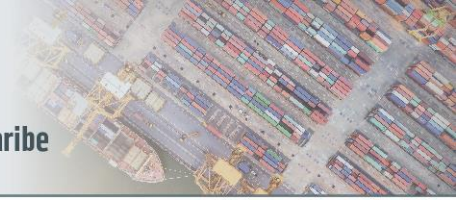


Canal Transit Services				
Ruta Comercial	No. De Servicios	Capacidad anual en una dirección	No. De Buques	Tamaño de Buque Promedio
Panamax				
Asia - CEEU/Golfo	5	1.227.015	51	4.733
COAS	7	1.085.789	57	3.115
COEU – Europa	2	396.891	19	3.816
Péndulo	1	255.601	15	4.915
COAS - CEEU	2	229.194	8	2.336
Australia - CEEU	1	177.736	10	3.418
Australia - Europa	1	73.446	7	2.825
Subtotal	19	3.445.672	167	3.594

Fuente: Talasanómica basados en ACP

Ya para el cierre del año fiscal 2016, pocos meses después de la inauguración de las esclusas, las navieras principales habían migrado una buena parte de los servicios que transitan por el Canal a buques Neopanamax. Diez servicios con una capacidad anual de 4,5 millones de TEU estaban transitando en buques de más de 5,000 TEU de capacidad. Para enero de 2018, el tonelaje que transitaba en buques portacontenedores ya había superado con creces el tonelaje que transita en buques PANAMAX.

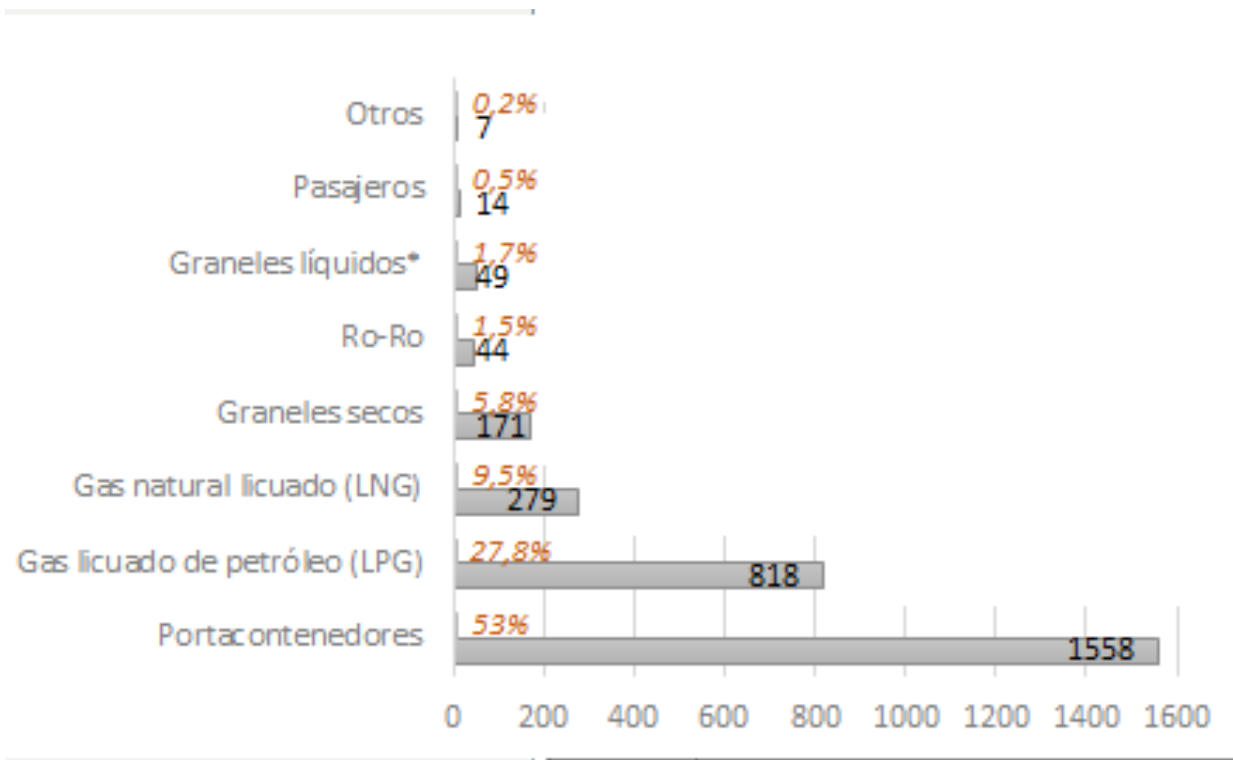
En el año 2018 transitaron 2.489 buques del tipo Neopanamax, representando el 18% de las naves que transitaron por la vía; sin embargo, cargaron el 32% del tonelaje total, siendo los segmentos dominantes que transitan por las nuevas esclusas, buques portacontenedores y gaseros (LNG y LPG).



	Transitos		Tonaledas netas*	
	#	Share	#	Share
Otros buques menores	1.596	11,6%	1.144	0,0004%
Panamax	9.710	70,4%	173.722.131	68,1%
Neopanamax	2.489	18,0%	81.325.870	31,9%
Total	13.795		255.049.145	

Fuente: Talasonómica basados en ACP

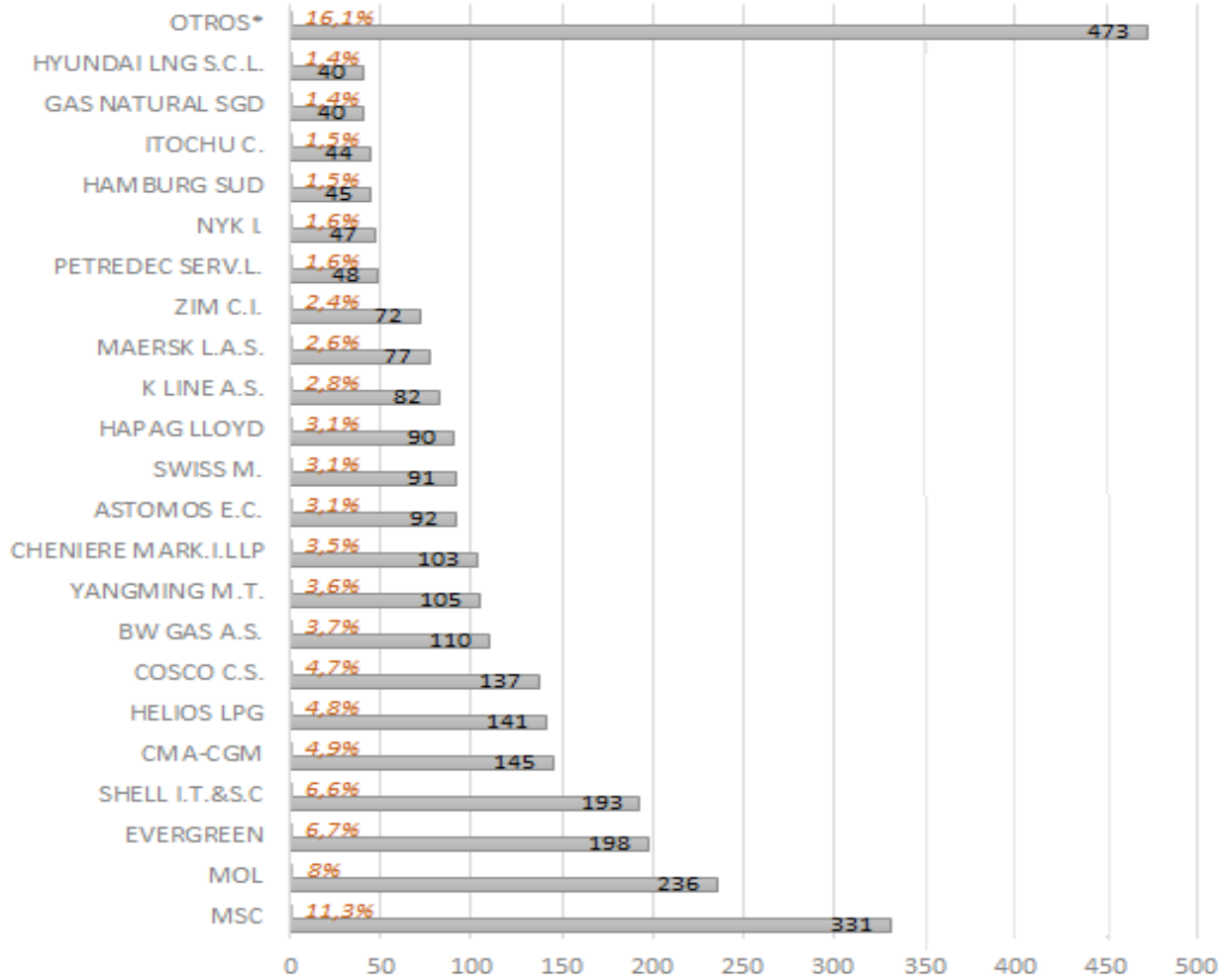
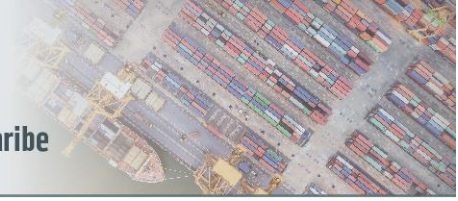
Tránsito de buques por las nuevas esclusas



Fuente: Talasonómica basados en ACP

Distribución de los tránsitos Neopanamax por operador

Como ejemplo, a continuación se relacionan las principales navieras que transitaron por el canal de Panamá con buques del tipo Neopanamax en Enero 2018:

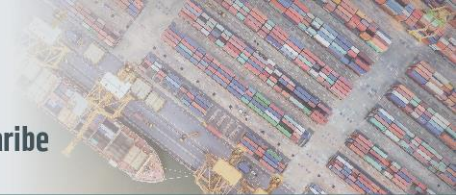


Fuente: Talasonómica basados en ACP

Nota: * menos de 39 tránsitos.

La presencia de buques de mayor dimensión en las rutas de la región ha generado un efecto cascada que está llegando a los puertos y presiona por la actualización tecnológica, diseño y procedimientos operativos en las instalaciones de terminales de contenedores para atender naves de más de 13.000 TEU de capacidad, lo que a su vez presiona sobre los planes de inversiones y aún sobre la gobernanza de los puertos.

Es importante señalar que el Canal de Panamá es una ruta de transporte cuyo tráfico depende fundamentalmente del comercio internacional en general y del intercambio comercial entre puntos de origen y destino que se benefician de esa ruta con respecto a otras alternativas. En este sentido,



el futuro es bastante incierto y cualquier proyección de tráfico para los próximos cinco años va a depender de la dinámica de la economía y el comercio mundial.

Una cuestión significativa es que, según manifestaciones de la ACP, si la demanda continúa como hasta el presente, hacia el año 2025 (o antes), será necesario construir un cuarto juego de esclusas para permitir el tránsito de buques de mayor tamaño, lo que volvería a crear nuevas presiones sobre los puertos.

1.3.3. Alianza del Pacífico y su impacto en la Industria Portuaria de Colombia

Los tratados de libre comercio son herramientas que buscan fomentar una integración comercial en la que los sectores económicos con ventajas comparativas de los países miembros se vean favorecidos, aumentando la producción total y el bienestar de la población, al poder acceder a mayor cantidad de bienes totales. Los sectores favorecidos de cada país podrían aumentar la productividad gracias al aprovechamiento de las economías de alcance y escala, aumentando la productividad global. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los sectores con desventajas comparativas de los países participante se podrán ver perjudicados debido a la mayor competencia con las importaciones, al menos en el corto plazo. A priori, consideramos que los impactos directos de la ADP serían a nivel comercial pero no a nivel portuario, aunque en forma indirecta sí tendría impacto como resultado de las mejoras en la competitividad de las economías involucradas.

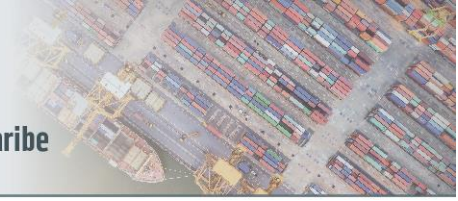
A continuación, se presentan los principales datos económicos de los cuatro países integrantes de la Alianza, que sumados representan un mercado potencial de casi 223 millones de habitantes (superando a Brasil, con 208 millones), con una contribución al PIB mundial del 3,19%.

Datos relevantes de las economías de los países miembro

	Población 2017	PIB USD (millones) 2017	PIB USD per capita 2017	Crecimiento anual promedio (10 años)	Exportación de Bienes y Servicios USD Mil Millones 2017	Importación de Bienes y Servicios USD Mil Millones 2017	% del PIB mundial
México	123.463.280	1.284.253	9.304	2,0	437.418	458.225	1,94
Colombia	49.265.610	373.471	6.273	4,0	47.979	56.771	0,56
Chile	18.354.730	271.896	15.070	2,9	79.328	74.464	0,36
Perú	31.765.490	198.540	6.762	4,8	51.925	74.464	0,33

Fuente: Talasonómica, basados en WEF⁴¹ y BM

⁴¹ World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2018



De la ADP participan Chile, Perú, Colombia y México, estando en proceso de integración Panamá y Costa Rica, los que mantienen los siguientes acuerdos bilaterales vigentes, que podrían verse potenciados por el acuerdo:

Tratados de libre comercio suscritos por los países miembro

	Chile	Perú	Colombia	México
Acuerdos de Libre Comercio vigentes	26	20	10	19
# Países / Mercados involucrados	64	51	45	52

Fuente: Talasonómica basados en ABC Alianza del Pacífico⁴²

Como se afirmó anteriormente, los impactos esperables de la ADP serían a nivel de mejoras en la competitividad de las economías participantes, por lo que creemos prudente avanzar en estos aspectos enfocando el análisis en el Informe “Índice competitividad global 4.0” del año 2018 del Foro Económico Mundial (WEF)⁴³.

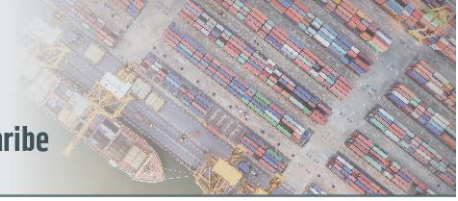
El Índice de Competitividad Global 4.0 evalúa los fundamentos microeconómicos y macroeconómicos para la competitividad de un conjunto de 140 economías nacionales. La competitividad se define como el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país y proporciona una visión única de los motores del crecimiento económico en la era de la Cuarta Revolución Industrial.

La metodología utilizada comprende 98 indicadores que se agrupan en 12 temas principales y éstos su vez en 4 grandes dimensiones de análisis (Componentes del entorno, Capital humano, Mercado y Ecosistema emprendedor). Los indicadores se califican en una escala de cero a cien (0 – 100) siendo éste el mayor y sobre esta calificación se construye un ranking de competitividad. La información para los indicadores se colecta mediante la Encuesta de Opinión Ejecutiva del Foro (44 ítems) y en estadísticas proporcionadas por proveedores confiables de fuentes externas (54 ítems). Los datos deben tener una amplia cobertura geográfica y estar disponibles para al menos el 75% de las economías cubiertas por el GCI.

A continuación, se sintetiza el Top 10 del ranking WEF de competitividad, al que se suma China, como socio principal del comercio regional y los cuatro países integrantes del ADP.

⁴² https://alianzapacifico.net/wp-content/uploads/2015/06/abc_AP.pdf

⁴³ <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/competitiveness-rankings/>



Ranking de competitividad WEF países miembros

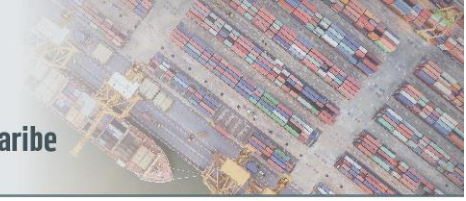
#	País	0-100 (mejor)
1	Estados Unidos	85,6
2	Singapur	83,5
3	Alemania	82,8
4	Suiza	82,6
5	Japón	82,5
6	Países Bajos	82,4
7	Hong Kong	82,3
8	Reino Unido	82
9	Suecia	81,7
10	Dinamarca	80,6
28	China	72,6
33	Chile	70,3
46	México	64,6
60	Colombia	61,6
63	Perú	61,3

Fuente: Talasonómica basados en WEF⁴⁴

Como se advierte, el primer país latinoamericano es Chile que ocupa el puesto N°33, seguido por México en la posición 46, ambos integrantes de la alianza. Los otros dos países de Latinoamérica, Colombia y Perú, ocupan las posiciones N°60 N°63 respectivamente.

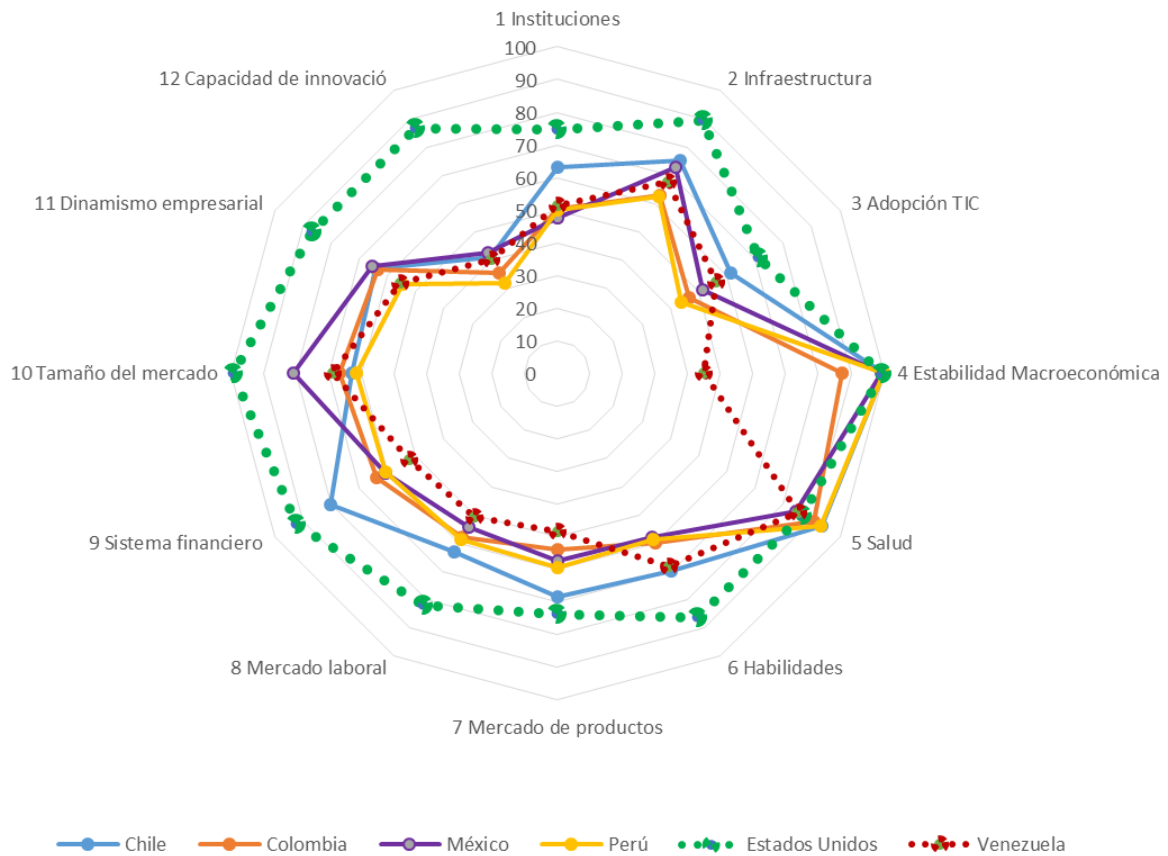
En el siguiente gráfico se observa el desempeño de cada país en cada uno de los indicadores y se los compara con el N°1 del ranking (EE.UU. línea verde punteada) y con el N°127 (Venezuela, línea roja punteada), país de menor desempeño de la región, lo que permite inferir los puntos de fortalezas y debilidades sobre los que se debe trabajar hacia el interior de cada economía.

⁴⁴ <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/country-economy-profiles/#economy=PER>



En términos generales se advierte que los cuatro países presentan desempeños consistentes en todos los indicadores (excepto Chile que sobresale en algunos), destacando sus fortalezas en Infraestructura, Estabilidad macroeconómica, Salud y Dinamismo empresarial, siendo elocuentes sus debilidades en Adopción TIC y Capacidad de innovación.

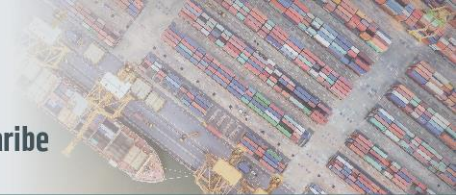
Indicadores de competitividad WEF países miembro



Fuente: Talasonómica basados en WEF⁴⁵

En razón al alto y consistente desempeño de los cuatro países en el rubro infraestructura, analizaremos brevemente la metodología utilizada para su construcción.

⁴⁵ <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/country-economy-profiles/#economy=PER>



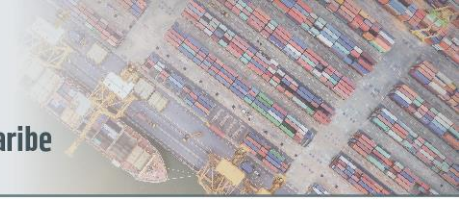
El objetivo de este indicador es medir la calidad y extensión de la infraestructura de transporte (carretera, ferrocarril, marítimo y aéreo) y la infraestructura de servicios públicos. A continuación, se detallan los indicadores que se miden y su valor relativo en la puntuación:

Metodología WEF de evaluación y valoración del indicador Infraestructura

Dimensión 1. Componentes del entorno					
Tema 2. Infraestructura					
Infraestructura de transporte		50%	Infraestructura de servicios públicos		50%
Carreteras	Calidad de las redes de carreteras	25%	Electricidad	Acceso al servicio	50%
	Calidad de la infraestructura vial			Calidad de la prestación	
Aéreo	Conectividad aeroportuaria	25%	Agua	Exposición al agua insegura	50%
	Eficiencia del transporte aéreo			Confiability del servicio de agua	
Ferrocarril	Densidad ferroviaria	25%			
	Eficiencia del servicio				
Mar	Conectividad de las líneas	25%			
	Eficiencia de los servicios portuarios				

Fuente: Talasonómica basados en WEF⁴⁶

⁴⁶ <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2018/appendix-c-the-global-competitiveness-index-4-0-methodology-and-technical-notes/>



Se advierte que los dos principales indicadores para el modo marítimo son la conectividad de las líneas regulares y la eficiencia de los servicios portuarios.

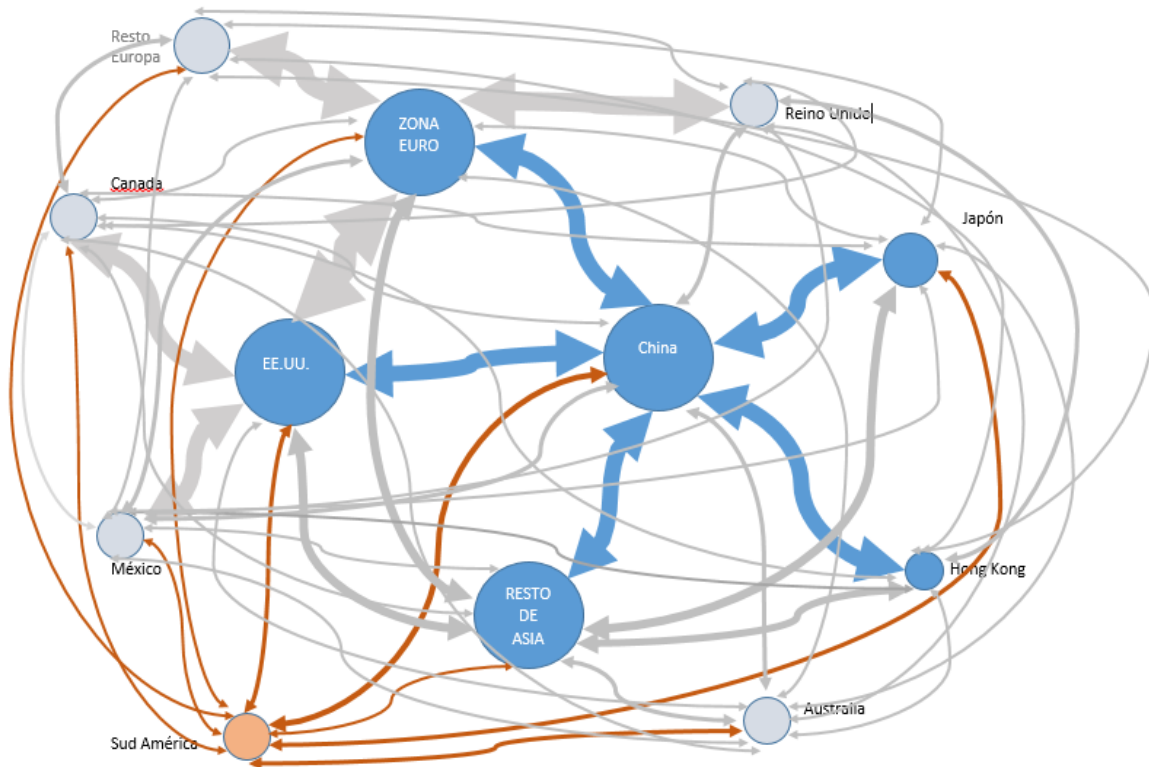
Otros países de la región como Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay buscan lograr mayor integración mediante el Mercosur, que no solo es un tratado de libre comercio, sino que además de perseguir este fin, intenta lograr la libre circulación de bienes, inversiones de capital, personas y divisas.

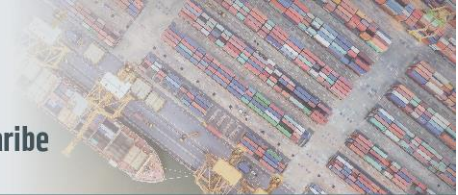
Estados Unidos, principal mercado para la región LAC, realizó varios tratados de comercio con diversos países de América Latina: bilateralmente con Perú, con Colombia y con Chile. También acordó con México y Canadá en el TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte).

En la siguiente ilustración se muestran los flujos comerciales entre las diferentes economías del mundo.

El tamaño del círculo es proporcional a la magnitud de la economía del país o región. El grosor de las flechas es proporcional al comercio total de bienes entre regiones o países, considerados en USD nominales de 2017.

Diagrama de los flujos de comercio entre regiones





Fuente: Talasonómica basados en WEF⁴⁷.

Como se observa, tanto por la magnitud relativa de las economías sudamericanas, como de los flujos de comercio con los diferentes países/regiones, el impacto tanto de la ADP como de los demás acuerdos comerciales de los países miembro, dependerán del crecimiento sostenido de sus economías e instituciones y del grado de integración al sistema global de comercio.

1.3.4. Colombia en relación con los mercados del Caribe: el caso de los contenedores

Desde los puntos de vista económico, portuario y logístico, el Caribe resulta decisivo para los movimientos marítimos globales, en cuanto constituye un área de principal relevancia para el comercio internacional y la globalización. Desde el punto de vista geográfico, constituye un área de 2.7 millones de km², comparable con el Mediterráneo (2.5 millones km²).

A medida que el comercio crece, los flujos se acomodan de acuerdo con las ventajas que presentan las distintas rutas y hubs de transporte. En dicho contexto, la cuenca del Caribe se destaca y asume un rol decisivo para la región y para el mundo; más aún, la posición del Caribe dentro de la red global de transporte de contenedores se ve influenciada por dos situaciones de contraste: una es la ubicación “intermedia” en las principales rutas globales y la otra es la ubicación de las pequeñas islas “aisladas”, que no cuentan con una zona interior significativa⁴⁸. Además, el Caribe tiene islas de mayor tamaño que combinan zonas interiores más amplias con la posibilidad de ofrecer servicios de transbordo en las rutas de comercio más importantes; esto implica que la cuenca del Caribe sea de una extrema heterogeneidad (desde puertos que mueven 10.000 contenedores por año hasta el selecto puñado de los que superan el millón (y hasta los 3 millones).⁴⁹

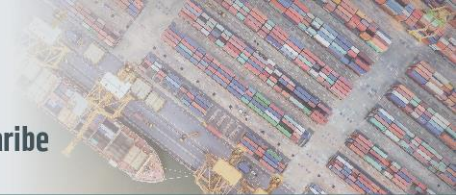
En resumen, el Caribe es una ruta principal de transporte que vincula distintas zonas del mundo, enlazando estratégicamente los flujos del Asia, los de las Américas y los de Europa, tanto en las rutas este-oeste como en las norte-sur, pero que además conecta las distintas subregiones de las Américas y del Caribe mismo.

Como consecuencia de todo lo anterior, desde los puntos de vista portuario y comercial, resulta incorrecto caracterizar a la Cuenca del Caribe como un único mercado. Por el contrario, la misma debe ser clasificada como múltiples mercados, tomando en consideración sus varias rutas y su conectividad. Al mismo tiempo, es importante destacar dos factores:

⁴⁷ World Economic Forum, Global Competitiveness Report 2018

⁴⁸ Sanchez & Wilmsmeier (2009): Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries. UN ECLAC NRID Series 140. Santiago

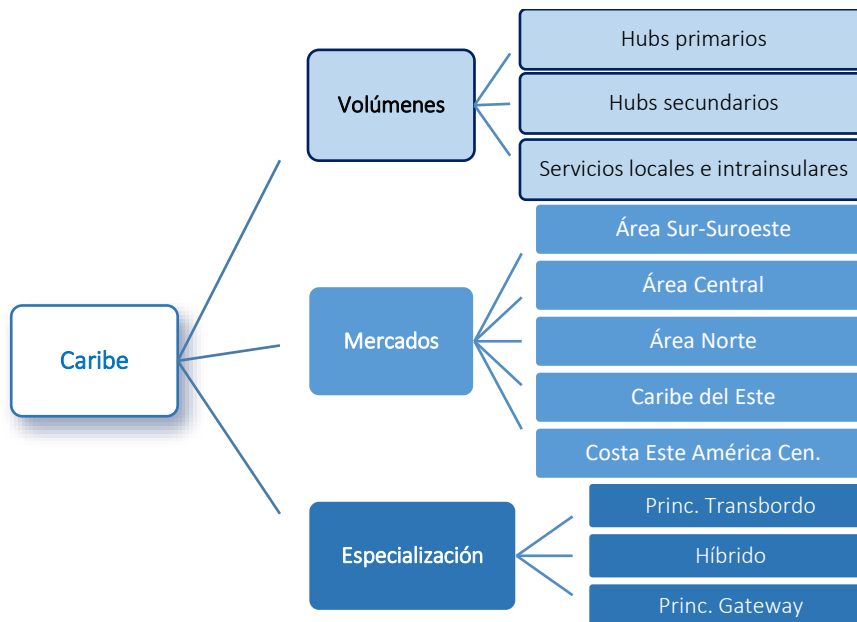
⁴⁹ En este estudio, todos los puertos del Caribe y algunos del Golfo de Mexico fueron considerados. Se han considerado todas las terminales panameñas ubicadas en el Atlántico, pero **ninguna del Pacífico**.



1. Debido a la heterogeneidad mencionada, es posible clasificar la situación de los puertos de contenedores del Caribe desde distintas perspectivas, como se muestra en el gráfico a continuación.
2. El Caribe ha demostrado tener un gran dinamismo: en el período evaluado, muestra importantes variaciones en sus actividades portuarias.

Sobre la base de estudios previos (especialmente Sánchez, 2014a; Wilmsmeier, Monios y Pérez-Salas, 2014⁵⁰ y Sánchez, 2014b, entre otros) resulta posible reforzar el criterio de clasificación de los puertos de contenedores:

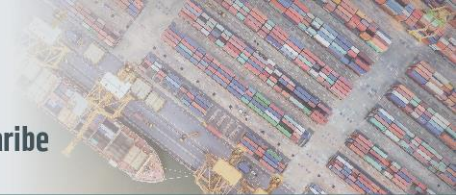
Clasificación de puertos de Contenedores en el Caribe



1.3.5. El Caribe según volúmenes y especialización

Desde la perspectiva del total de contenedores transferidos, los puertos del Caribe pueden ser clasificados como hubs primarios (más de 1 millón de teu por año de 2016), hubs secundarios (entre 100.000 y 1 millón de teu de 2016) y aquellos puertos que sirven al tráfico local operando como mini-hubs de transbordo entre islas (menos de 100.000 teu de 2016).

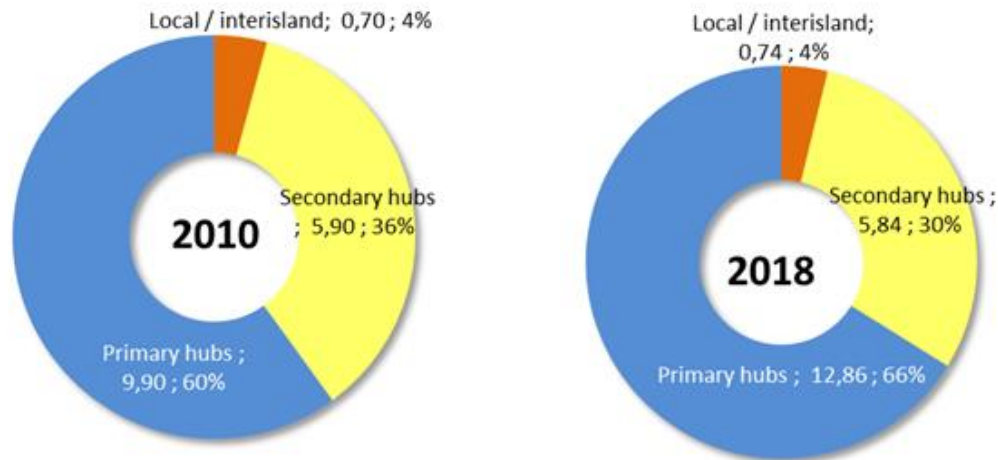
⁵⁰ Wilmsmeier, G., J. Monios and G. Pérez-Salas (2014): Port system evolution – the case of Latin America and the Caribbean; Journal of Transport Geography 39, 208-221.



En algunos casos, el término «hub», en el caso del Caribe, no debe ser tomado en el sentido “clásico”. Por ejemplo, las líneas navieras no estadounidenses se encuentran vedadas del transbordo de cargas entre Puerto Rico y la parte continental de los Estados Unidos por la ley de Jones; sin embargo, existen transbordos entre San Juan e islas vecinas del Caribe. Por el contrario, Freeport a corta distancia de San Juan, juega el papel de hub real en la estrategia “hub and spokes” en esta parte del Caribe.

Evolución de puertos primarios, secundarios y locales 2010-2018

Rendimiento en millones de teu, participación en %

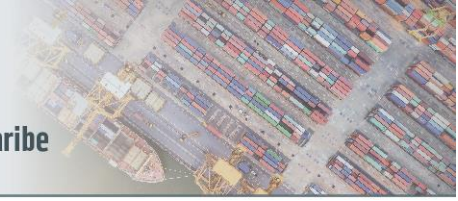


Fuente: adaptado de PortEconomics Port Report

Las participaciones de primarios y secundarios han cambiado y se presentan diferencias importantes en su evolución. Por ejemplo, en 1998 los primarios representaban el 30% del total, en 2010 el 60% y en 2018 constituyen el 66%.

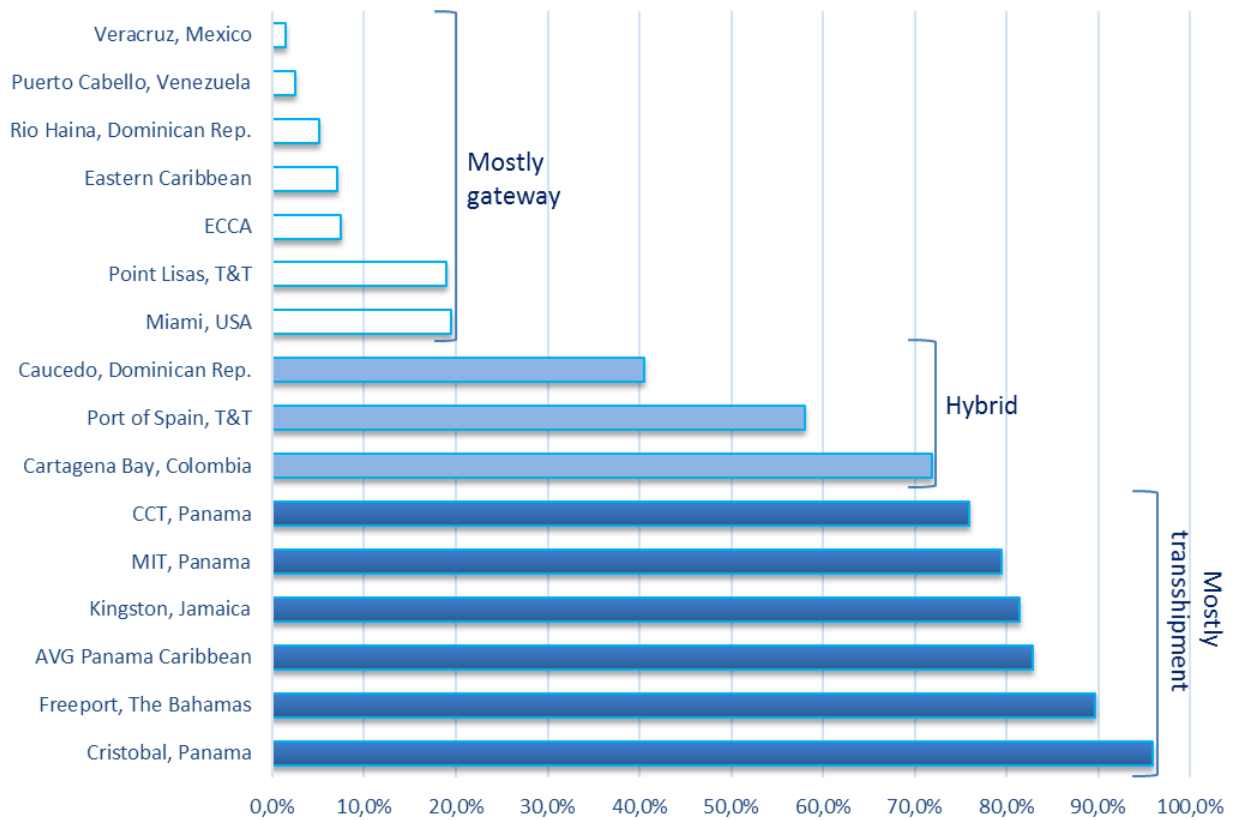
Resulta interesante que el estancamiento de los hubs secundarios entre 2010 y 2016 (junto con una declinación general), así como el notorio crecimiento de los primarios, se vio acompañado por un incremento en la dimensión del grupo primario, **lo cual indica una mayor competencia**. En efecto, mientras que en 1998 los hubs primarios eran 4, en 2010 6, actualmente son 8, mientras que los secundarios pasaron de 13 a 15 y actualmente son 14.

El sistema portuario de la cuenca del Caribe se clasifica en hubs de transbordo (mínimo del 70% de cargas de transbordo), puertos híbridos (entre el 30 y el 70% de cargas de transbordo) y puertos

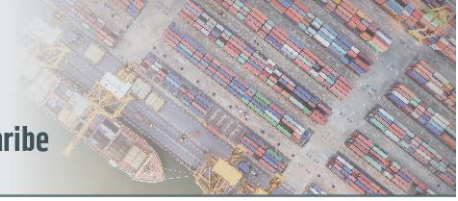


Gateway (menos del 30% de cargas de transbordo); nótese que la última categoría consiste, en muchos casos, en puertos multipropósito que además prestan sus servicios a las líneas de cruceros.

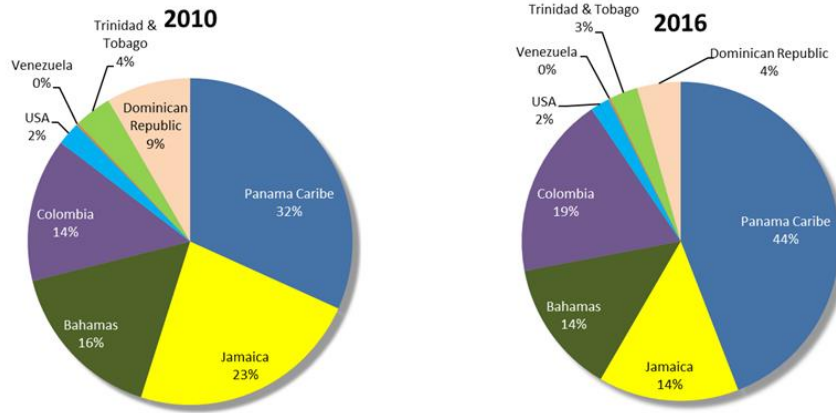
Clasificación según niveles de especialización 2016. Muestra de terminales portuarias en % de transbordos sobre el rendimiento total



Fuente: Port Economics, 2017



Evolución de los principales hubs de transbordo 2010-2016* Participación en %



Nota: * último dato disponible. Fuente: Perfil Marítimo y Logístico de Cepal

Los hubs del sur del Caribe, como Colombia y Panamá, pasaron de representar del 40% en 1998 al 46% en 2016, evidenciando un fuerte desplazamiento en la captación de servicios portuarios, en favor de los sureños.

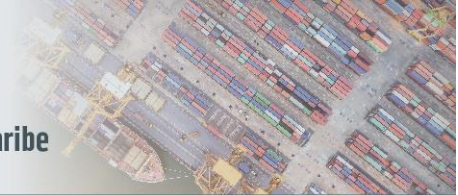
1.3.6. Los diferentes mercados del Caribe

Dependiendo de la clasificación según especialización, la ubicación dentro de las redes de transporte y el perfil económico de los países, es posible categorizar los distintos mercados. En consecuencia, dentro de la cuenca se identifican cinco mercados diferentes, en una combinación entre tráfico local, tráfico de Gateway y puntos de servicio a rutas globales. La siguiente tabla y gráfica muestran estos diferentes mercados:

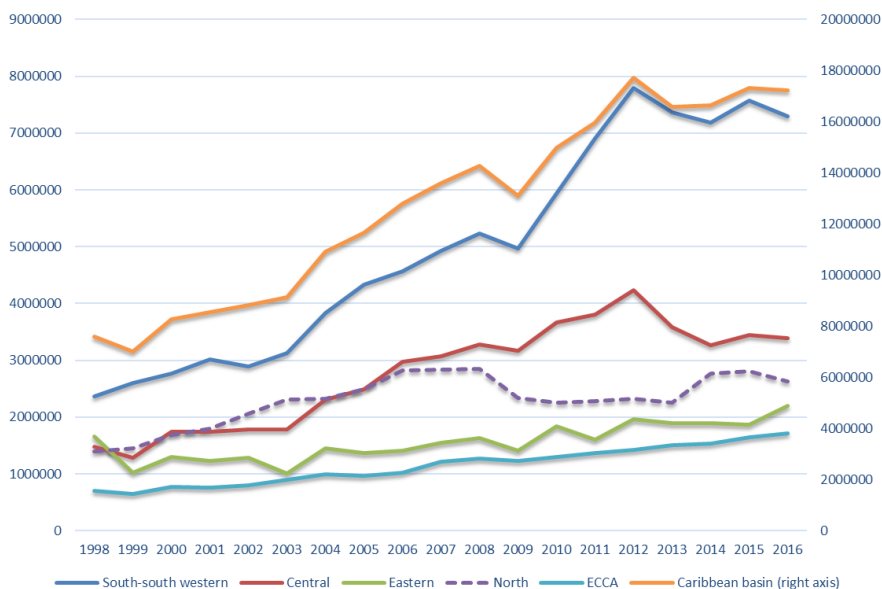
Clasificación de los mercados

Mercado	Países incluidos
Sur-Suroeste	Panamá, Colombia, Venezuela y Costa Rica
Central	Jamaica, Haití y República Dominicana
Norte	Bahamas, EEUU (South Florida y P.R.) y Cuba
Este	Islas pequeñas del Caribe Este
CEAC	Nicaragua, Honduras y Guatemala

Nota: Los puertos del golfo mexicano no se consideran estrictamente “caribeños”, y no se incluyen.



Actividad portuaria de contenedores 1998 – 2016, en teu



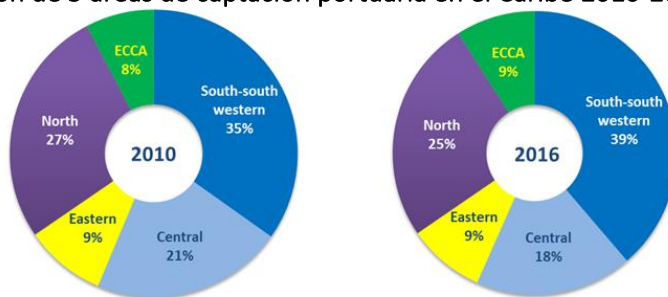
La evolución de cada uno de estos mercados ha sido distinta en el período analizado. La siguiente tabla muestra el CAGR de cada subregión entre 1998 y 2006:

CAGR por subregión y la Cuenca 2018/1998:

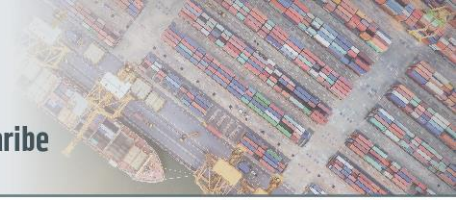
Sur / suroeste	6,5%
CEAC	5,1%
Central	4,7%
Cuenca del Caribe	4,6%
Norte	3,6%
Este	1,6%

Los cambios entre subregiones son de gran importancia, como se observa en los siguientes gráficos:

Evolución de 5 áreas de captación portuaria en el Caribe 2010-2016*, en %

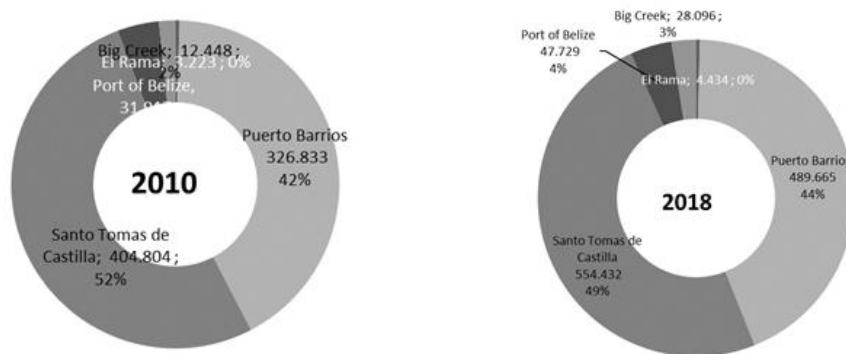


Nota: * último dato disponible, Fuente: adaptado de PortEconomics Port Report, 2017



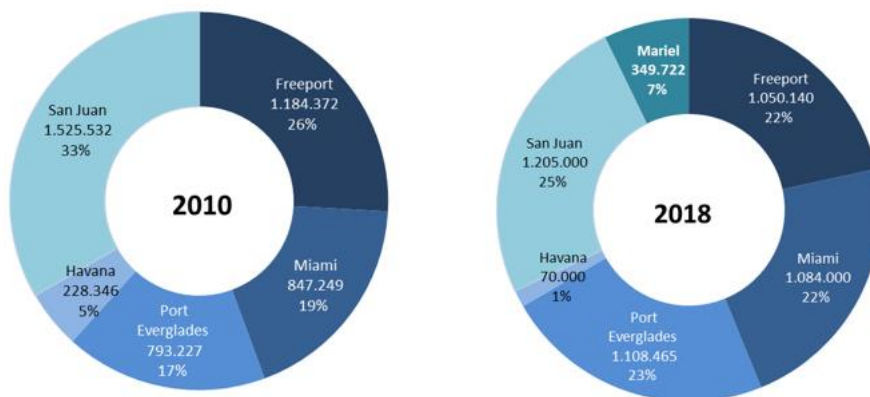
Los gráficos a continuación permiten observar los cambios dentro de cada subregión. En el caso de la Costa Este de América Central, la participación entre países es más estable.

Evolución de los puertos en la Costa Este de América Central 1998-2018
Desempeño en millones de TEU, participación en %

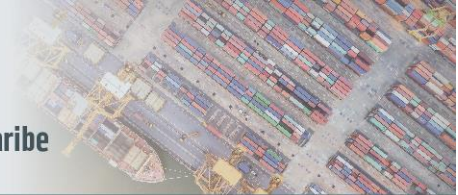


En el caso de los puertos y países del norte del Caribe, puede observarse una creciente presencia de Cuba y la división entre Habana y Mariel. A su vez, Freeport, Bahamas, luego de un fuerte impulso inicial, se ha estancado, aunque sigue siendo (junto con San Juan) el principal puerto de la subregión en términos de volúmenes operados. Es de notar que el principal destino de los contenedores cargados de Port Everglades son el Caribe (35%) y la Costa Este de América Central (37%), mientras que Miami destina un 16% al Caribe y 34% a la CEAC.

Evolución de puertos en el Caribe Norte 2010-2018
Desempeño en millones de TEU, participación en %



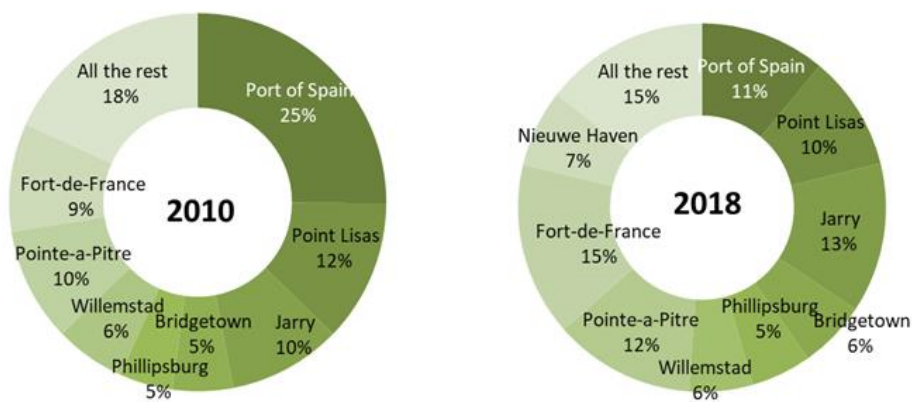
Fuente: los Talasonómica basados en Perfil Marítimo y Portuario CEPAL



Los puertos del Este Caribeño, en concordancia con sus propias características de tráfico principalmente local, permanecen en una base de equivalencia razonable, con T & T a la cabeza (aunque en declinación respecto del inicio del muestreo).

Evolución de puertos en el Caribe Este 2010-2018

 Desempeño en millones de TEU, participación en %

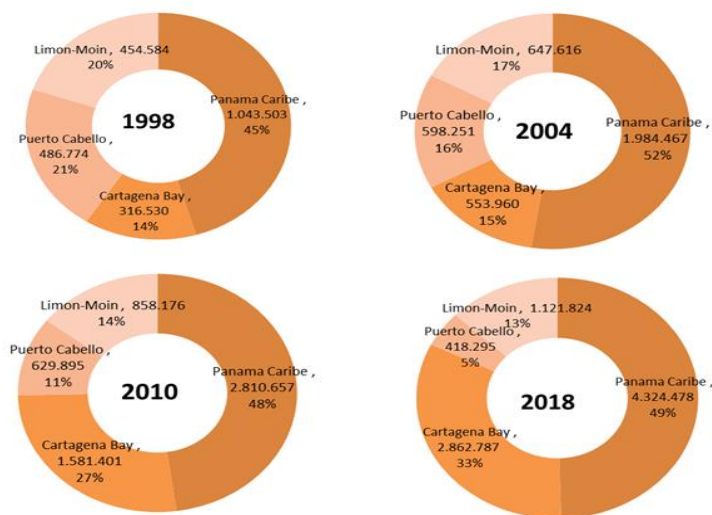


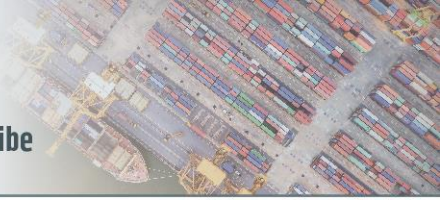
Fuente: Talasonómica basados en Perfil Marítimo y Portuario CEPAL

En el mercado del Caribe Central se destaca la emergencia de Caucedo, así como la creciente participación de República Dominicana, pasando de un 31% del total en 1998 a un 42% en 2016. Mientras tanto, Kingston, Jamaica, disminuyó su participación del 56% en 1998 al 54% en 2010 y el 48% en 2016. Es posible que los nuevos desarrollos en Kingston resulten en una nueva situación competitiva en el futuro.

Evolución de puertos en el Caribe Sur/Suroeste 2010-2018

 Desempeño en millones de TEU, participación en %





Finalmente, Limón-Moín, actualmente en expansión, es ya un actor importante y posiblemente, lo será aún más en el futuro.⁵¹

Las Rutas Marítimas de los contenedores en el Caribe

Es preciso hacer algunas consideraciones de tipo geográfico. El siguiente mapa presenta los servicios comerciales (CDB, 2016, página 50)⁵² de paso (líneas azules) y de toque (líneas rojas entrecortadas). Junto con los servicios a mercados regionales, estos configuran en un modo simplificado, la principal conectividad del Caribe para conexiones tanto globales como regionales de shipping.

Dentro del mapa, las líneas azules entrecortadas representan el intento de desafiar al tradicional Paso de los Vientos en los servicios que apuntan a la Costa Este de Norteamérica por el Canal de Yucatán, como uno de los posibles objetivos principales de las nuevas instalaciones operando en Mariel, Cuba, entre otras.

Dicha caracterización confirma la importancia geográfica de Jamaica para algunos mercados y de República Dominicana para otros, en la subregión central. Colombia (principalmente Cartagena) y Panamá en el Atlántico (posiblemente desafiada en el futuro por Moín) aparecen con una potencia similar. Resulta necesario, a su vez, destacar el potencial de T&T (junto con otras islas pequeñas) en el Caribe oriental.

Las principales incertidumbres sobre el futuro son los puertos en las Bahamas (que enfrentan múltiples desafíos), en Venezuela –ésta última dependiendo de la evolución política del país- y en Cuba, principalmente en relación al futuro de las relaciones EEUU-Cuba.



⁵¹ Ahora mismo, las nuevas instalaciones en Moín presentan algunos problemas constructivos que pueden prorrogar algunos meses su inauguración.

⁵² Caribbean Development Bank (2016): Transforming the Caribbean port services industry: towards the efficiency frontier



2. Modelo de concesión portuaria en Colombia

A partir de la liquidación de Colpuertos⁵³, en el año 1991, el Gobierno Nacional expidió la ley 1ª de 1991 “Estatuto de Puertos Marítimos”. En esta ley se enmarca lo relacionado con la actividad portuaria y define que *“tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios o muelles y para prestar todos los servicios portuarios, en los términos de esta Ley”*.

El concepto de Concesión Portuaria es definido por el Artículo 5º de la ley 1ª de 1991, así: *“un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos⁵⁴, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas 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”*.

De acuerdo con el artículo 6º de la ley 1ª de 1991, reglamentado por el Decreto 4681 de 2008, inciso 1: *“Sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias. Todas las sociedades portuarias, oficiales, particulares o mixtas requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y las zonas de bajamar y zonas accesorias de aquéllas o éstas”*.

Es así como la concesión portuaria puede ser otorgada como respuesta a una solicitud presentada por un peticionario que será una Sociedad Portuaria o puede ser también ofrecida oficiosamente por parte del Estado⁵⁵. Para ser otorgada la solicitud de concesión portuaria, ésta debe cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 9º de la Ley 1ª de 1991 y los contemplados en el artículo 2.2.3.3.1.2. del Decreto 1079 de 2015.

Una vez surtido el trámite de la solicitud y cumplidos los requisitos de la resolución de aprobación, se suscribe un contrato de concesión mediante el cual la Nación como “concedente”, permite a la sociedad portuaria “concesionario”, utilizar y ocupar en forma temporal y exclusiva las playas, zonas de bajamar y zonas marinas accesorias para la construcción y operación de un puerto. A continuación se presentan las principales etapas del proceso de solicitud de una concesión portuaria:

⁵³ Empresa de Puertos de Colombia. Empresa estatal que desde 1959 hasta 1991 administró y operó las terminales portuarias bajo monopolio estatal.

⁵⁴ En la actualidad, esta función la ejerce la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, y para los puertos sobre el río Magdalena, la ejerce la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de La Magdalena – Cormagdalena.

⁵⁵ Ley 1 de 1991, art. 13.

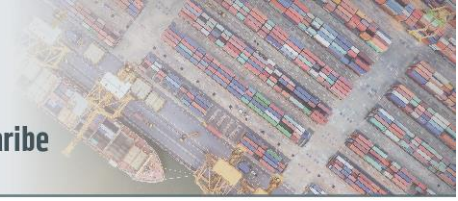
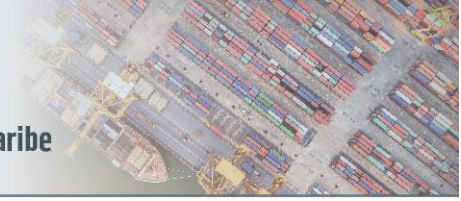


Tabla 17. Principales Etapas de la Solicitud de Concesión Portuaria

ETAPAS	TIEMPOS
PUBLICIDAD DE LA INTENCIÓN DE OBTENER UNA CONCESIÓN	Se deben publicar cuatro avisos en dos periódicos de circulación nacional. Las publicaciones deben ser de dos días distintos, con intervalos de 10 días hábiles entre cada uno.
PETICIÓN DE CONCESIÓN	Un mes después de la última publicación.
INTERVENCIÓN DE TERCEROS	Dentro de los dos meses siguientes a la fecha de la última publicación.
AUDIENCIA PÚBLICA	Dos meses después de la última publicación.
APROBACIÓN DE LA CONCESIÓN	Dentro de los 5 meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, se podrá realizar la aprobación de la Concesión mediante resolución de fijación de condiciones.
ACEPTACIÓN DE LAS CONDICIONES	Dentro de los 10 días siguientes a la comunicación de la resolución que fija las condiciones.
OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN	Cuando se hayan cumplido los requisitos establecidos en el acto administrativo de fijación de condiciones, incluidos los trámites ante las autoridades ambientales, la administración mediante resolución otorgará la concesión portuaria.
CONTRATO	Según el plazo establecido en la resolución de otorgamiento.

El concesionario, como consecuencia de la firma del contrato de concesión, asume la obligación de realizar las inversiones necesarias en infraestructura y equipo que le permitan operar de manera eficiente el puerto y adelantar obras de mantenimientos de los canales de acceso y demás instalaciones portuarias. Por otra parte, el concesionario se obliga a efectuar el pago de una contraprestación monetaria al Estado, a cambio del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de



uso público y de la infraestructura existente. El monto de la contraprestación se fija en el contrato y obedecerá a la metodología de contraprestación adoptada en el Plan de Expansión Portuaria vigente al momento de otorgar la concesión.

Dentro del contrato de concesión, además de las obligaciones del concesionario, también se establece: i) el área entregada en concesión: ubicación, linderos y extensión de las zonas adyacentes; ii) la descripción del proyecto, especificaciones técnicas, modalidades de operación, volúmenes y tipo de carga a la que se destinará; iii) y la garantía de cumplimiento de las condiciones generales de la concesión, de responsabilidad civil extracontractual y de impacto ambiental.

En cuanto al periodo de la concesión, la ley 1ª de 1991 establece que por regla general el plazo de una Concesión Portuaria sería de 20 años, siendo este término prorrogable por periodos de 20 años sucesivamente. Así mismo, la norma expresa que en casos excepcionales y a juicio del gobierno, este plazo puede ser mayor, siempre que fuera necesario para que en condiciones razonables de operación: i) Las sociedades portuarias recuperaran su inversión, o ii) Para incentivar la prestación del servicio público en sus puertos⁵⁶.

Con el fin de reglamentar lo anterior, el decreto 1370 de 2007 nace a la vida jurídica en el marco del documento CONPES 3342 “Plan de Expansión Portuaria 2005-2006”, siendo unas de las estrategias establecidas por el gobierno nacional el incentivo de la participación del sector privado en el desarrollo y construcción de puertos marítimos y la implementación de infraestructura portuaria y desarrollo tecnológico que garantizará la eficiencia, la capacidad y la competitividad del mercado nacional. En dicho documento CONPES se analizaron las inversiones privadas que debían ser estimuladas y el incremento de la eficiencia portuaria, de lo cual surgieron consideraciones dirigidas a orientar el esquema contractual de las concesiones portuarias.

De este modo, considerando lo contemplado en el documento CONPES 3342 de 2005, el gobierno nacional, a través del decreto 1370 de 2007, reglamentó lo dispuesto en la ley 1ª de 1991 referente al tema y dispuso que el plazo de una concesión mayor a 20 años podría ser otorgado a aquellas sociedades portuaria que se comprometieran con la inversión en nuevas instalaciones portuarias que facilitaran el crecimiento del comercio exterior colombiano y redujeran los costos portuarios, facilitando la competitividad de los productos colombianos en el mercado internacional. Así mismo, previendo el vacío normativo que podría generarse, dispuso que dicho plazo no podría ser superior a 30 años.

Adicionalmente, la jurisprudencia nacional emitida por la Corte Constitucional en sentencia C-068/09, buscando preservar el derecho de participación, igualdad de oportunidades, libertad económica y libre competencia, consideró que la prórroga de que habla el artículo 8º del Estatuto de Puertos Marítimos debe ser concedida por una única vez, previo estudio y análisis que realice el Concedente de la solicitud y la exposición de la necesidad de la prórroga presentada por parte del concesionario.

⁵⁶ Ley 1 de 1991, art. 8.



Así mismo, este año el gobierno nacional presentó ante el congreso de la república el Plan Nacional de Desarrollo, vigencia 2018 – 2022, dentro del cual incorporó un artículo referente a los nuevos puertos Greenfield, para los cuales determinó que el plazo inicial de la concesión podrá ser hasta de 40 años, prorrogables hasta por el plazo inicialmente pactado.⁵⁷

Por lo anterior, en el contrato de concesión se debe estipular el plazo, conforme a la ley, para que el concesionario obtenga la remuneración de la inversión a realizar, de acuerdo con el modelo financiero presentado por el peticionario. Los concesionarios pueden obtener remuneración de sus inversiones, mediante el cobro de tarifas por los servicios que presta en el puerto⁵⁸; tarifas que son fijadas por las Sociedades Portuarias, bajo los lineamientos y vigilancia de la Superintendencia de Transporte. Una vez vencido el plazo, todas las construcciones e inmuebles objeto de la concesión, al igual que las mejoras realizadas en las zonas de uso público y la totalidad de las obras y equipos contenidos en el plan de inversiones deberán ser revertidas gratuitamente al Estado⁵⁹.

2.1. Metodologías de contraprestación aplicadas

De acuerdo con la ley 1ª de 1991 -Estatuto de Puertos Marítimos -, el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, es el órgano encargado de definir periódicamente a través de una hoja de ruta denominada Plan de Expansión Portuaria, los principales lineamientos de política portuaria. EL CONPES es la máxima autoridad nacional de planeación y asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país.

El CONPES, actúa bajo la dirección del Presidente de la República y la Secretaría Ejecutiva del Departamento Nacional de Planeación; lo componen como miembros permanentes con derecho a voz y voto el Vicepresidente de la República, todos los Ministros, el Director del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, el Director del Departamento Nacional de Planeación y el Director del Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación.

El CONPES define a través de los Planes de Expansión Portuaria, los siguientes criterios de la política portuaria⁶⁰:

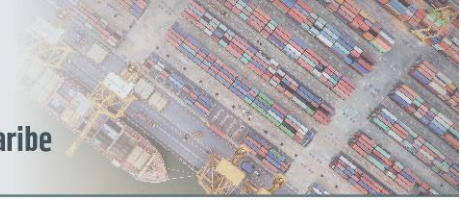
- i. Los lineamientos de política con relación a la inversión en nuevas instalaciones portuarias con el objetivo de conseguir la mayor eficiencia de los puertos, en beneficio de la competitividad de los productos exportados e importados;
- ii. Definir las principales inversiones públicas en actividades portuarias y las principales inversiones privadas que deben incentivarse;

⁵⁷ Información aportada con base en el artículo introducido en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, aprobado a la fecha por el Congreso de la República y a la espera de sanción presidencial.

⁵⁸ Resolución 723 de 1993, Superintendencia General de Puertos, por medio de la cual se adopta la metodología para el cálculo de las tarifas portuarias.

⁵⁹ Ley 1 de 1991, art. 8.

⁶⁰ Ley 1 de 1991, art. 2.



- iii. Determinar las metodologías de contraprestación a las concesiones portuarias;
- iv. Determinar las metodologías de aplicación de tarifas a las sociedades portuarias.

Por el objeto del presente capítulo, nos centraremos en el análisis de la Contraprestación Portuaria. De acuerdo con el Art. 7° de la Ley 1ª de 1991, “el Gobierno Nacional periódicamente definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente”.

A continuación, se resume cada una de las directrices de política portuaria establecidas en los Planes de Expansión Portuaria para el periodo comprendido entre 1991 y 2018, con el objetivo de identificar la evolución de la metodología de la contraprestación portuaria, incluyendo la metodología de contraprestación vigente. Por lo anterior, únicamente se hará referencia a los Planes de Expansión Portuaria que modifican la metodología de contraprestación en el tiempo.

2.2. Plan de expansión portuaria 1991 – Conpes 2550 de 1991

El Plan de Expansión Portuaria para el periodo 1991 – 1993, fue definido a través del CONPES 2550 de 1991, el cual presenta la puesta en marcha de la planificación y regulación del Estado a partir de la nueva normatividad e institucionalidad establecida por la Ley 1ª de 1991. El Estatuto de Puertos Marítimos introdujo un cambio radical en la Política Pública de Puertos en Colombia, presentando algunas variaciones hasta el día de hoy.

Por lo anterior, la ley 1ª de 1991 y el primer Plan de Expansión Portuaria tenían el gran reto de diseñar la política pública portuaria que permitiría el proceso de liberalización y apertura económica, bajo el logro de los siguientes propósitos:

- Salir del atraso tecnológico portuario (el país carecía de grúas y equipos de manejo especializado tanto en muelle como en patio);
- Rehabilitar la infraestructura existente (los activos de algunos puertos eran obsoletos);
- Aumentar la capacidad instalada portuaria incentivando la inversión privada.

Todo ello con el objetivo de reducir los costos de fletes, mejorar la velocidad del servicio de cargue y descargue y aumentar la tecnología de las instalaciones portuarias, con el fin de optimizar la competitividad de los productos colombianos frente al mundo. Con el propósito de mejorar la eficiencia en los puertos, el Gobierno Nacional se propuso liquidar a COLPUERTOS⁶¹, quien debía entregar las instalaciones portuarias a las Sociedades Portuarias Regionales con operación privada y

⁶¹ Empresa de Puertos de Colombia. Empresa estatal que desde 1959 hasta 1991 administró y operó las terminales portuarias bajo monopolio estatal.



se crearía la Superintendencia General de Puertos, para administrar las solicitudes de concesiones y definir el marco regulatorio para la inversión privada.

El objetivo central de la Política Pública de Puertos a partir de 1991 se centraría en incentivar la inversión privada en puertos, dado que el Gobierno limitaría la inversión pública en instalaciones portuarias⁶². La ley 1ª de 1991, precisó que el concesionario debe pagar una contraprestación⁶³ por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente. Para tal efecto, el Plan de Expansión Portuaria de 1991, establece una metodología para el cálculo de la contraprestación sobre el uso, ocupación y explotación exclusivo de las playas y terrenos de bajamar más un costo por la vigilancia ambiental, todo ello introduciendo el concepto de costo de oportunidad de la zona portuaria, menos un premio por eficiencia.

Es preciso entender en qué consiste el costo de oportunidad, premio a la eficiencia y costo de vigilancia ambiental:

- El costo de oportunidad se mide por las ventajas que un sitio como recurso portuario pueda tener, es decir, por su profundidad y abrigo, entendiéndose que a mayor profundidad menos gastos en obras de mantenimiento y dragado para acondicionar el puerto; por otro lado, los sitios abrigados son más ágiles y eficientes cuando se realiza cargue y descargue y no se necesita la construcción de escolleras.
- El premio a la eficiencia, consistente en la disminución del valor de la contraprestación, surge como un incentivo dirigido al sector privado que preste servicio público, para invertir y equipar los puertos con equipos de cargue, descargue y manejo que permitieran la renovación tecnológica de sector portuario y que en ningún caso será superior al 50% al costo de oportunidad.
- El costo de vigilancia ambiental es aquel que el Estado tenga que efectuar con el fin de vigilar el cumplimiento de las normas de manejo ambiental. Esto no significa un cobro por efectos o riesgos ambientales, siendo ésto responsabilidad del concesionario.

Una vez precisados los factores determinantes de la contraprestación, la fórmula establecida por el documento CONPES 2550 de 1991 para el cálculo de la contraprestación es la siguiente:

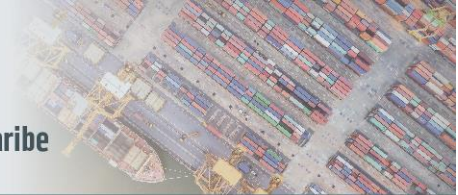
$$C = 0.14 * (Vr - le) + Sa$$

Donde:

- “C”: Anualidad equivalente

⁶² De acuerdo con el CONPES 2550 de 1991, el Gobierno se comprometió a realizar inversiones en la modernización de la tecnología para el manejo de carga y la rehabilitación de la infraestructura portuaria existente por un periodo de 2 años hasta lograr la entrega de las terminales portuarias a cargo de COLPUERTOS a operadores privados. Por lo anterior, a partir de 1993, el Gobierno no invertirá recursos en terminales portuarios nuevos o existentes.

⁶³ Ley 1 de 1991, art. 7.



- “Vr”: Valor del recurso
- “le”: Inversión en equipo
- “Sa”: Costo de vigilancia ambiental.

El monto total que paga el concesionario bajo esta metodología es equivalente al valor presente de la anualidad C, descontado al 12% por un periodo igual al tiempo de la concesión.⁶⁴

A continuación, se desarrolla cada uno de los componentes de la fórmula⁶⁵:

- a) **Valor del recurso:** La contraprestación es calculada según el valor de las obras para acondicionar el lugar que se dará en concesión. “Para valorar el recurso dado en concesión se establecen dos tipos de costo: el costo de adecuar acceso y áreas de maniobra y el costo de escolleras de protección”. Este valor se desprende de la siguiente fórmula:

$$Vr = CACC + Cabr^{66}$$

Para determinar este valor, se hace necesario considerar dos categorías de sitios portuarios, ésto “según la morfología del fondo del mar y las obras necesarias para su adecuación”:

1. **Zonas Portuarias Naturales:** “bahías con áreas de maniobra y canales de acceso naturales”. En este tipo de zonas lo que se calcula es el costo de crear la profundidad y abrigo que ofrece el sitio que se dará en concesión.
2. **Zonas Portuarias Artificiales:** “donde se requieren obras para permitir el acceso y adecuar áreas de maniobra”. En este tipo de zonas se calculan los costos para crear condiciones de acceso y maniobra de las embarcaciones.

Estas dos categorías se aplican a dos situaciones distintas y por lo tanto, se debe aplicar la fórmula respectiva según corresponda.:

Si es Zona Portuaria Natural, los parámetros serán entendidos de la siguiente forma:

- i. **Costo de acceso y área de maniobra (C.acc):** “Se refiere al costo de construcción de un canal de acceso y área de maniobra para el buque de mayor tamaño que puede operar en el sitio en consideración”.

⁶⁴ No se encontró referencia, sustentación técnica o explicación en el CONPES 2550 de 1991 con respecto a la razón por la cual se determinó un factor “0.14” en la ecuación de la fórmula de contraprestación. El factor es equivalente a multiplicar “14%” por el valor del recurso menos la inversión en equipo.

⁶⁵ Para efectos de apoyo al lector, se incluye el detalle de la metodología de contraprestación en un recuadro gris.

⁶⁶ Estas cantidades CACC y Cabr están calculadas para un puesto de atraque de 200m.



- ii. **Costo del abrigo (C_{abr}):** A partir de la medida de eslora máxima para los buques que pueden entrar, se establecen las dimensiones de las escolleras de protección que serían necesarias.

Si es Zona Portuaria Artificial los parámetros serán entendidos de la siguiente forma:

- i. **Costo de acceso y área de manobra (C_{acc}):** “Los costos de dragado se calculan con base en el tamaño del buque de diseño supuesto para efectos de comparación en cada tipo de puerto. El cálculo se hace para la pendiente de referencia (1:250) y para la pendiente específica del sitio.” El costo está dado por:

$$C_{acc} = C_{acc} (1:250) - C_{acc} (\text{pendiente del sitio})$$

- ii. **Costo del abrigo (C_{abr}):** Si existen condiciones de abrigo naturales, no habrá ningún costo de abrigo. Si en el sitio para análisis no existe abrigo natural, los costos de adecuación serán los mismos a la situación de referencia.

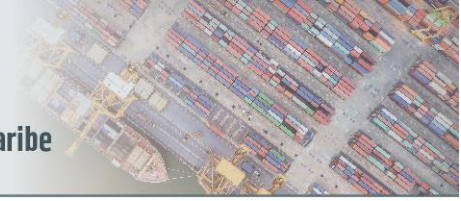
El costo de construcción de las obras de protección para cada tipo de puerto se calcula de acuerdo con el tamaño de los buques de diseño supuesto. El valor de C estará dado por la diferencia:

$$C_{acc} = C_{acc} (\text{referencia}) - C_{acc} (\text{sitio})$$

- b) **Valor de las Inversiones (I_e):** la contraprestación recibida por la Nación podrá ser disminuida según la importancia de las inversiones que en equipos de cargue, descargue y manejo, hagan las sociedades portuarias.
- c) **Costo Anual de Vigilancia Ambiental (S_a):** consiste en los costos que el Estado tenga que efectuar con el fin de vigilar el cumplimiento de las normas de manejo ambiental.

“Para el cálculo de los costos que implica la vigilancia ambiental, se han supuesto tres condiciones de riesgo correspondientes a cada tipo de puerto:

- Puerto Zonas Portuarias Generales: US \$6000
- Puerto Zonas Portuarias Carboníferas: US \$16000
- Puerto Zonas Portuarias para Hidrocarburos: US \$32000”



En conclusión, esta metodología se basaba en una fórmula con un único componente de pago fijo descontado a valor presente a una tasa del 12%, calculada sobre el uso y goce exclusivo de las playas y terrenos de bajamar, sin incluir los demás bienes públicos cedidos a las concesiones portuarias. Adicionalmente, el valor contraprestación estaba relacionado con las características (naturales o artificiales) de la zona en donde operaría la concesión portuaria, lo cual incentivaba la construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación e instalación de nueva tecnología en las zonas con características aptas para la localización geográfica de los puertos (con área de maniobra y canal de acceso natural, como Cartagena y Santa Marta). La Prima por eficiencia, tenía por objeto incentivar las inversiones en puertos de servicio público y en tecnología para superar el retraso histórico, particularmente de grúas y patios. La metodología no diferenciaba entre tipos de actividad portuaria y actualmente esta metodología no aplica para ninguna Sociedad Portuaria.

2.2.1. Plan de expansión portuario 1993: Conpes 2680 de 1993

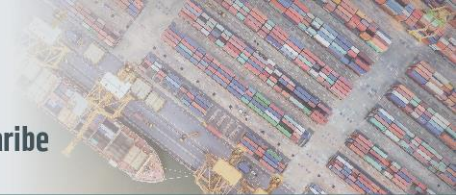
A partir de la reestructuración del sistema portuario y la atracción de inversión privada en dicha actividad, el volumen de demanda atendido por los puertos públicos y la carga movilizada por los muelles privados se incrementó. Naturalmente, esto conllevó a un el crecimiento del comercio exterior y de los índices de ocupación. Con base en lo anterior, se realizó un estudio de la demanda y de la capacidad portuaria para el periodo comprendido entre 1993 y el 2000, considerando la apertura económica y las exportaciones de hidrocarburos provenientes de los campos petrolíferos de Cusiana.

Este estudio concluyó que la capacidad potencial del sistema portuario era suficiente para cubrir la demanda proyectada al año 2000. No obstante, a corto plazo, para evitar que el sistema se congestionara, se debía cumplir con la ejecución de las obras comprometidas en los tiempos establecidos, así como la instalación de equipos especializados y la implementación de procesos operativos más ágiles y eficientes. De igual forma se presentó la necesidad de aprovechar la capacidad de los puertos privados, por lo cual era necesario que varios de estos prestaran servicio público.

Con el fin de evitar posibles problemas de capacidad, se instauró una política de puertos que permitiera el desarrollo de nuevos sitios portuarios, obedeciendo a parámetros básicos de eficiencia y cobertura, teniendo como fin la productividad del sistema.

De acuerdo con lo anterior, los criterios establecidos para definir la metodología de la contraprestación quedaron establecidos de la siguiente forma:

- i. El costo de oportunidad del bien público
- ii. Las dimensiones óptimas de las facilidades de servicio público y privado
- iii. La inversión privada y los compromisos de modernización



- iv. Oferta del servicio público
- v. Los costos de vigilancia ambiental

El CONPES 2680 de 1993 definió una contraprestación para las nuevas concesiones, a partir de un porcentaje sobre los ingresos netos del proyecto, descontando las inversiones realizadas por el concesionario, dando como resultado una contraprestación fija por año, la cual quedaría consignada en el contrato de concesión. El valor de la contraprestación para cada año se definiría a partir de la aplicación de la siguiente fórmula:

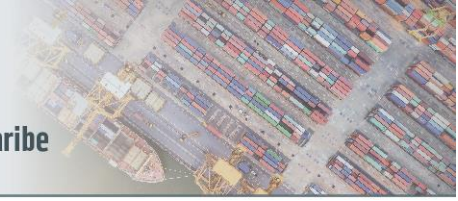
$$C = (a \cdot R) - (b \cdot I)$$

Donde:

- **“C” corresponde a** = Contraprestación Portuaria constante por año.
- **“a” corresponde a** = Coeficiente de captura de los ingresos brutos potenciales y será definido por tipo de puerto. “Este coeficiente, toma una proporción de los ingresos brutos del concesionario, de tal manera que la tasa interna de retorno sobre su flujo sea adecuada después de cubrir los costos operativos. Los costos de las sociedades portuarias serán un parámetro de referencia, permitiendo mayores tasas de retorno a quienes trabajen a menores costos y castigando sobrecostos por encima de ese nivel”.
- **“R” corresponde a** = Corresponde a los ingresos brutos de la concesión, los cuales resultan de la sumatoria de la capacidad del puerto por la tarifa para cada una de las categorías de carga (granel, contenedores, carga general suelta y capacidad de atraque); a continuación se expone la fórmula de “R”:

$$R = (\text{Granel} \times \text{tarifa granel}) + (\text{Capacidad contenedores} \times \text{tarifa contenedores}) \\ + (\text{Capacidad carga general suelta} \times \text{tarifa general suelta}) \\ + (\text{Capacidad de atraque} \times \text{tarifa por 100 mts. de eslora día})$$

- **“b” corresponde a** = proporción de la inversión realizada por el concesionario y acordada con el estado, que se reduciría de la contraprestación.
- **“I” corresponde a** = “inversión realizada por el concesionario durante el año para el cual se calcula la contraprestación.”



DETERMINACIÓN DE LOS COEFICIENTES

a. Tipos de puertos para el cálculo de la contraprestación:

Son definidos de acuerdo con un criterio geográfico, su estado de desarrollo y el tipo de carga movilizada. La tabla que se expone a continuación fue extraída del CONPES 2680 de 1993, y define una tarifa por tipo de carga para cada una de las zonas portuarias del país.

CRITERIO GEOGRAFICO	ESTADO DE DESARROLLO	TIPO DE CARGA
NATURALES	DESARROLLADO	CARGA GENERAL
		CARBON
		HIDROCARBUROS
	NO DESARROLLADO	CARGA GENERAL
		CARBON
		HIDROCARBUROS
ARTIFICIALES	DESARROLLADO	CARGA GENERAL
		CARBON
		HIDROCARBUROS
	NO DESARROLLADO	CARGA GENERAL
		CARBON
		HIDROCARBUROS

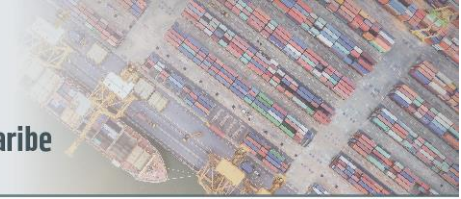
Fuente: CONPES 2680 de 1993

b. COEFICIENTE “a”

El CONPES 2680 de 1993 describe textualmente su procedimiento de la siguiente forma:

1. Se hace igual a cero el valor de la contraprestación para todos los puertos en los respectivos flujos de caja.
2. Se determina la Tasas Interna de Retorno - TIR en esa situación
3. Se toma una porción igual (coeficiente a) para todos los puertos del mismo tipo, del VPN del flujo de ingresos brutos y se construye una anualidad con el mismo valor, por un numero de periodos igual a la duración de la concesión.
4. De las sumas anuales se resta el coeficiente “b”, multiplicado por la inversión pactada y realizada para cada año.
5. Las sumas anuales resultantes se incluyen en los flujos de caja a manera de pago de contraprestación.
6. Se calcula nuevamente la TIR para el flujo luego de ser cubierta la contraprestación.
7. Se ajusta el coeficiente “a” hasta conseguir tasas internas de retorno dentro del rango considerado adecuado.

c. DETERMINACIÓN DEL COEFICIENTE “b”



Para la aplicación de este descuento se deben haber realizado inversiones directas en obras para la profundización y abrigo del puerto o inversiones en infraestructura terminal. El coeficiente “b” es igual 1, no obstante, obedeciendo a la necesidad de inversión privada, podría ser mayor a 1.

De la metodología de contraprestación propuesta por el CONPES 2680 de 1993 se concluye que se trata de una fórmula de pago de componente fijo, dado el pago de la contraprestación anual que es establecido en el contrato de concesión, a partir de la proyección de los ingresos brutos y la definición de una TIR objetivo.

A pesar de que el CONPES 2550 de 1991 contaba con los mismos criterios (el costo de oportunidad, facilidades del servicio público y privado, compromiso de modernización, ofrecimiento del servicio público y costo ambiental), la metodología de contraprestación cambia diametralmente, atando la fórmula a los ingresos brutos proyectados o estimados y a una serie de factores (coeficiente “a” y “b”) discrecionales por parte de la administración pública, dado que el factor “a” dependía de lograr una TIR objetivo y el factor “b” del valor de la utilidad económica y social que tenía la inversión que proyectaba el puerto para la administración pública de turno, incentivando inversiones directas en obras para la profundización, abrigo del puerto o tecnología.

De acuerdo con el decreto 873 de 1994, la TIR mínima de los puertos debía estar entre 12% y la máxima en 26%. En ese sentido, la definición de un coeficiente “a” y un coeficiente “b” para cada una de las solicitudes portuarias, se convertía en un gran reto de negociación entre el sector privado y el sector público. Esta metodología de contraprestación se implementó durante el periodo comprendido entre 1993 y 2008.

Dado que la fórmula no incluye ninguna referencia a los bienes de uso público de propiedad de la Nación, la resolución 282 de 1996 de la Superintendencia de Puertos estableció que los puertos que usufructúen infraestructura pública (bienes de la nación) deben pagar un porcentaje fijo del 1,5% del valor de los bienes, para los puertos de servicio privado y un 3%, si los terminales son de servicio público, ambos porcentajes adicionales a la fórmula de contraprestación.

2.2.2. Plan de expansión portuaria 2005: Conpes 3342 de 2005 y Decreto 1873 de 2008

El CONPES 3342 de 2005, de expansión portuaria dispuso los parámetros que debían ser tenidos en consideración para efectos de desarrollar una nueva metodología de contraprestación aplicable, con el fin de continuar la mejora progresiva del sistema portuario colombiano, teniendo en cuenta las expectativas de crecimiento del comercio exterior.



Así mismo identificó que los puertos públicos colombianos mostraban una tendencia hacia la especialización en el movimiento de carga, señalando como caso puntual la Zona de Santa Marta y su vocación hacia el carbón y los graneles sólidos. Por tanto, dispuso que la metodología que debía aplicarse para el cálculo de las contraprestaciones por las concesiones portuarias debía contar con los siguientes criterios:

- i. La contraprestación por recibir estará constituida por una compensación sobre la utilización de la zona de uso público y la infraestructura existente en la misma y el movimiento de la carga.
- ii. La contraprestación será variable en el tiempo, teniendo en cuenta el cumplimiento de compromisos en calidad de servicio y eficiencia operacional, inversión social y liberación de cargas fiscales al Gobierno Nacional.
- iii. La contraprestación no debe afectar negativamente la competitividad del comercio exterior, ni generar distorsiones en la actividad portuaria a través de los valores relativos de los cargos por tipo de servicio (tarifas).

De ahí que, mediante el Decreto 3008 de 2005, el Gobierno Nacional creó una Comisión Intersectorial para la reestructuración de los contratos de concesión. Dicha Comisión estaba encaminada a ofrecer recomendaciones de acuerdo con los criterios establecidos en el Documento CONPES 3342 de 2005.

La metodología de la contraprestación aplicable desde el año 1993 no había sido modificada hasta el año 2008 y como resultado de la recomendación de reestructuración de las contraprestaciones de las Sociedades Portuarias de Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura, producto de la revisión que efectuó la Comisión de los respectivos contratos, el Ministerio de Transporte expidió el Decreto 1873 de 2008, *“por el cual se adoptan los criterios para determinar el cobro de las contraprestaciones por concepto de las concesiones portuarias, sobre los activos entregados a las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura.”*

Los criterios establecidos en el Decreto 1873 de 2008 para fijar el valor de la contraprestación fueron los siguientes:

FÓRMULA:

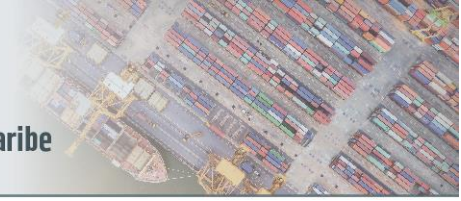
$$Cti = \text{MAX} (0,175*IPi; 0,175*IPi + 0,275*(IRi-IPi))$$

Donde:

Cti: Es la contraprestación por la explotación de la zona de uso público e infraestructura para un determinado año (año i) y corresponde al mayor valor resultante de las siguientes operaciones:

- $0,175*IPi$
- $0,175*IPi+0,275*(IRi-Pi)$

Donde:



- **I_{Pi}**: Son los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario para el año “i”.
- **I_{Ri}**: Son los Ingresos brutos portuarios reales del concesionario para el año “i”.
- **0,175**: Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario, el cual es equivalente al 17,5% de los ingresos brutos proyectados.
- **0,275**: Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos reales portuarios que excedan los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario, el cual es equivalente al 27,5% de la diferencia entre los ingresos brutos reales y los ingresos brutos proyectados.

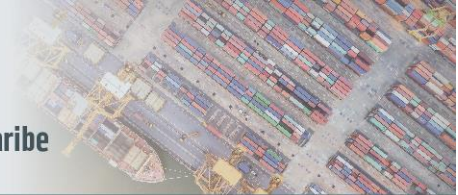
De acuerdo con la metodología propuesta para la renegociación de los contratos con las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura, se establece una metodología de pago dinámica o cambiante con el objetivo de maximizar los ingresos fiscales producto de la contraprestación, dado que el pago de la contraprestación depende del máximo entre el 17,5% de los ingresos brutos proyectados o cuando este valor sea excedido, por el 17,5% el ingreso bruto proyectado más el 27,5% de la diferencia entre los ingresos brutos reales y los ingresos brutos proyectados.

Esta fórmula busca maximizar los ingresos fiscales que recibe el Estado por el pago de la contraprestación, a pesar de que quien asume el 100% del riesgo de demanda es la Sociedad Portuaria Regional. En esta metodología para el cálculo de la contraprestación no hay referencia al concepto de costos de oportunidad, valor presente descontado a una tasa (costo de capital) y no hay incentivos a la inversión en obras civiles portuarias, de tecnología u obras marítimas.

2.2.3. Metodología de contraprestación para puertos carboníferos: Conpes 3679 de 2010

En el documento CONPES 3679 de 2010 se diseñó la metodología de contraprestación portuaria aplicable a los puertos carboníferos de cargue directo y para los que reconvirtieran su sistema de barcazas al sistema de cargue directo, previa consideración del potencial de Colombia en cuanto a producción y exportación del carbón, así como el crecimiento del Producto Interno Bruto del sector minero. Del mismo modo, se consideró también el precio internacional del carbón, regido por factores como la demanda mundial, los precios de importación, los costos del transporte, los costos de operación del puerto, el precio de referencia a nivel mundial y la capacidad instalada de los puertos.

Igualmente se expuso que la metodología de la contraprestación vigente y el resultado de la aplicación de la fórmula adoptada en el CONPES 2680 de 1993, no reflejaban la dinámica del negocio portuario en cuanto el valor obtenido era estático en el tiempo. Como consecuencia, era necesaria la creación de una nueva metodología que ayudara a estimular el crecimiento del carbón en el



mercado internacional, considerando igualmente las condiciones especiales que en materia ambiental este tipo de puertos debe cumplir.

La metodología diseñada en el documento CONPES 3679 fue la siguiente:

FÓRMULA GENERAL:

$$Ct = (Cf + Cvt) *Qt$$

Donde:

- **Ct:** valor de la contraprestación en el periodo de tiempo “t”.
- **Cf:** componente fijo, expresado en centavos de dólar por tonelada, resulta del valor promedio de pago de las contraprestaciones portuarias en un periodo de al menos 5 años.
- **Cvt:** componente variable, depende del comportamiento del precio internacional del carbón. Es la diferencia entre un precio de referencia y el precio internacional del carbón para el año en el que se determina la contraprestación, multiplicado por un factor de incremento.
- **Qt:** la cantidad real de toneladas movilizadas en el periodo t.

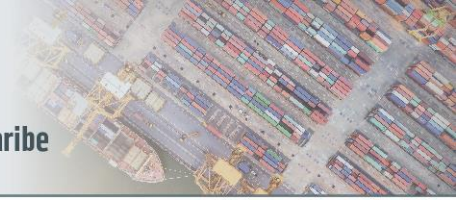
DETERMINACIÓN DE LOS COMPONENTES

- **Componente Variable (Cvt):** “Este componente corresponde a la multiplicación de un coeficiente, por la diferencia entre el precio internacional del carbón (Pt) y el precio de referencia (Pr) para el año en el que se determina la contraprestación. Este componente tomará un valor mínimo de cero (0) cuando el precio internacional del carbón sea inferior al precio de referencia y un valor máximo Cvtm que permita definir un límite superior para la contraprestación, a fin de generar estabilidad en el pago de la contraprestación.”

La fórmula para el componente variable es la siguiente: $Cvt = c*(Pt - Pr)$

Donde:

- **Pt:** “Precio Internacional del carbón en el periodo t – FOB. Expresado en USD/Ton.”
- **Pr:** “Precio de referencia Internacional del carbón, resultado del análisis de una serie histórica de 10 años. Expresado en USD/Ton.”



- **c:** “Coeficiente que refleja el cambio de la contraprestación portuaria ante una variación en la diferencia de precios, definido de manera consistente con los límites inferior (0) y superior (Cvtm) del componente variable.”

Estos componentes fijos y variables deben ser revisados cada cinco (5) años con el fin de “reconocer y actualizar la dinámica del comportamiento de las variables que componen la formulación”.

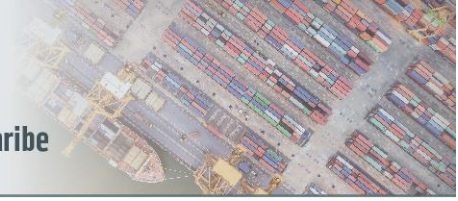
De acuerdo con el CONPES 3679 de 2010, la metodología para el cálculo de la contraprestación tiene en cuenta un componente fijo y un componente variable; el componente fijo se calcula de acuerdo con el valor promedio de pago de contraprestación portuaria en un periodo de al menos 5 años, pero no es claro cómo se calcula o actualiza este valor el componente variable se calcula con base en el precio internacional del carbón, con el objetivo de “mitigar el riesgo no diversificable generado por la variabilidad de las condiciones del mercado y del proyecto portuario”. Se trata de una tarifa dinámica, que cambia con respecto a la cantidad real de toneladas de carga movilizadas.

2.2.4. Plan de expansión portuaria 2013: Conpes 3744 de 2013

De acuerdo con el Plan de Expansión Portuaria 2013, en el periodo comprendido entre 2009 y 2012 se presentó un crecimiento positivo del PIB y un aumento de las importaciones y las exportaciones, a pesar de la recesión internacional. Adicionalmente, el Plan de Expansión Portuaria 2013 estudia la correlación positiva y directamente proporcional entre el comercio exterior y el tráfico portuario, explicado en gran medida por las exportaciones de carbón e hidrocarburos durante 2009 y 2012. El documento CONPES 3744 de 2013 atribuye este crecimiento a factores como el auge minero - energético, y la suscripción de tratados de libre comercio.

Ante el evidente “boom minero-energético” que vivía el país, el CONPES 3744 de 2013 se propone como objetivo el aprovechamiento potencial de las fuentes de hidrocarburos no convencionales a través del desarrollo de la infraestructura portuaria y tecnológica que permita la eficiente exportación de recursos naturales.

De acuerdo con el CONPES 3744 de 2013, la capacidad portuaria instalada en Colombia para el año 2010 era de 302 millones de toneladas, distribuidas de la siguiente manera: 218,5 millones de



toneladas para la exportación y 83,5 millones de toneladas para la importación⁶⁷. A continuación nos permitimos tomar un fragmento del documento:

“Al contrastar la capacidad total portuaria en el país de 2010 con el volumen total de carga movilizada en 2012 (176,8 MTA) y asumiendo que la capacidad no crece significativamente de un año a otro, los terminales portuarios colombianos presentan en promedio un 58% de ocupación...esta cifra tiende a acercarse al referente de 75% crítico, si se lleva este análisis de capacidad a escalas más específicas como: tipo de carga, litoral o zona portuaria, o nivel de utilización” (CONPES 3744, 2013).

Conforme al análisis realizado en el CONPES 3744 de 2013, en promedio la tasa de ocupación portuaria en Colombia en 2012 era del 58%. No obstante, en algunas zonas portuarias como por ejemplo Guajira, Buenaventura o Santa Marta y para algunos tipos de carga particular como carbón, hidrocarburos o granel solido la tasa de ocupación podría sobrepasar el 90%; adicionalmente, solo el 39% de la capacidad instalada del país correspondía a servicios de uso público.

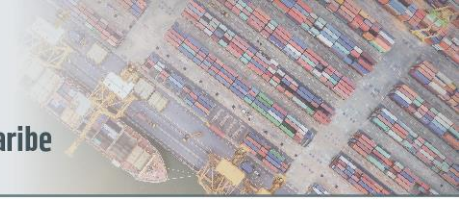
Todos los argumentos mencionados anteriormente fueron referente suficiente para priorizar la ampliación de la capacidad instalada *“dado que el creciente tráfico portuario producto del comercio exterior colombiano representa presiones para la capacidad portuaria y por ende establece la necesidad de que ésta sea ampliada en función de las características de cada uno de los litorales, así como del tipo de carga” (2013, CONPES 3744).*

Con el fin de proyectar los requerimientos de capacidad instalada a futuro, se estudiaron 5 escenarios de crecimiento de la demanda del comercio exterior, segregado por tipo de carga y litoral, conforme al movimiento y tipo de carga reportado por las Sociedades Portuarias. Los resultados mostraron que los productos a manejar por cada litoral serían carbón, hidrocarburos y granel sólido.

De estos resultados, igualmente se infirió que se requeriría de una capacidad significativa para el manejo de granel sólido e hidrocarburos, así como la necesidad de desarrollar un nuevo centro de exportación de carbón en el litoral atlántico, conectado con un sistema de transporte óptimo que genere la reducción de los costos de movilización. Para el litoral pacífico se observó la necesidad de ampliación de infraestructura para hidrocarburos.

En cuanto a la metodología de cálculo de la contraprestación portuaria vigente para esa fecha, el CONPES 3744 de 2013 establece la necesidad de una actualización, en cuanto la metodología anterior se caracterizaba por:

⁶⁷ De acuerdo con el CONPES 3744 de 2013, “la capacidad portuaria instalada es un parámetro que permite inferir las condiciones en las cuales un terminal se encuentra operando respecto a la carga que puede atender por unidad de tiempo... Cuando la capacidad instalada se compara con el tráfico portuario, se puede establecer la relación volumen/capacidad, que refleja las condiciones de utilización de dichas instalaciones. Los estándares internacionales establecen que se presenta congestión cuando la intensidad de uso de la capacidad instalada de un puerto, es decir, su relación volumen/capacidad, supera el 75%”.



- i. No contar con mecanismo que incentivarán el desarrollo y optimización del recurso físico en concesión.
- ii. Incentivar al concesionario a subvalorar escenarios de demanda y capacidad portuaria, que podrían representar para el Estado menores ingresos por concepto de contraprestación.
- iii. Un valor de contraprestación estático en el tiempo que no respondía a la dinámica del negocio portuario; por lo tanto, como estrategia para fortalecer el modelo de concesión portuaria

FÓRMULA ACTUAL: $CT_i = \alpha_i \{(CF_i) + (CV_i)\}$

Donde:

- “i” es el año de la concesión
- “ CT_i ” = Contraprestación en el año i
- “ α_i ” = Factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión
- “ CF_i ” = Componente Fijo en el año i
- “ CV_i ” = Componente Variable en el año i

Donde,

- **COMPONENTE FIJO (CF):** este componente busca “la retribución económica equilibrada” por la concesión de los bienes físicos del Estado, de tal forma que “se capte el costo de oportunidad de éstos” y se “racionalice e incentive el uso eficiente de los recursos solicitados”.

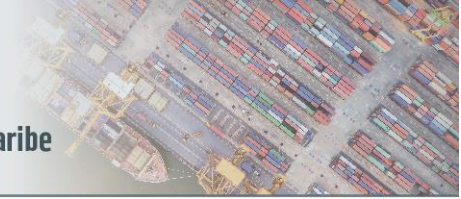
La fórmula para calcularlo es:

$$CF_i = [TMP * VR_i * (\text{Área Terrestre}_i + 10\% \text{Área acuática}_i) + (\text{Tasainfra} * \text{Avaluo Infraestructura}_i)]$$

Donde,

- **CFi (Componente Fijo en el año i):** “En función de 1) las áreas materia de la concesión, bien sean bienes de uso público en playas, zonas de bajamar y aguas marítimas; o bien sea terrenos de propiedad de la Nación cuando esto aplique y 2) la infraestructura portuaria de propiedad de la Nación entregada en concesión.

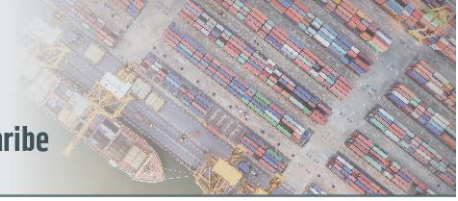
El CF se determina con base en un Valor de Referencia- VR (USD\$/m²) por el área concesionada y se complementa, cuando sea aplicable, con el avalúo de las infraestructuras portuarias de propiedad de la Nación concesionadas por una tasa anual”.



- **TMP = Tasa Máxima de Predial:** *“aplicable anualmente a los avalúos catastrales autorizados en el primer inciso del Artículo 23 de la Ley 1450 de 2011 o cualquiera que lo modifique o sustituya.”*
- **VRi= Valor de Referencia (\$/m2) en el año i:** *“a indexar con el IPC observado según el Banco de la República”.*
- **Área Terrestre i (m2)** = Área de los bienes de uso público, playas y zonas de bajamar, que son entregados al concesionario para su uso, goce y explotación exclusiva y temporal, aplicando también a terrenos adyacentes cuando éstos son de propiedad de la Nación y hacen parte de los bienes entregados en concesión. Igualmente, son consideradas como terrestres las áreas de rellenos.
- **Área acuática i (m2)** = Corresponde al área física marítima o fluvial concesionada en que se encuentra o encontrará la infraestructura portuaria. Las áreas de maniobra, áreas de seguridad y áreas restringidas no están incluidas.
- **Tasa de Infraestructura:** *“Tasa TES, tasa fija del plazo del proyecto portuario más 2%. En caso de que el plazo del proyecto sea superior a cualquier referencia de TES vigente se deberá tomar la referencia de más largo plazo más 2%”*
- **Avalúo de Infraestructura i (\$)** = Valor que en pesos se calcule de las infraestructuras de propiedad de la Nación, a concesionar. Los avalúos solicitados en el proceso de la concesión se realizarán a cuenta y riesgo propio por el solicitante y debe anexarse en la solicitud de concesión, sin perjuicio de que la entidad concedente pueda negar el permiso solicitado. Así mismo, la entidad concedente tiene el derecho de verificar y/o validar el avalúo entregado, previo otorgamiento de los permisos solicitados; el valor de los avalúos se calcula según la metodología expedida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi- IGAC o cualquiera que la modifique o sustituya.
- **COMPONENTE VARIABLE (CV):** Este componente busca el equilibrio entre las partes del contrato, basado en la dinámica real del tráfico portuario y se calcula “con base en los volúmenes reales de carga movilizada y un importe para cada tipo de carga”, para lo cual se estableció la siguiente fórmula:

$$CV_i = \sum_{j=1}^J \text{Volumen}_{ij} * \text{Cargo}_{ij}$$

Donde,



- j = “Tipo de carga de conformidad con la clasificación de la Tabla 1” que se ilustra más adelante.
- **Volumen ij** = “Volumen de carga movilizado según clasificación de carga j por cada sociedad portuaria en el año i de la concesión, según el reporte de las sociedades a la Superintendencia de Puertos y Transporte.”
- **Cargo ij** = “Importe por volumen de carga movilizado según clasificación de carga j en el año i de la concesión.”

La siguiente tabla fue consignada en el CONPES 3744 de 2013 y se calculó en función de los ingresos portuarios que por cada tipo de carga reportaron las Sociedades Portuarias de la muestra representativa en 2011, por concepto de “servicios de infraestructura portuaria: Muellaje, Uso de Instalaciones a la Carga (UIC), Uso de Instalaciones al Operador (UIO) y Almacenaje” garantizando que los cargos a expuestos a continuación estuvieran por debajo de las tarifas por servicios portuarios en el mercado.

Tipo de Carga	Cargo ij (USD)	Descripción
Cont 20' llenos T (Unid)	\$5	Unidad de contenedor de 20 pies, lleno y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio.
Cont 40' llenos T (Unid)	\$5	Unidad de contenedor de 40 pies, lleno y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio
Cont 20' vacíos T (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 20 pies, vacío y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio
Cont 40' vacíos T (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 40 pies, vacío y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio
Cont 20' llenos (Unid)	\$9,4	Unidad de contenedor de 20 pies, lleno y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Cont 40' llenos (Unid)	\$12	Unidad de contenedor de 40 pies, lleno y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Cont 20' vacíos (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 20 pies, vacío y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Cont 40' vacíos (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 40 pies, vacío y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Carga General suelta (Ton)	\$0.53	Tonelada de carga general no contenedorizada ni al granel
Granel Líquido (Ton)	\$0.29	Tonelada de granel líquido y gaseoso diferente a hidrocarburos
Granel Sólido (Ton)	\$0.43	Tonelada de granel sólido diferente a carbón y coque
Carbón (Ton)	\$0.17	Tonelada a granel de carbón térmico,



*Fuente: documento CONPES 3744 de 2013

En ese orden de ideas, se dispuso que por lo menos cada 5 años, El Ministerio de Transporte revisará el valor de los “Cargos ij” y si lo considera necesario podrá poner a consideración del CONPES nuevos cargos, los cuales serán aplicables a las nuevas concesiones portuarias y cuando se modifiquen concesiones portuarias vigentes. Así mismo, y según políticas de fomento de puertos sociales o de industrias prioritarias y/o menores, el Ministerio podrá poner a consideración del CONPES cargos diferenciados para estos casos.

- **FACTOR DE AJUSTE OPCIONAL EN FUNCIÓN DE LA RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN (α):**

Cuando se requiera un plazo mayor al concedido para recuperar las inversiones, debido a este factor, el solicitante podrá negociar con las entidades concedentes una modificación del plazo a cambio de un pago adicional de contraprestación para restablecer el equilibrio económico con el Estado, quien recibirá la retribución económica salvaguardando al mismo tiempo los intereses del sector portuario, incentivando de manera más efectiva la competitividad y el crecimiento.

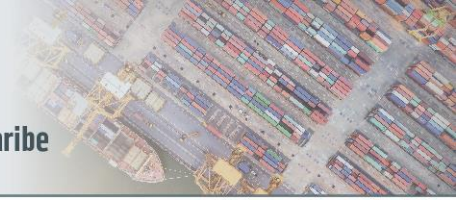
Dentro de la solicitud de concesión portuaria se debe incluir un modelo financiero con un Flujo de Caja Libre – FCL en dólares (USD) constantes de conformidad con las características del proyecto en el que incluyan las contraprestaciones como gastos.

En el FCL se deben desglosar el componente fijo y el componente variable, especificando en el componente fijo las áreas motivo de concesión sobre las que se calculará la contraprestación *“con la máxima tasa predial vigente a la fecha y el valor de referencia por metro cuadrado indexado con el IPC observado según el Banco de la República.”*

“Así mismo, cuando aplique, el valor del avalúo de la infraestructura de propiedad de la Nación solicitada en concesión con su respectiva tasa de infraestructura y con la debida indexación. Para el Componente Variable sus proyecciones de carga por categoría j y el cargojj.”

Todas las inversiones que revertirán a la nación también deben ser incluidas en el FCL.

Presentado el FCL, la entidad concedente lo verificará en términos de coherencia y solidez y definirá el plazo de concesión de manera que sea igual al número de años del Repago o “Payback” – PRC. En caso de que el solicitante exprese la necesidad de un mayor plazo al correspondiente con el Payback-PRC, *“la entidad concedente evaluará la propuesta y calculará un Factor α , siempre mayor que 1 y constante año a año que se aplicará a la contraprestación de los años adicionales al PRC calculado inicialmente (PRC $\alpha=1$) y cerrará el modelo de tal manera que el análisis de los FCL de todo el proyecto, incluyendo el periodo adicional solicitado por el concesionario y habiendo aplicado el factor a las*



contraprestaciones en los años adicionales al PRC $\alpha i=1$, tenga como resultado una TIR igual al WACC asociado al proyecto portuario.

De esta manera se otorgaría el plazo de concesión solicitado, correspondiente al Payback final (PRC $\alpha i > 1$), una vez ajustadas las obligaciones de contraprestaciones por medio del αi ."

Con lo anterior se otorgan condiciones atractivas al Inversionista y se mantiene un equilibrio con el Estado.

$$VPN (WACC)PCP = \sum_{i=0}^I \frac{FCL_i}{(1 + WACC)^i}$$

Donde:

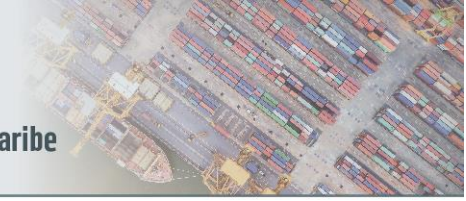
- **VPN (WACC) PCP:** "Valor Presente Neto (VPN) de los flujos de caja libre (FCL) en dólares constantes del proyecto de concesión portuaria para todo el periodo de concesión I, descontado al WACC real asociado al proyecto portuario." La metodología para obtener este valor será la misma que se utiliza para el cálculo del WACC, determinada por resolución del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el objeto de determinar la viabilidad financiera del proyecto.

Para el momento de expedición del decreto que contenía lo dispuesto en el CONPES 3744, se utilizó un WACC del 12% real, en espera de la expedición de la resolución anteriormente mencionada.

- **αi : FACTOR DE AJUSTE OPCIONAL EN FUNCION DE LA RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN:** "Es el factor aplicable a las contraprestaciones de los años solicitados por el concesionario adicionales al PRC $\alpha i=1$, el cual cierra el modelo a una TIR igual al WACC asociado al proyecto portuario. Se calcula mediante un proceso iterativo cuyo resultado será un factor Alpha, aplicable a las contraprestaciones de los años adicionales al PRC $\alpha i=1$, con el cual se obtenga una TIR igual al Wacc del proyecto, al descontar el flujo de caja de todo el proyecto en el periodo total solicitado".

- **PROCEDIMIENTO DE INDEXACIÓN, LIQUIDACIÓN Y RECAUDO**

La contraprestación se liquidará de manera anticipada año a año, de acuerdo con el FCL definitivo a la firma del contrato. Antes de finalizar el mes de febrero, el concesionario "deberá corregir su liquidación del año anterior según el movimiento de carga real y la indexación del valor de referencia por metro cuadrado del avalúo de la infraestructura concesionada y de los cargos, así como realizar el pago anticipado del año en curso con base en lo proyectado en el FCL definitivo"; así mismo "se



indexarán los “Cargos ij” con la inflación en dólares de los Estados Unidos de América, cuya fuente será Bureau of Labor Statistics”. En el mismo tiempo deberá hacer la autoliquidación de su contraprestación portuaria teniendo en cuenta los parámetros establecidos.

El pago se realizará en pesos colombianos y se tendrá en cuenta el **ai** cuando éste aplique. Se deberá especificar el valor de la contraprestación por concepto de zona de uso público y el valor por concepto de la infraestructura concesionada.

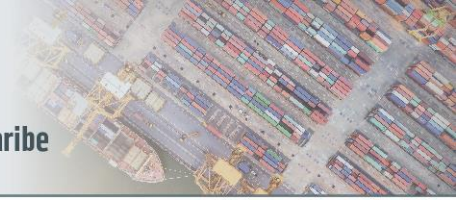
Dichas autoliquidaciones serán revisadas por las entidades concedentes y podrán requerir las correcciones necesarias.

2.2.5. Metodologías de contraprestación definidas en los PEP y/o decretos 1991 - 2018.

De acuerdo con lo expuesto en las secciones anteriores, presentamos un resumen de las distintas metodologías de contraprestación portuaria definidas en los Planes de Expansión Portuaria y/o Decretos entre 1991 y 2018:

Tabla 18. Resumen de las Metodologías de Contraprestación en las Concesiones Portuarias de Colombia

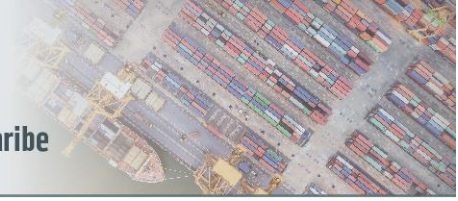
METODOLOGÍAS	CONCEPTO GENERAL	FÓRMULA	VIGENCIA
CONPES 2550 DE 1991.	El concesionario pagará una contraprestación por el uso de bienes públicos como las playas y los terrenos de bajamar, que consiste en el costo de oportunidad de la zona, más el costo de la vigilancia ambiental. El costo de oportunidad se disminuirá cuando el concesionario realice inversiones que representen un aumento sustancial de la eficiencia en el manejo portuario.	$C = 0.14*(Vr - le) + Sa$ Donde: •C: Anualidad equivalente •Vr: Valor del recurso •le: Inversión en equipo •Sa: Costo de vigilancia ambiental	1991 a 1993
	Criterios sobre los cuales se define la metodología de contraprestación:	$C = (a*R) - (b*I)$ Donde, •a= Coeficiente de captura de los ingresos brutos	



METODOLOGÍAS	CONCEPTO GENERAL	FÓRMULA	VIGENCIA
<p>CONPES 2680 DE 1993</p> <p>Por tipo de Puerto</p>	<p>i. Costo de oportunidad del bien público</p> <p>ii. Las dimensiones óptimas de las facilidades de servicio público y privado.</p> <p>iii. La inversión y los compromisos de modernización.</p> <p>iv. Ofrecimiento del servicio público.</p> <p>v. Los costos de vigilancia ambiental.</p>	<p>potenciales, definido por tipo de puerto. Los costos de las sociedades portuarias serán un parámetro de referencia.</p> <p>•R= Corresponde a los ingresos, definidos como:</p> <p>{{(Granel x tarifa granel) + (Capacidad contenedores x tarifa contenedores) + (Capacidad carga general suelta x tarifa general suelta) + (Capacidad de atraque x tarifa por 100 mts. de eslora día}}</p> <p>•El término 1= inversión realizada por el concesionario durante el año para el cual se calcula la contraprestación.</p> <p>•El termino b= proporción de la inversión realizada por el concesionario y acordada con el estado, que se reduciría de la contraprestación.</p>	<p>1994 a 2013⁶⁸</p>
<p>DECRETO 1873 DE 2008</p>	<p>El nuevo valor de la contraprestación que deben pagar las Sociedades Portuarias Regionales de</p>	<p>$C_{ti} = \text{MAX} (0,175 * I_{pi}; 0,175 * I_{pi} + 0,275 * (I_{ri} - I_{pi}))$</p> <p>Donde:</p> <p>*C_{ti}: contraprestación por la explotación de la zona de</p>	<p>2008 a 2013⁶⁹</p>

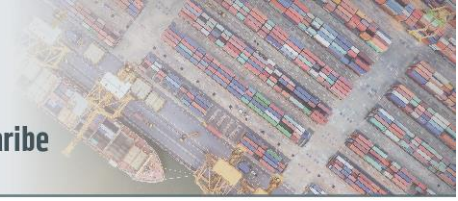
⁶⁸ Algunas concesiones otorgadas, vigentes a la fecha, permanecen con esta metodología de contraprestación.

⁶⁹ Las Sociedades Portuarias Regionales enunciadas en el cuadro, permanecen a la fecha con esta metodología de contraprestación.

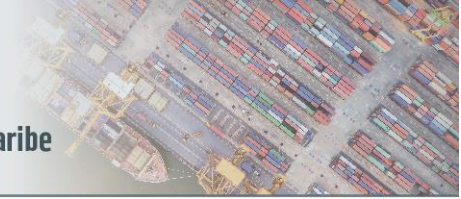


METODOLOGÍAS	CONCEPTO GENERAL	FÓRMULA	VIGENCIA
De modificación de contratos de SPR	Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, en el evento de llegar a ser modificados los contratos de concesión portuaria para explotar la zona de uso público y la infraestructura de propiedad de la Nación.	<p>uso público e infraestructura para un determinado año.</p> <p>*IPi: Son los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario para el año “i” según lo determinado en la resolución modificatoria de la concesión.</p> <p>*IRi: Son los ingresos brutos portuarios reales del concesionario para el año “i” según sus registros financieros.</p> <p>*0,175 = Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario.</p> <p>0,275 = Coeficiente de recaudo de los ingresos brutos reales portuarios que excedan los ingresos brutos portuarios proyectados del concesionario.</p>	
<p>CONPES 3679 DE 2010</p> <p>Para Puertos Carboníferos</p>	La metodología fija el valor de la contraprestación para los puertos carboníferos de cargue directo y para aquellos que hagan una reconversión del sistema de barcasas al sistema de cargue directo; Se define como un coeficiente de	<p>$Ct = (Cf + Cvt) * Qt$</p> <p>Donde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Ct”: valor de la contraprestación en el periodo de tiempo t. • “Cf”: corresponde a un componente fijo, que resultará del análisis 	2010 a 2013 ⁷⁰

⁷⁰ Algunas concesiones otorgadas vigentes a la fecha permanecen con esta metodología de contraprestación.



METODOLOGÍAS	CONCEPTO GENERAL	FÓRMULA	VIGENCIA
	<p>captura de un precio de referencia por tonelada, multiplicado por el total de toneladas movilizadas por el puerto. De esta manera, la metodología considera las perspectivas de mercado del sector del carbón y refleja el riesgo no diversificable, producto de la variación de las condiciones del mercado y del proyecto portuario.</p>	<p>histórico de contraprestaciones pagadas en puertos carboníferos colombianos establecido como el valor promedio de pago de contraprestación portuaria en un periodo de al menos 5 años.</p> <ul style="list-style-type: none"> • “Cvt”: se refiere al componente variable y depende del comportamiento del precio internacional del carbón. Es la diferencia entre un precio de referencia y el precio internacional del carbón para el año en el que se determina la contraprestación, multiplicado por un factor de incremento. • “Qt”: corresponde a la cantidad real de toneladas movilizadas en el periodo t. 	
<p>CONPES 3744 DE 2013</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Valora el costo de oportunidad de los recursos de uso público y de propiedad de la Nación con potencial portuario entregados en concesión. • Incorpora el volumen movilizadopor las sociedades portuarias. • Permite un pago adicional de contraprestaciones, 	<p>$CT_i = \alpha_i \{(CF_i) + (CV_i)\}$</p> <p>Donde,</p> <ul style="list-style-type: none"> • i es el año de la concesión • CT_i = Contraprestación en el año i • α_i = Factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión • CF_i = Componente Fijo en el año i 	<p>VIGENTE a 2019</p>



METODOLOGÍAS	CONCEPTO GENERAL	FÓRMULA	VIGENCIA
	cuando las sociedades portuarias soliciten un mayor plazo al requerido para la recuperación de las mismas en condiciones atractivas al capital.	• <i>CVi</i> = Componente Variable en el año i	

Fuente: CONPES 2550 de 1991; CONPES 2680 de 1993; DECRETO 1873 de 2008; CONPES 3679 de 2010; CONPES 3744 de 2013. Elaborado por Duarte & Morales consultores.

2.3. Contraprestación metodología por tipo de carga

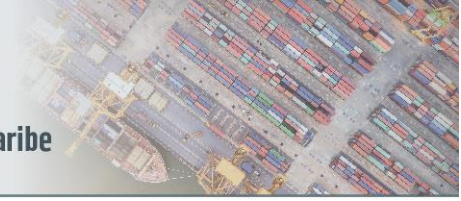
De acuerdo con la sección anterior, en Colombia han existido cinco metodologías para el cálculo de la contraprestación portuaria. Con respecto a la metodología para el cálculo de la contraprestación por tipo de carga, el Plan de Expansión Portuario de 1991: CONPES 2550 de 1991 no contemplaba una diferenciación de tarifa de contraprestación por tipo de carga. Actualmente, esta metodología no aplica a ninguna concesión portuaria.

Por otra parte, la metodología de contraprestación del CONPES 2680 de 1993, se basa en los ingresos brutos proyectados de las concesiones portuarias y aplica un coeficiente de acuerdo con el tipo de carga y la zona geográfica. Los ingresos brutos de esta metodología se definen a partir de la capacidad del puerto y la tarifa por tipo de carga. El Decreto 1873 de 2008 estableció una metodología para el cálculo de la contraprestación de las Sociedades Portuarias de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, la cual se basa única y exclusivamente en el máximo de los ingresos proyectados e ingresos reales. Esta metodología de contraprestación no hace referencia a diferenciación en el pago de la contraprestación por tipo de carga.

Ahora bien, la metodología para la contraprestación de los puertos carboníferos definida en el CONPES 3679 de 2010, es realmente la primera metodología establecida en Colombia para diferenciar la contraprestación pagada por un tipo de puerto con carga particular, aplicada única y exclusivamente a los puertos que movilizan carbón, debido a la necesidad que tenía el país de cambiar el sistema de cargue con barcazas por cargue directo. Por otra parte, el CONPES 3744 DE 2013 estableció una tarifa diferenciada por tipo de carga en su componente variable. A continuación se precisan ambas metodologías, diferenciándolas por tipo de carga.

2.3.1. Contraprestación para los puertos de carbón

En el año 2010, el Instituto Nacional de Concesiones – INCO (Hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI) y el Ministerio de Transporte, diseñaron una metodología de contraprestación para los nuevos puertos carboníferos de cargue directo y para aquellos que hagan la reconversión de sistema de



barcazas al sistema de cargue directo, considerando que para el año 2009 la demanda del Carbón se reflejaba en el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del sector minero colombiano, siendo la variación anual más alta en los últimos años y tratándose del mineral con mayor participación en comparación con minerales metálicos y no metálicos.

De igual forma se observó la dinámica del precio internacional del carbón, determinada por factores como la demanda mundial, los precios de importación, los costos de transporte, los costos de operación del puerto, el precio de referencia a nivel mundial y la capacidad instalada de los puertos. Por otra parte, la movilización de carbón por los puertos colombianos presentaba una tendencia creciente durante los últimos años, representando más del 50% del comercio exterior colombiano medido en toneladas.

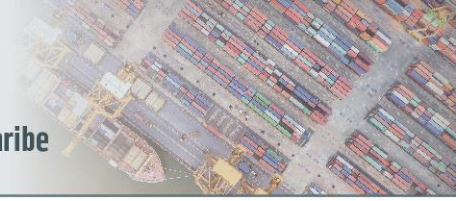
Con la intención de mantener el nivel de competitividad del carbón en el mercado internacional y reconocer las condiciones particulares que los puertos carboníferos deben cumplir por las disposiciones ambientales, se creó una nueva fórmula; Los componentes de la metodología de contraprestación para este tipo de carga fueron ampliamente explicados en el numeral 3.1.4. de este documento.

2.3.2. Otras metodologías donde el tipo de carga es factor importante

La metodología vigente de contraprestación del CONPES 3744 de 2013 incorpora por un lado el componente fijo que retribuye al Estado por los bienes de uso público en playa, zona de bajamar, aguas marítimas área pública y terrenos de la Nación y adicionalmente incorpora el pago por el uso y goce exclusivo de la infraestructura portuaria existente de propiedad de la Nación. La fórmula de contraprestación vigente también incluye un componente variable, buscando reflejar la dinámica real del tráfico portuario, se calcula con base en los volúmenes reales de carga movilizada el año anterior y un precio por unidad establecido por la Nación para cada tipo de carga (contenedores, carga general, granel líquido, granel sólido, carbón e hidrocarburos). Los componentes se explicaron en detalle en el numeral 3.1.5. de este documento.

En el CONPES 3744 de 2013 se detalla la tabla que establece el cargo por volumen movilizado según clasificación de tipo de carga para el componente variable. Los tipos de carga son:

- Unidad de contenedor por tamaño de 20 y 40 pies, vacío o lleno, y si es de tráfico de transbordo, tránsito o transitorio, o si es tráfico de comercio exterior o de cabotaje.
- Tonelada de carga general no contenedorizada ni al granel.
- Tonelada de granel líquido o gaseoso diferente a hidrocarburos.
- Tonelada de granel sólido diferente a carbón y coque.



- o Tonelada de granel de carbón térmico⁷¹.

La metodología correspondiente a la fórmula de contraprestación incluida en el CONPES 3744 de 2013 se aplica únicamente a los beneficiarios de nuevos permisos portuarios marítimos y fluviales y/o cuando se modifiquen sustancialmente permisos vigentes, según el artículo 17 de la Ley 1a de 1991.

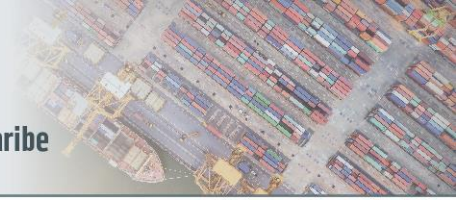
A continuación, se resumen las metodologías con su aplicación por tipo de carga:

Tabla 19. Metodologías por Tipo de Carga

METODOLOGÍA	VIGENCIA	TIPO DE CARGA APROBADA EN LA METODOLOGÍA
CONPES 2550 de 1991	1991 a 1993	Aplicaba a todo tipo de carga. No se aplica hoy a ninguna SPR ⁷² . La contraprestación es un pago fijo.
CONPES 2680 de 1993	1994 a 2013	Se aplica a una cantidad considerable de concesiones portuarias. La contraprestación es fija, aunque podría variar por cambios en capacidad. No se afecta por carga movilizada.
Decreto 1873 de 2008	2008 a 2013	Se aplica a las SPR de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura. La contraprestación es totalmente variable
CONPES 3679 de 2010	2010 a 2013	Se aplica a los Puertos Carboníferos.

⁷¹ Cabe mencionar que para el carbón térmico, el CONPES 3744 de 2013 fijó un precio por tonelada para el componente variable que se aplicará a los nuevos permisos portuarios y/o cuando se modifiquen sustancialmente los permisos.

⁷² Sociedades Portuarias Regionales



METODOLOGÍA	VIGENCIA	TIPO DE CARGA APROBADA EN LA METODOLOGÍA
CONPES 3744 de 2013	Vigente	Componente fijo y componente variable por toneladas movilizadas. Se aplica a los nuevos permisos portuarios y/o cuando se modifican sustancialmente permisos vigentes según el art 17 de la ley 1 de 1991, que se refiere a <i>“Cambios en las condiciones de las Contraprestaciones.”</i>

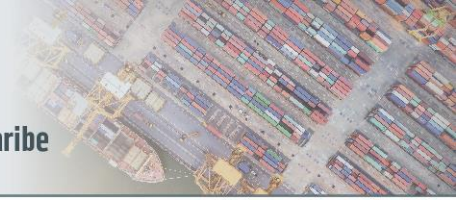
Elaborado por Duarte & Morales Consultores

2.4. Otros pagos a cargo de los terminales portuarios

Para el desarrollo del presente documento, se realizó una encuesta a 15 Concesiones Portuarias del país, localizadas en las regiones portuarias de Cartagena (8), Barranquilla (4), el Golfo de Morrosquillo (1), Buenaventura (1), y Santa Marta (1). El total de las Concesiones Portuarias encuestadas se caracterizan por ser sociedades portuarias de servicio público. Las Concesiones Portuarias encuestadas tienen autorización para el transporte de carga de hidrocarburos, carbón, contenedores, carga general, granel seco distinto a carbón, granel líquido y químicos. A las respectivas Concesiones se les realizó una encuesta solicitándoles la siguiente información con respecto a los Estados Financieros de los años 2015 a 2018, y la proyección del respectivo rubro para el año 2019:

- a. Los ingresos netos causados, la utilidad antes de impuestos y la utilidad neta después de impuestos;
- b. Los costos y gastos especiales de la operación portuaria;
- c. Y los impuestos generales causados.

Las encuestas realizadas a las 15 concesiones portuarias representan por número de puertos una muestra estadística equivalente al 20% del total de concesiones (78 concesiones) y de acuerdo con la carga movilizada en puertos de servicio público, estos 15 terminales portuarios movizaron en el año 2018, el 48,75% del total de la carga de servicio público. A continuación, se relacionan los resultados de las encuestas recibidas por parte de las citadas concesiones portuarias, los resultados individuales de cada una de las concesiones fueron sumados para obtener un gran total por rubro, con el fin de salvaguardar la confidencialidad de los datos de los terminales.



De acuerdo con los datos suministrados en la encuesta por los Concesionarios Portuarios, se presentó un ingreso neto en el periodo 2015-2018 de \$6,19 billones de pesos y se espera un ingreso neto de \$1,85 billones para el 2019. Entre 2015 y 2018, se observa una utilidad antes de impuestos de \$1,025 billones de pesos y una utilidad neta después de impuestos de \$785.733 millones de pesos, equivalente al 76,6% de la utilidad antes de impuestos. En el 2019, se espera una utilidad antes de impuestos de \$531.701 millones y una utilidad neta después de impuestos de 415.841 millones. A continuación, se presentan los ingresos reportados por los Concesionarios Portuarios.

Tabla 20. Ingresos Totales Netos

CONCEPTO DE PAGO	2015	2016	2017	2018	2019 (*)	TOTAL 2015-2018
Ingresos Netos	\$ 1.578.061	\$ 1.304.876	\$ 1.604.400	\$ 1.710.459	\$ 1.859.318	\$ 6.197.796
Utilidad antes de impuestos	-\$ 193.819	\$ 654.091	\$ 375.839	\$ 189.584	\$ 531.701	\$ 1.025.695
Utilidad Neta después de impuestos	-\$ 180.350	\$ 549.823	\$ 282.025	\$ 134.234	\$ 415.841	\$ 785.733

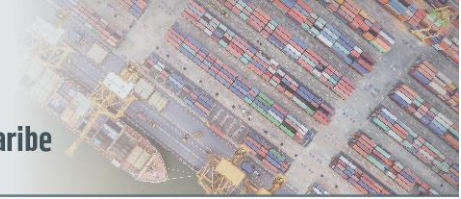
Cifras en millones de pesos

(*) Presupuestado

Los ingresos netos no han tenido un crecimiento sostenido durante el período analizado, y en el mismo sentido se observa el comportamiento irregular de la utilidad. En el año 2017 y 2018, a pesar de un mejor resultado en los ingresos, la utilidad antes y después de impuestos no ha tenido una tendencia que muestre correlación con los ingresos, impactada por los costos especiales de operación portuaria.

Además de los costos típicos de operación de las empresas, el sector portuario tiene un componente importante de costos requeridos para la operación, relacionados con mejoras en la infraestructura (por ejemplo, los dragados), y otros relacionados con contraprestación portuaria, licencias e interventorías, por mencionar algunos, sin los cuales no sería posible la generación de los ingresos. Por esta razón en la encuesta a los concesionarios, se hizo una relación de estos costos adicionales, específicos del sector portuario, y se analizó el peso que cada uno de estos tiene en esta composición especial de costos; no se incluyeron otros costos como los administrativos, mantenimiento, financieros, etc.

De acuerdo con los datos suministrados en la encuesta por los concesionarios portuarios, los gastos especiales de la operación portuaria para el periodo 2015-2018 fueron por valor de \$323.463 millones de pesos, y se esperan gastos especiales de la operación portuaria para el 2019 por valor de



\$103.548 millones de pesos. El costo de la contraprestación total para el periodo 2015-2018 fue de USD 76.004.659 dólares, que representan \$222.848 millones de pesos⁷³, equivalentes al 68,9% del total de los gastos especiales de la operación portuaria.

En el mismo periodo, el costo por dragado voluntario fue de \$46.263 millones y la contribución de energía del 20% por valor de 15.296, los cuales representan el 14,3% y el 4,7% del total de los gastos especiales de la operación portuaria, respectivamente. El costo de dragado obligatorio fue de \$11.282 millones de pesos, lo cual representó el 3,5%. A continuación, se presentan los resultados de la encuesta con respecto a los gastos especiales de la operación portuaria:

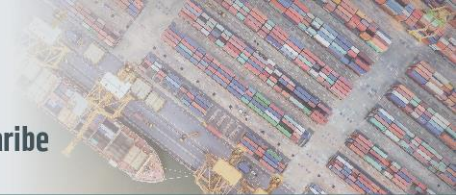
Tabla 21. Gastos Especiales de la Operación Portuaria

CONCEPTO DE PAGO	2015	2016	2017	2018	2019 (*)	TOTAL 2015-2018	%
Contraprestación Portuaria	\$ 46.933	\$ 57.809	\$ 58.745	\$ 59.361	\$ 61.934	\$ 222.848	68,89%
Costo de dragado voluntario	\$ 20.030	\$ 3.216	\$ 19.130	\$ 3.888	\$ 2.692	46.263	14,30%
Contribución de energía del 20%	\$ 3.150	\$ 3.558	\$ 3.820	\$ 4.768	\$ 5.253	15.296	4,73%
Costo de dragado obligatorio	\$ 1.691	\$ 1.919	\$ 1.918	\$ 5.754	\$ 28.239	11.282	3,49%
Donaciones Obligatorias por Contrato de Concesión	\$ 1.420	\$ 2.546	\$ 1.552	\$ 1.955	\$ 1.344	7.473	2,31%
Costo de interventoría a los contratos de concesión	\$ 550	\$ 909	\$ 1.192	\$ 3.130	\$ 823	5.781	1,79%
Tasa de Vigilancia Superintendencia de transporte	\$ 760	\$ 1.225	\$ 1.788	\$ 1.684	\$ 1.540	5.456	1,69%
Contribución 2,5 x 1000 (**)	\$ 899	\$ 1.021	\$ 817	\$ 747	\$ 803	3.484	1,08%
Contribución Parafiscal para Promoción del Turismo	\$ 484	\$ 155	\$ 712	\$ 1.237	\$ 72	2.588	0,80%
Visita de seguimiento ANLA	\$ 446	\$ 390	\$ 503	\$ 401	\$ 402	1.740	0,54%
Fondo Nacional Ambiental - ANLA	\$ 228	\$ 224	\$ 185	\$ 232	\$ 313	869	0,27%
MinTic Fondos de las Tecnologías	\$ 61	\$ 85	\$ 115	\$ 122	\$ 134	383	0,12%
TOTAL	\$ 76.651	\$ 73.056	\$ 90.478	\$ 83.279	\$ 103.548	323.463	100,00%

Cifras en millones de pesos

(*) Presupuestado

⁷³ La contraprestación se convirtió de USD a COP de acuerdo con la TRM promedio de cada año conforme con los datos reportados por el Banco de la Republica.

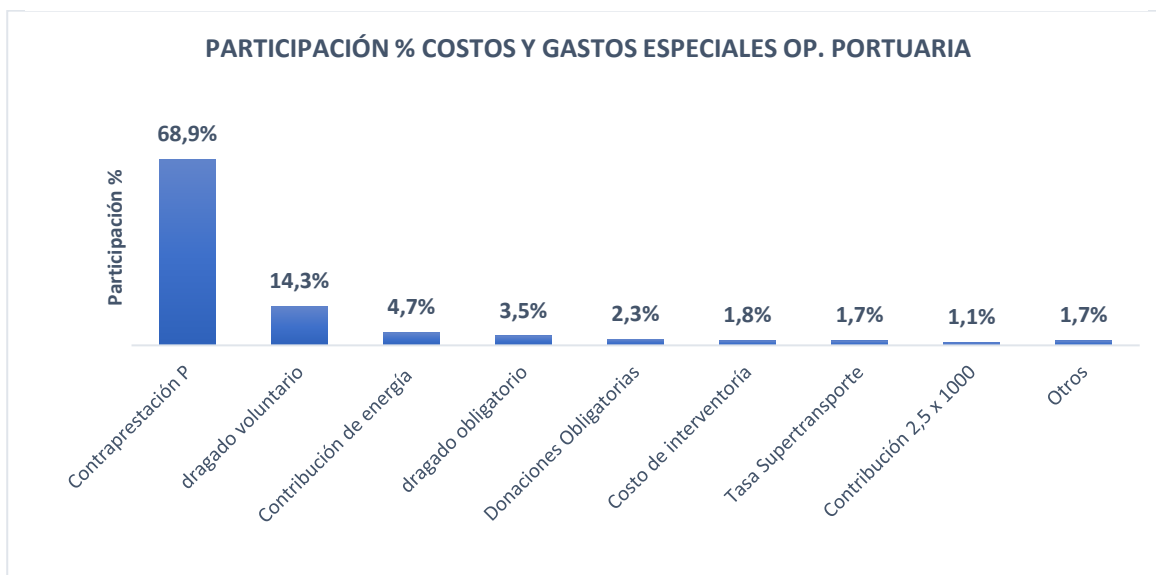


(**) Contribución de contratos de obra pública y otras concesiones a favor del tesoro nacional ley 1106 de 2006

(***) La contraprestación se convirtió de USD a COP de acuerdo con la TRM promedio de cada año conforme con los datos reportados por el Banco de la Republica.

De las cifras del 2015 al 2018, de los datos de la encuesta, se observa que el sector portuario tiene un fuerte componente de costos de operación vinculados con los contratos de concesión y con erogaciones a entidades que realizan la vigilancia u otorgan permisos para su funcionamiento; son costos de operación a los que se deben adicionar otros costos habituales del desarrollo de la empresa, e impactan el rendimiento de su operación; estos costos representan entre un 5% y 6% de los ingresos y en algunos años más del 10% de la utilidad. La contraprestación portuaria es el costo más representativo, acumulado del 2015 a 2018, significa un 69% de los costos especiales de la operación, le siguen el dragado voluntario, la contribución de energía, dragado obligatorio, costo de interventoría, tasa de Supertransporte, entre otros.

Gráfico 7. Participación Porcentual de los Gastos Especiales de la Operación Portuaria



De acuerdo con los datos suministrados en la encuesta por los Concesionarios Portuarios, los impuestos generales causados en el periodo 2015-2018 fueron de \$637.328 millones de pesos y en el 2019, se esperan impuestos por valor de \$205.230 millones de pesos. En el periodo 2015-2018, se reportó el impuesto neto de renta por valor de \$277.207 millones de pesos, IVA no descontable por valor de \$92.297 y Aportes a salud, pensiones y ARL por la suma de \$85.789 millones de pesos, equivalentes al 43,5%, 14,48% y 13,46% del total de los impuestos generales causados, respectivamente. A continuación, se presentan los resultados de la encuesta con relación a los impuestos generales causados:

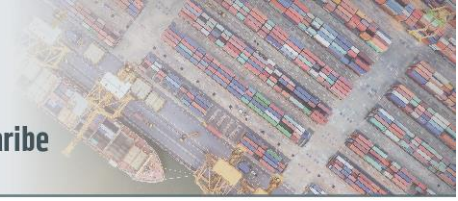
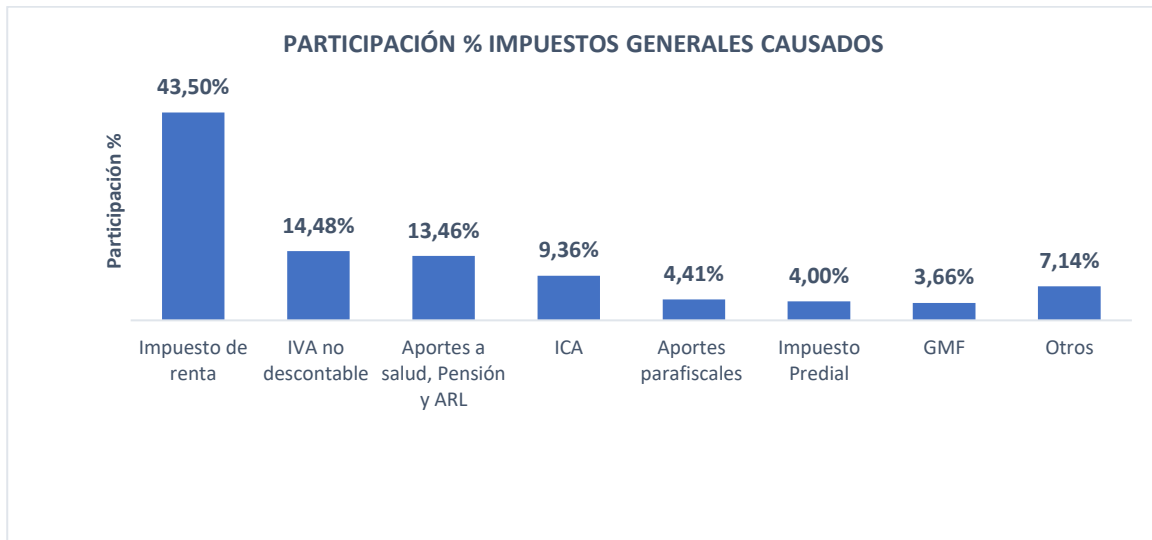


Gráfico 8. Participación Porcentual de los Impuestos Generales Causados



En conclusión, a través de la encuesta realizada a 15 concesiones portuarias se puede apreciar que el total de los gastos de la operación especial portuaria y los impuestos generales causados representaron un gasto total de \$960.792 millones de pesos a las Sociedades Portuarias encuestadas, para el periodo 2015-2018. El impuesto de renta (28,85%), la contraprestación portuaria (23,19%) y el IVA descontable (9,61%) explican el 61,6% del total del gasto por operación especial portuaria e impuestos generales. A continuación, se observa el total de los gastos de la operación especial portuaria y los impuestos generales causados:

La siguiente gráfica, muestra la participación de cada uno de rubros los costos especiales de operación y los impuestos generales que los concesionarios deben pagar. Se resalta que el impuesto de renta, la contraprestación y el Iva no descontable, son los tres ítems que más peso tienen en esta estructura de costos especiales e impuestos de operación.

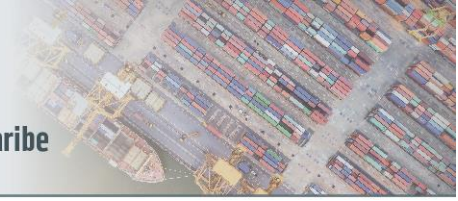
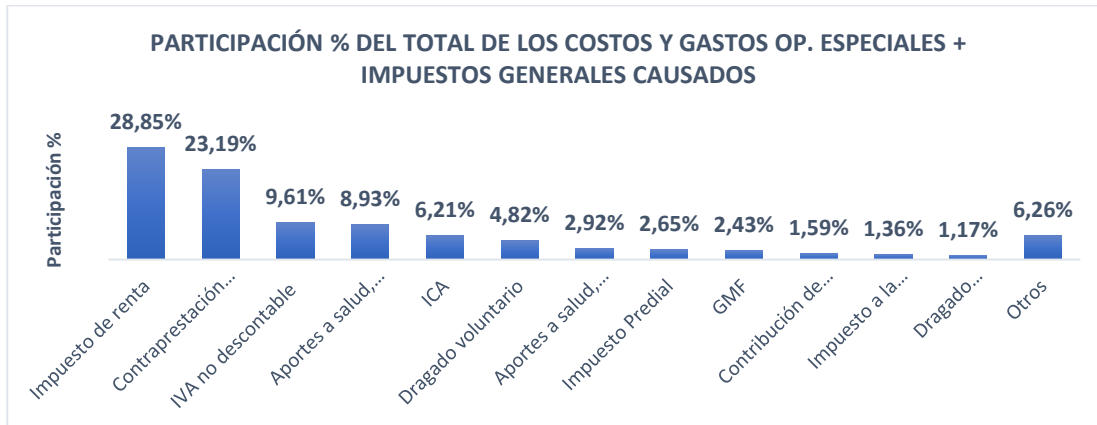


Gráfico 9. Participación Porcentual del total de los Gastos por Operación Especial Portuaria e Impuestos Generales Causados



Resulta relevante observar que 61% del total de los costos especiales de operación y de impuestos acumulados del 2015 al 2018, están concentrados en rubros relacionados con obligaciones tributarias y pagos al Estado.

2.5. Carga de los pagos de los concesionarios (contraprestaciones, otros pagos)

Conforme al artículo 1° de la ley 856 de 2003 que modificó el artículo 7° de la ley 1° de 1991, las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público serán recibidas en un 80% por la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad y en un 20% por los municipios o distritos donde opere el puerto.

De acuerdo con la información suministrada por el INVÍAS⁷⁴, durante el 2017 las concesiones pagaron contraprestación, tanto a la nación como a los municipios, por un valor total de USD 62,6 millones de dólares equivalentes a \$184.857 millones de pesos⁷⁵, los cuales se distribuyen en USD 9,6 millones de dólares para los municipios y USD 52,9 millones de dólares para la Nación. Durante el 2018 las concesiones pagaron un total de contraprestación por valor USD 60,3 millones de dólares equivalentes a \$178,229 millones de pesos; USD 9,0 millones de dólares para los municipios y USD 51,3 millones de dólares para la Nación.

La Tabla 22 presenta el monto de las contraprestaciones consolidadas recibidas por el Invías y los municipios en los años 2017 y 2018 por parte de cada una de las Zonas Portuarias. No se incluye la contraprestación recibida por Cormagdalena.

⁷⁴ No se incluye información de los puertos de Cormagdalena.

⁷⁵ La contraprestación se convirtió de USD a COP de acuerdo con la TRM promedio de cada año conforme con los datos reportados por el Banco de la República.

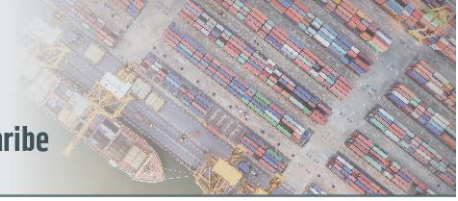


Tabla 22. Contraprestaciones por Zona Portuaria

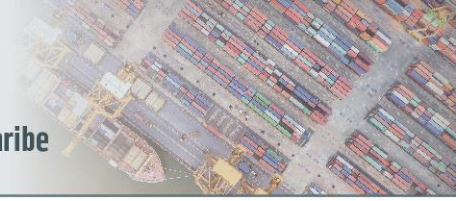
ZONA PORTUARIA	2017	Participación % 2017	2018	Participación % 2018
BUENAVENTURA	USD 21.954.352	35%	USD 22.412.605	37%
SANTA MARTA Y CIENAGA	USD 17.992.660	29%	USD 14.950.863	25%
GUAJIRA	USD 10.870.787	17%	USD 8.960.000	15%
CARTAGENA	USD 5.140.421	8%	USD 5.726.507	9%
MORROQUILLO	USD 4.441.484	7%	USD 5.828.155	10%
TURBO	USD 1.633.025	3%	USD 1.777.358	3%
TUMACO	USD 606.391	1%	USD 737.692	1%
SAN ANDRES	USD 0	0%	USD 0	0%
TOTAL	USD 62.639.120	100%	USD 60.393.180	100%

Fuente: INVIAS. Elaborado por Duarte & Morales Consultores

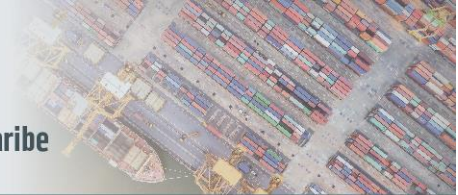
De la tabla anterior se observa que el total de las contraprestaciones recibidas por el Estado disminuyeron entre los años 2017 y 2018 en un 3,59%. Esta disminución, que se observa principalmente en las zonas portuarias de Guajira y Santa Marta se explica particularmente la disminución del pago de la contraprestación portuaria en tres puertos con vocación carbonífera. A continuación, se relaciona la información de la contraprestación por Zona Portuaria y Concesión para los años 2017 y 2018:

Tabla 22. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Buenaventura

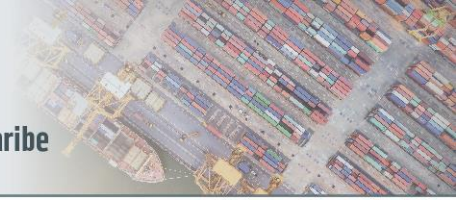
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Buenaventura	No.010 del 28 de diciembre de 2007	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.	NACIÓN	USD 1.147.348	USD 1.131.536	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.010 del 28 de diciembre de 2007	Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.	MUNICIPIO	USD 287.481	USD 282.240	CONPES 2680 DE 1993



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Buenaventura	No.024 del 22 de octubre de 1999	Compañía de Puertos Asociados. S.A. – COMPAS S.A. Buenaventura (antes Sociedad Portuaria Cementeras Asociadas S.A.- CEMAS y Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A.)	NACIÓN	USD 76.190	USD 76.190	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.024 del 22 de octubre de 1999	Compañía de Puertos Asociados. S.A. – COMPAS S.A. Buenaventura (antes Sociedad Portuaria Cementeras Asociadas S.A.- CEMAS y Terminal Marítimo Muelles El Bosque S.A.)	MUNICIPIO	USD 19.048	USD 19.048	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.002 del 28 de diciembre de 2005	Sociedad Grupo Portuario S.A., 50 mts	NACIÓN	USD 24.743	USD 24.743	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.002 del 28 de diciembre de 2005	Sociedad Grupo Portuario S.A., 50 mts	MUNICIPIO	USD 6.186	USD 6.186	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.018 del 4 de marzo	Sociedad Grupo Portuario S.A. - El vacío	NACIÓN	USD 97.670	USD 148.803	CONPES 3744 DE 2013

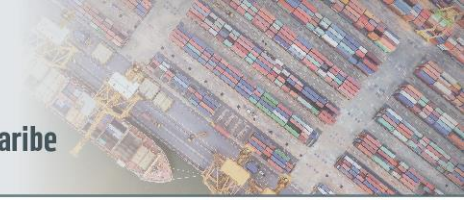


ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
	de 1997					
Buenaventura	No.018 del 4 de marzo de 1997	Sociedad Grupo Portuario S.A. - El vacío	MUNICIPIO	USD 15.545	USD 19.153	CONPES 3744 DE 2013
Buenaventura	No.001 del 30 de diciembre de 2008	Sociedad Grupo Portuario S.A. Lotes A1-A2	NACIÓN	USD 214.693	USD 214.693	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.001 del 30 de diciembre de 2008	Sociedad Grupo Portuario S.A. Lotes A1-A2	MUNICIPIO	USD 35.183	USD 35.183	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	Resolución 004/1994	Agencia Logística de las Fuerzas Militares, Muelle 13 (Grupo Portuario)	NACIÓN	USD 94.112	USD 94.112	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	Resolución 004/1994	Agencia Logística de las Fuerzas Militares, Muelle 13 (Grupo Portuario)	MUNICIPIO	USD 23.528	USD 23.528	CONPES 2680 DE 1993
Buenaventura	No.009 del 21 de febrero de 1994	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	NACIÓN	USD 15.286.329	USD 15.923.389	DECRETO 1873 DE 2008
Buenaventura	No.009 del 21 de febrero	Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura	MUNICIPIO	USD 1.947.968	USD 2.029.150	DECRETO 1873 DE 2008



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
	de 1994					
Buenaventura	No.005 del 22 de junio de 2007	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores S.A. – TC BUEN S.A. (antes Sociedad Portuaria Complejo Portuario Industrial de Buenaventura)	NACIÓN	USD 2.112.473	USD 1.816.524	CONPES 3744 DE 2013
Buenaventura	No.005 del 22 de junio de 2007	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores S.A. – TC BUEN S.A. (antes Sociedad Portuaria Complejo Portuario Industrial de Buenaventura)	MUNICIPIO	USD 528.118	USD 454.131	CONPES 3744 DE 2013
Buenaventura	Resolución 0704 del 02/06/2017	Terminales Marítimos del Pacífico S.A.	NACIÓN	USD 32.637	USD 104.593	
Buenaventura	Resolución 0704 del 02/06/2017	Terminales Marítimos del Pacífico S.A.	MUNICIPIO	USD 5.100	USD 9.403	
			TOTAL	USD 21.954.352	USD 22.412.605	

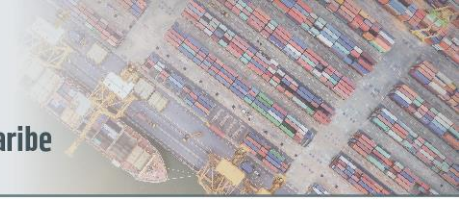
Cuadro resumen elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS


Tabla 23. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Cartagena

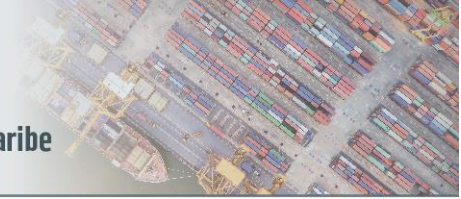
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Cartagena	No.010 del 21 de abril de 1994	Sociedad Portuaria Algranel S.A.	NACIÓN	Saldo a Favor	USD 32.032	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.010 del 21 de abril de 1994	Sociedad Portuaria Algranel S.A.	MUNICIPIO	Saldo a Favor	USD 8.008	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 8 de marzo de 2010	Sociedad Zona Franca ARGOS S.A.S. (Cementos Argos)	NACIÓN	USD 431.221	USD 431.221	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 8 de marzo de 2010	Sociedad Zona Franca ARGOS S.A.S. (Cementos Argos)	MUNICIPIO	USD 94.014	USD 94.014	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.002 del 24 de diciembre de 2014	Sociedad ATUNAMAR Limitada	NACIÓN	USD 27.174	USD 94.082	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.002 del 24 de diciembre de 2014	Sociedad ATUNAMAR Limitada	MUNICIPIO	USD 6.793	USD 22.643	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.001 del 28 de febrero de 2007	Sociedad Portuaria Bavaria S.A.	NACIÓN	USD 329.510	USD 329.510	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.001 del 28 de febrero de 2007	Sociedad Portuaria Bavaria S.A.	MUNICIPIO	USD 68.400	USD 68.400	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.020 del 30 de septiembre de 1997	Sociedad Portuaria Buenavista (antes Sociedad Portuaria Mamonal – Abonos)	NACIÓN	USD 66.081	USD 270.877	CONPES 2680 DE 1993



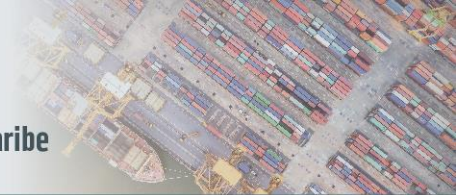
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
		Colombianos S.A. (ABOCOL)				
Cartagena	No.020 del 30 de septiembre de 1997	Sociedad Portuaria Buenavista (antes Sociedad Portuaria Mamonal – Abonos Colombianos S.A. ABOCOL)	MUNICIPIO	USD 12.155	USD 49.167	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No. 001 del 04 de noviembre de 2016	Sociedad Portuaria Bullpesa S.A.	NACIÓN	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No. 001 del 04 de noviembre de 2016	Sociedad Portuaria Bullpesa S.A.	MUNICIPIO	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No. 001 del 17 de julio de 2015	Sociedad Portuaria El Cayao	NACIÓN	USD 264.798	USD 0	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No. 001 del 17 de julio de 2015	Sociedad Portuaria El Cayao	MUNICIPIO	USD 65.909	USD 0	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.006 del 30 de julio de 2010	Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A.	NACIÓN	Pago anticipado	Pago anticipado	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.006 del 30 de julio de 2010	Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A.	MUNICIPIO	Pago anticipado	Pago anticipado	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.0003 del 19 de diciembre de 2013	Sociedad COCOLISO ALCATRAZ S.A.	NACIÓN	USD 5.401	USD 10.223	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.0003 del 19 de diciembre de 2013	Sociedad COCOLISO ALCATRAZ S.A.	MUNICIPIO	USD 1.345	USD 2.584	CONPES 3744 DE 2013



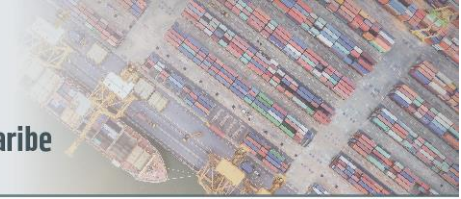
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Cartagena	No.001 del 8 de julio de 1992	Sociedad Cia de Puertos Asociados - "COMPAS Cartagena" (Antes El Bosque S.A.)	NACIÓN	USD 664.803	USD 1.284.317	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.001 del 8 de julio de 1992	Sociedad Cia de Puertos Asociados - "COMPAS Cartagena" (Antes El Bosque S.A.)	MUNICIPIO	USD 117.851	USD 284.841	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.003 del 31 de diciembre de 2008	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena CONTECAR	NACIÓN	Pago anticipado	Pago anticipado	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 31 de diciembre de 2008	Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena CONTECAR	MUNICIPIO	USD 415.792	USD 415.792	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.002 del 20 de agosto de 2015	Coremar Shore Base	NACIÓN	USD 49.596	USD 0	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.002 del 20 de agosto de 2015	Coremar Shore Base	MUNICIPIO	USD 12.399	USD 0	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.003 del 30 de septiembre de 2011	Sociedad Portuaria Dexton S.A. (ahora Ajovert S.A.)	NACIÓN	USD 180.168	USD 74.438	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.003 del 30 de septiembre de 2011	Sociedad Portuaria Dexton S.A. (ahora Ajovert S.A.)	MUNICIPIO	USD 9.345	USD 9.345	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.0060 del 5 de octubre de 2004 – Resolución No. 1004 de 2017 por la	Sociedad Portuaria del Dique S.A. (antes Sociedad Operadora Zona	NACIÓN	USD 57.260	USD 57.260	CONPES 2680 DE 1993



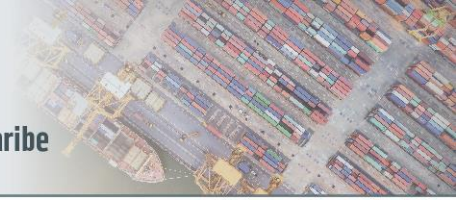
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
	cual se resuelve el desistimiento presentado por la Sociedad.	Franca Industrial de Bienes y Servicios de Cartagena de Indias S.A. – ZONAFRANCA S.A.)				
Cartagena	No.0060 del 5 de octubre de 2004 – Resolución modificación No.1494 del 29 de octubre de 2014 - Resolución 1004 de 2017 por la cual se resuelve el desistimiento presentado por la Sociedad.	Sociedad Portuaria del Dique S.A. (antes Sociedad Operadora Zona Franca Industrial de Bienes y Servicios de Cartagena de Indias S.A. – ZONAFRANCA S.A.)	MUNICIPIO	USD 12.332	USD 12.332	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.001 del 16 de mayo de 2014	Sociedad Terminal de IFO'S S.A.	NACIÓN	USD 83.907	USD 20.477	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.001 del 16 de mayo de 2014	Sociedad Terminal de IFO'S S.A.	MUNICIPIO	USD 0	USD 25.965	CONPES 3744 DE 2013
Cartagena	No.088 del 22 de diciembre de 2004	Sociedad Portuaria Puerto de Mamonal	NACIÓN	USD 397.570	USD 368.928	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.088 del 22 de diciembre de 2004	Sociedad Portuaria Puerto de Mamonal	MUNICIPIO	USD 89.297	USD 99.001	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.004 del 8 de junio de 2010	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. - Muelle 9	NACIÓN	Pago anticipado	Pago anticipado	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.004 del 8 de junio de 2010	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. - Muelle 9	MUNICIPIO	USD 29.526	USD 29.526	CONPES 2680 DE 1993



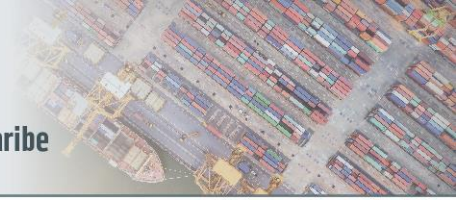
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Cartagena	No. 01 de 2017	Nuevo ExxonMobil de Colombia Sociedad Portuaria	NACIÓN	USD 66.667	USD 183.657	CONPES 3744 de 2013
Cartagena	No. 01 de 2017	Nuevo ExxonMobil de Colombia Sociedad Portuaria	MUNICIPIO	USD 1.043	USD 1.965	CONPES 3744 de 2013
Cartagena	No.21 del 30 de diciembre de 1997	Sociedad Oiltanking Colombia - (antes Sociedad Dow Química de Colombia)	NACIÓN	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.21 del 30 de diciembre de 1997	Sociedad Oiltanking Colombia - (antes Sociedad Dow Química de Colombia)	MUNICIPIO	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 21 de marzo de 2007	Sociedad Portuaria Olefinas y Derivados S.A.	NACIÓN	USD 83.320	USD 83.320	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 21 de marzo de 2007	Sociedad Portuaria Olefinas y Derivados S.A.	MUNICIPIO	USD 19.723	USD 19.723	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 26 de diciembre de 2014	Sociedad Portuaria Operadora Internacional cesión por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (Edurbe)	NACIÓN	USD 121.688	USD 62.250	CONPES 3744 de 2013
Cartagena	No.003 del 26 de diciembre de 2014	Sociedad Portuaria Operadora Internacional cesión por la	MUNICIPIO	Saldo con municipio	Saldo con municipio	CONPES 3744 de 2013



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
		Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (Edurbe)				
Cartagena	No.002 del 15 de abril de 2011. Resolución No. 1384 del 28 noviembre 2013	Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.	NACIÓN	USD 510.497	USD 510.497	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.002 del 15 de abril de 2011. Resolución No. 1384 del 28 noviembre 2013	Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.	MUNICIPIO	USD 118.553	USD 6.616	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.010 del 19 de noviembre de 2010	Refinería de Cartagena S.A. REFICAR	NACIÓN	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	CONPES 3744 de 2013
Cartagena	No.010 del 19 de noviembre de 2010	Refinería de Cartagena S.A. REFICAR	MUNICIPIO	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	Tiene saldo a favor al migrar a CONPES 3744 de 2013	CONPES 3744 de 2013
Cartagena	No.007 del 8 de julio 1993	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.	NACIÓN	USD 422.903	USD 422.903	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.007 del 8 de julio 1993	Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.	MUNICIPIO	USD 105.726	USD 105.726	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.001 del 16 de agosto de 2006	Sociedad Portuaria Transportes Marítima San	NACIÓN	Pago anticipado	Pago anticipado	CONPES 2680 DE 1993



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
		Andrés y Providencia S.A. (Transmarsyp)				
Cartagena	No.001 del 16 de agosto de 2006	Sociedad Portuaria Transportes Marítima San Andrés y Providencia S.A. (Transmarsyp)	MUNICIPIO	Pago anticipado	Pago anticipado	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.001 del 7 de febrero de 2012	Sociedad Transpetrol Ltda.	NACIÓN	USD 13.209	USD 97.979	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.001 del 7 de febrero de 2012	Sociedad Transpetrol Ltda.	MUNICIPIO	USD 2.051	USD 12.010	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 29 de diciembre de 2005	Sociedad VOPAK COLOMBIA S.A. (antes Sociedad Colombiana de Terminales S.A. – COLTERMINALES)	NACIÓN	USD 103.656	USD 103.656	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.003 del 29 de diciembre de 2005	Sociedad VOPAK COLOMBIA S.A. (antes Sociedad Colombiana de Terminales S.A. – COLTERMINALES)	MUNICIPIO	USD 21.222	USD 21.222	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.025 del 29 de mayo de 2003	Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A.- Cartagena. Chevron Export.	NACIÓN	USD 53.840	USD 0	CONPES 2680 DE 1993
Cartagena	No.025 del 29 de mayo de 2003	Sociedad Portuaria de la Zona Atlántica S.A.- Cartagena. Chevron Export.	MUNICIPIO	USD 3.676	USD 0	CONPES 2680 DE 1993
			TOTAL	5.140.421	5.726.507	



Cuadro resumen elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS

Tabla 24. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Guajira

ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Guajira	Res No.776 del 03 de junio de 2014,	Puerto Bolívar Cerrejón Zona Norte S.A. CZN, (Intercor y Carbones del Cerrejón).	NACIÓN	USD 8.785.179	USD 7.479.708	CONPES 3744 DE 2013
Guajira	Res No.776 del 03 de junio de 2014,	Puerto Bolívar Cerrejón Zona Norte S.A. CZN, (Intercor y Carbones del Cerrejón).	MUNICIPIO	USD 1.417.167	USD 1.143.090	CONPES 3744 DE 2013
Guajira	No.001 del 19 de noviembre de 2009	Sociedad Portuaria de la Península S.A. Pensoport	NACIÓN	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 2680 DE 1993
Guajira	No.001 del 19 de noviembre de 2009	Sociedad Portuaria de la Península S.A. Pensoport	MUNICIPIO	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 2680 DE 1993
Guajira	No.009 del 6 de agosto de 2010	Sociedad Portuaria Puerto Brisa S.A.	NACIÓN	USD 537.657	USD 266.102	CONPES 3744 DE 2013
Guajira	No.009 del 6 de agosto de 2010	Sociedad Portuaria Puerto Brisa S.A.	MUNICIPIO	USD 130.784	USD 71.100	CONPES 3744 DE 2013
				USD 10.870.787	USD 8.960.000	

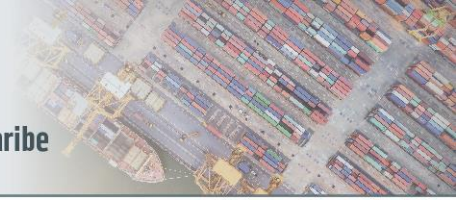
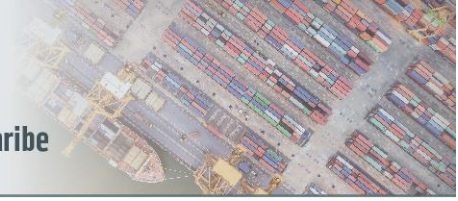


Tabla 25. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Morrosquillo

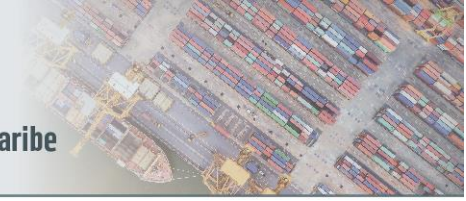
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Morrosquillo	No.004 del 18 de mayo de 2007	CENIT Coveñas Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. (antes Terminal Petrolero de Coveñas Ecopetrol)	NACIÓN	USD 409.079	USD 409.079	CONPES 2680 DE 1993
Morrosquillo	No.004 del 18 de mayo de 2007	CENIT Coveñas Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S. (antes Terminal Petrolero de Coveñas Ecopetrol)	MUNICIPIO	USD 33.720	USD 33.720	CONPES 2680 DE 1993
Morrosquillo	No.015 de 26 de septiembre de 1996	Sociedad Cia de Puertos Asociados - "COMPAS Tolú" (Antes Golfo de Morrosquillo)	NACIÓN	USD 903.868	USD 1.132.823	CONPES 3744 DE 2013
Morrosquillo	No.015 de 26 de septiembre de 1996	Sociedad Cia de Puertos Asociados - "COMPAS Tolú" (Antes Golfo de Morrosquillo)	MUNICIPIO	USD 109.719	USD 105.187	CONPES 3744 DE 2013
Morrosquillo	No.016 del 6 de diciembre de 1996, resolución modificación No.1290 del 8 de noviembre de 2013.	Sociedad Portuaria Oleoducto Central S.A. "OCENSA S.A."	NACIÓN	USD 2.495.495	USD 3.431.037	CONPES 3744 DE 2013
Morrosquillo	No.016 del 6 de diciembre de 1996, resolución	Sociedad Portuaria Oleoducto Central S.A. "OCENSA S.A."	MUNICIPIO	USD 478.441	USD 705.147	CONPES 3744 DE 2013



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
	modificación No.1290 del 8 de noviembre de 2013.					
Morrosquillo	No.001 del 28 de diciembre de 2005	Sociedad Portuaria de Palermo S.A. "Antiguo muelle Esso"	NACIÓN	USD 9.604	USD 9.604	CONPES 2680 DE 1993
Morrosquillo	No.001 del 28 de diciembre de 2005	Sociedad Portuaria de Palermo S.A. "Antiguo muelle Esso"	MUNICIPIO	USD 1.558	USD 1.558	CONPES 2680 DE 1993
Morrosquillo	No.002 del 6 de noviembre de 2013	Empresa Colombiana Pesquera de Tolú - PESTOLÚ S.A.	NACIÓN	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 3744 DE 2013
Morrosquillo	No.002 del 6 de noviembre de 2013	Empresa Colombiana Pesquera de Tolú - PESTOLÚ S.A.	MUNICIPIO	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 3744 DE 2013
TOTAL				USD 4.441.484	USD 5.828.155	

Tabla 26. Pago de contraprestaciones por concesión portuaria San Andrés

ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
San Andrés	No.009 del 18 de septiembre de 2007	Sociedad Portuaria Arenal de la Zona Atlántica S.A. en la Isla de San Andrés	NACIÓN	USD 0	USD 0	CONPES 2680 DE 1993
San Andrés	No.009 del 18 de septiembre de 2007	Sociedad Portuaria Arenal de la Zona Atlántica S.A. en la Isla de San Andrés	MUNICIPIO	USD 0	USD 0	CONPES 2680 DE 1993

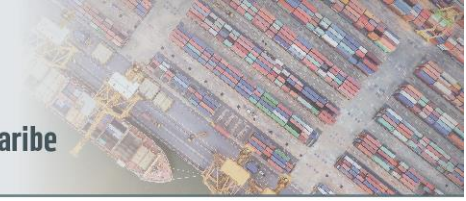


ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
TOTAL				USD 0	USD 0	

Cuadro resumen elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS

Tabla 27. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Santamarta y Ciénaga

ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Santa marta Y Ciénaga	No.005 del 16 de junio de 2010	Sociedad Ecopetrol S.A. – Terminal Marítimo de Pozos Colorados - CENIT Santa Marta Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S.	NACIÓN	USD 461.038	USD 461.936	CONPES 2680 DE 1993
Santa marta Y Ciénaga	No.005 del 16 de junio de 2010	Sociedad Ecopetrol S.A. – Terminal Marítimo de Pozos Colorados - CENIT Santa Marta Transporte y Logística de Hidrocarburos S.A.S.	MUNICIPIO	USD 77.239	USD 77.045	CONPES 2680 DE 1993
Santa Marta y Ciénaga	No.002 del 21 de diciembre de 1992	American Port Company Inc. - DRUMMOND	NACIÓN	USD 5.440.756	USD 3.112.106	CONPES 3744 DE 2013
Santa Marta y Ciénaga	No.002 del 21 de diciembre de 1992	American Port Company Inc. - DRUMMOND	MUNICIPIO	USD 1.360.189	USD 773.274	CONPES 3744 DE 2013



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Santa Marta y Ciénaga	No.011 del 31 de marzo de 2011	Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A.	NACIÓN	USD 3.307.717	USD 3.288.862	CONPES 3679 DE 2010
Santa Marta y Ciénaga	No.011 del 31 de marzo de 2011	Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A.	MUNICIPIO	USD 826.929	USD 822.215	CONPES 3679 DE 2010
Santa Marta y Ciénaga	No.006 del 24 de junio de 1993	Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.	NACIÓN	USD 5.590.115	USD 5.599.500	DECRETO 1873 DE 2008
Santa Marta y Ciénaga	No.006 del 24 de junio de 1993	Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.	MUNICIPIO	USD 718.863	USD 720.070	DECRETO 1873 DE 2008
Santa Marta y Ciénaga	No.022 del 23 de abril de 1998	Sociedad portuaria Río Córdoba S.A.	NACIÓN	USD 143.770	USD 0	CONPES 2680 DE 1993
Santa Marta y Ciénaga	No.022 del 23 de abril de 1998	Sociedad portuaria Río Córdoba S.A.	MUNICIPIO	USD 35.942	USD 0	CONPES 2680 DE 1993
Santa Marta y Ciénaga	No.003 del 22 de septiembre de 2015	Sociedad portuaria LAS AMÉRICAS S.A. - Terminal de granales líquidos del Caribe S.A.S. - TERLICA S.A.S.	NACIÓN	USD 24.187	USD 76.578	CONPES 3744 DE 2013
Santa Marta y Ciénaga	No.003 del 22 de septiembre de 2015	Sociedad portuaria LAS AMÉRICAS S.A. - Terminal de granales líquidos del Caribe S.A.S. - TERLICA S.A.S.	MUNICIPIO	USD 5.915	USD 19.277	CONPES 3744 DE 2013
				USD 17.992.660	USD 14.950.863	

*Cuadro resumen elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS

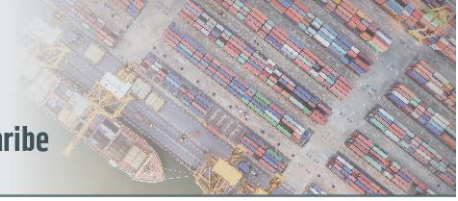


Tabla 28. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Tumaco

ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Tumaco	No.001 del 5 de febrero de 2013	Sociedad Ecopetrol S.A. – Terminal Marítimo de Tumaco (CENIT Tumaco)	NACIÓN	USD 502.857	USD 501.825	CONPES 2680 DE 1993
Tumaco	No.001 del 5 de febrero de 2013	Sociedad Ecopetrol S.A. – Terminal Marítimo de Tumaco (CENIT Tumaco)	MUNICIPIO	USD 28.726	USD 28.931	CONPES 2680 DE 1993
Tumaco	No. 004 del 29 diciembre 2015	Sociedad Petróleos y Derivados de Colombia - PETRODECOL S.A.	NACIÓN	USD 34.941	USD 27.115	CONPES 3744 DE 2013
Tumaco	No. 004 del 29 diciembre 2015	Sociedad Petróleos y Derivados de Colombia - PETRODECOL S.A.	MUNICIPIO	USD 8.735	USD 6.946	CONPES 3744 DE 2013
Tumaco	No.004 del 6 de octubre de 2011	Sociedad Portuaria Puerto Hondo S.A.	NACIÓN	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 2680 DE 1993
Tumaco	No.004 del 6 de octubre de 2011	Sociedad Portuaria Puerto Hondo S.A.	MUNICIPIO	Debe está en incumplimiento	Debe está en incumplimiento	CONPES 2680 DE 1993
Tumaco	No. 002 del 1 agosto de 2017.	Sociedad Portuaria Tumaco Pacific Port S.A.	NACIÓN	USD 0	USD 172.875	CONPES 3744 DE 2013
Tumaco	No. 002 del 1 agosto de 2017.	Sociedad Portuaria Tumaco Pacific Port S.A.	MUNICIPIO	USD 31.132	USD 0	CONPES 3744 DE 2013
				USD 606.391	USD 737.692	

Cuadro resumen elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS

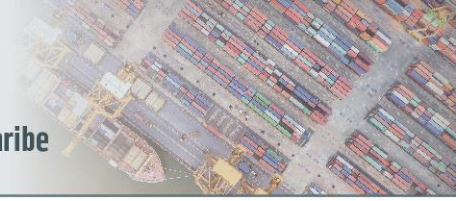


Tabla 29. Pago de Contraprestaciones por Concesión Portuaria, Turbo

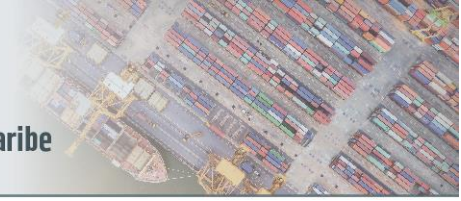
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	CONCESIONARIO	COMPONENTE	2017	2018	CONPES VIGENTE PARA EL CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
Turbo	Resol. 1032 del 31 julio de 2017	Sociedad Promotora Bananera S.A-Proban S.A.	NACIÓN	USD 57.958	USD 123.632	CONPES 3744 DE 2013
Turbo	Resol. 1032 del 31 julio de 2017	Sociedad Promotora Bananera S.A-Proban S.A.	MUNICIPIO	USD 14.489	USD 23.515	CONPES 3744 DE 2013
Turbo	No.002 del 30 de diciembre de 2008	Sociedad Portuaria Punta de las Vacas S.A.	NACIÓN	USD 8.537	USD 8.537	CONPES 2680 DE 1993
Turbo	No.002 del 30 de diciembre de 2008	Sociedad Portuaria Punta de las Vacas S.A.	MUNICIPIO	USD 1.004	USD 1.004	CONPES 2680 DE 1993
Turbo	Resol.1955 21 de dic 2016	C.I. Unión de bananeros de Urabá S.A. C.I. UNIBAN:	NACIÓN	USD 1.247.659	USD 1.296.536	CONPES 2680 DE 1993
Turbo	Resol.1955 21 de dic 2016	C.I. Unión de bananeros de Urabá S.A. C.I. UNIBAN:	MUNICIPIO	USD 311.915	USD 324.134	CONPES 2680 DE 1993
TOTAL				USD 1.633.025	USD 1.777.358	

Cuadro resumen elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS

2.6. Usos / inversión actual de los recursos de contraprestaciones

2.6.1. Usos

Los usos de los recursos percibidos por concepto de contraprestaciones están descritos en los párrafos 1º al 4º del artículo 1º de la ley 856 de 2003, que modificó el artículo 7º de la ley 1ª de 1991. Tales usos son:



- 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.
- Diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuática y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario.
- Obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

De acuerdo con el artículo 1° de la ley 856 de 2003, el artículo 7o de la Ley 1ª de 1991 quedará así:

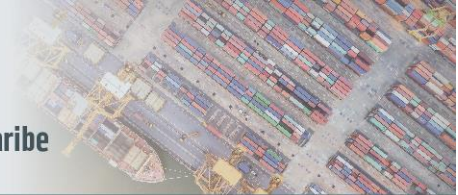
“Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.

En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

Parágrafo 1°. 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.

Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere



el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades, incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

Parágrafo 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo primero del presente artículo.

Parágrafo 4°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo primero del presente artículo”.

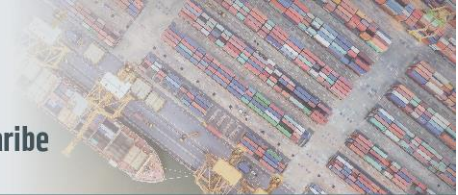
2.6.2. Inversión actual

De acuerdo con la información suministrada por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS⁷⁶, durante el periodo comprendido entre 2015 y 2018 se realizaron inversiones con los recursos provenientes de la contraprestación, en las distintas Zonas Portuarias, por un valor total de \$344.038 millones de pesos, distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 30. Inversión de la contraprestación por zona portuaria

ZONA PORTUARIA	VALOR
Buenaventura	\$ 150.739
Cartagena	\$ 96.644
Barranquilla	\$ 40.121
San Andrés	\$ 37.046
Tumaco	\$ 8.961
Santa Marta	\$ 5.424

⁷⁶ Únicamente se incluyen recursos invertidos de la contraprestación por parte de la Nación.

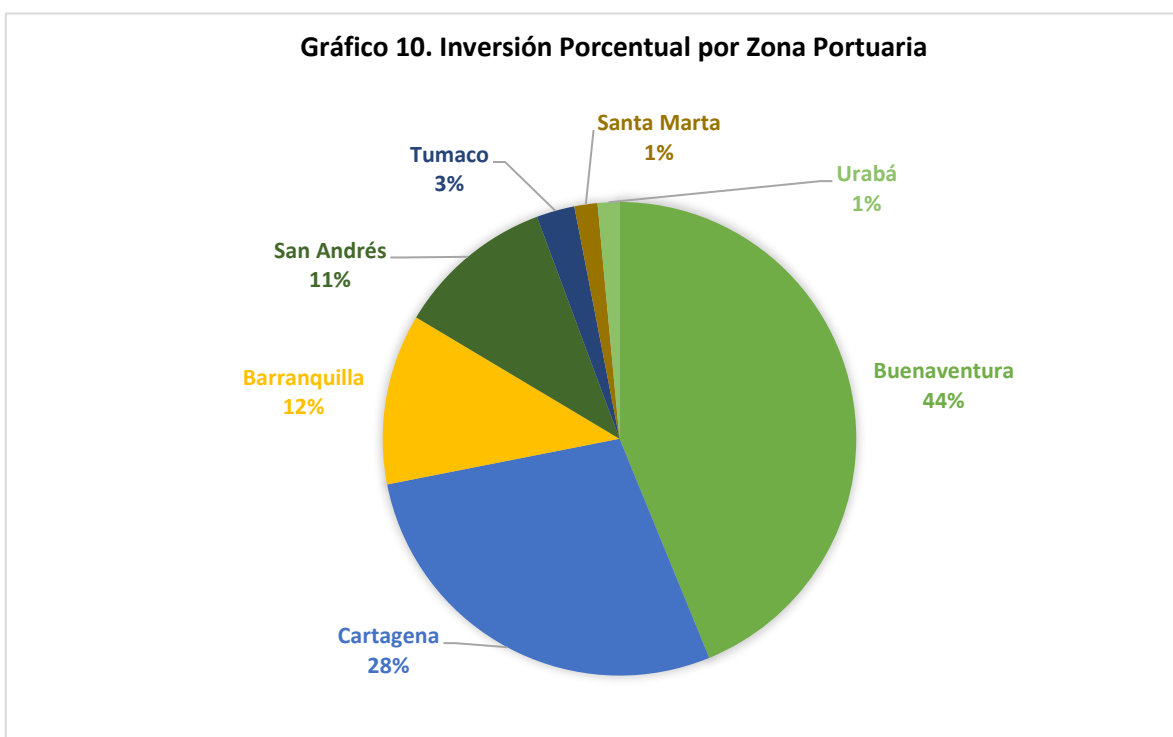


ZONA PORTUARIA	VALOR
Urabá	\$ 5.103
TOTAL	\$ 344.038

Fuente: INVIAS. Elaboración: Duarte & Morales
Cifras en millones de pesos

La zona portuaria más beneficiada por las inversiones realizadas con recursos de la contraprestación de la Nación, en el periodo 2015-2018, fue la Zona Portuaria de Buenaventura con \$150.739 millones de pesos, los cuales representan 44% del total de la inversión para el periodo. En segundo lugar se encuentra la Zona Portuaria de Cartagena con un valor de \$ 96.644 millones de pesos⁷⁷, lo cual representa el 28% del total de la inversión del periodo. Y, en tercer lugar, se encuentra la zona portuaria de Barranquilla con un monto de \$40.121 millones, lo cual representa el 12% de la inversión total⁷⁸. A continuación, se presenta la participación porcentual de la inversión por Zona: Portuaria:

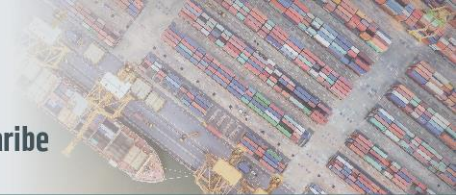
Fuente: INVIAS. Elaboración: Duarte & Morales



De acuerdo con la inversión realizada en las distintas zonas portuarias con los recursos de la contraprestación para el periodo 2015-2018, se identificó que las intervenciones y proyectos en los

⁷⁷ En la Zona Portuaria de Cartagena, durante el periodo de análisis (2015-2018) se ejecutaron obras del dragado del canal de acceso, para lo cual distintas sociedades portuarias adelantaron el pago de su contraprestación.

⁷⁸ El periodo de análisis del pago de la contraprestación (fuente) se realizó para el periodo 2017-2018. No obstante, el periodo de análisis de la inversión producto de la contraprestación (uso) se realizó para el periodo 2015-2018.



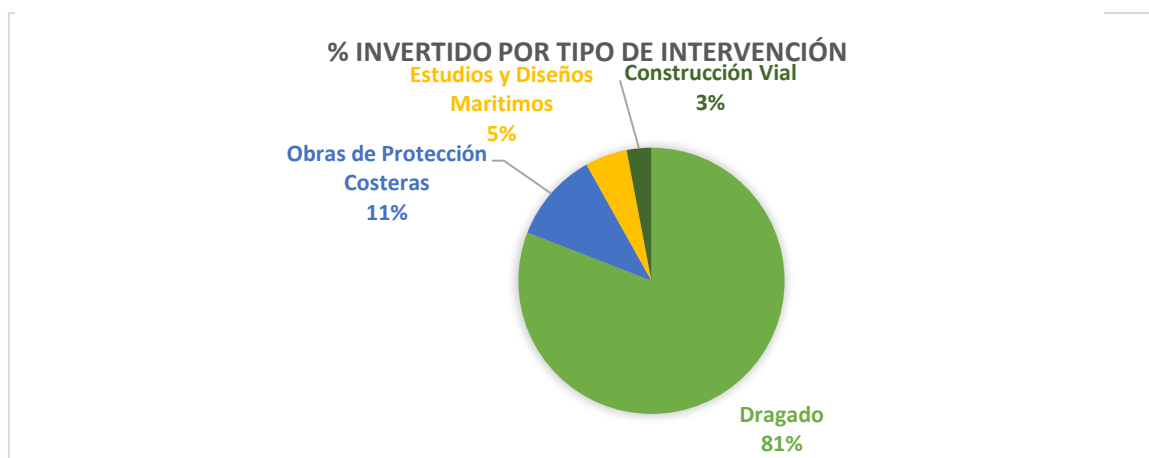
cuales se invirtió la mayor parte de los recursos, fueron las obras de dragado con una inversión de 278.357 millones, lo cual representa 81% de la inversión total para el periodo. A continuación, se detalla la inversión de la contraprestación por tipo de intervención:

Tabla 31. Inversión de la contraprestación por tipo de intervención

TIPO DE PROYECTO O INTERVENCIÓN	VALOR
Dragado	\$ 278.357
Obras de Protección Costeras	\$ 37.762
Estudios y Diseños Marítimos	\$ 17.634
Construcción Vial	\$ 10.285
TOTAL	\$ 344.038

Fuente: INVIAS. Elaboración: Duarte & Morales
Cifras en millones de pesos

Gráfico 11. Porcentaje de Inversión por Tipo de Intervención



Fuente: INVIAS. Elaboración: Duarte & Morales

A continuación, se presenta la inversión realizada con los recursos de la contraprestación para el periodo 2015-2018, para cada uno de los proyectos desarrollados:

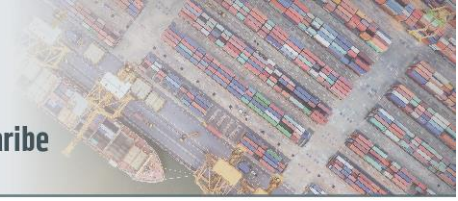
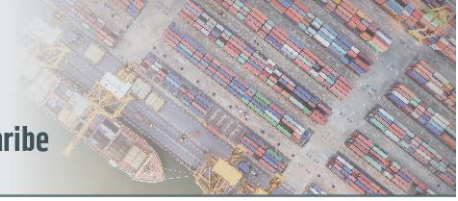


Tabla 32. Inversiones realizadas con recursos de las contraprestaciones por zona portuaria

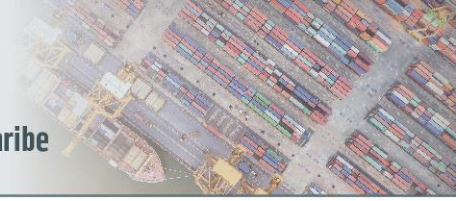
ZONA PORTUARIA	CONTRATO	OBJETO DEL PROYECTO	TIPO DE PROYECTO	INICIO	FIN	% EJECUCIÓN	INVERSIÓN
Barranquilla	Convenio 1119/2016	Dragado de mejoramiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla	Dragado	26/10/2016	30/12/2017	100%	\$ 17.072
Barranquilla	Contrato No. 960/2017	Dragado de Mantenimiento del Canal de acceso al Puerto de Barranquilla	Dragado	13/09/2017	28/02/2018	100%	\$ 13.046
Barranquilla	Contrato de Obra No. 737/2017	Urgencia Manifiesta para llevar a cabo el Dragado de mantenimiento de urgencia del Canal de acceso al Puerto de Barranquilla, Incluida su Zona de Aproximación Marina	Dragado	16/06/2017		100%	\$ 3.094
Barranquilla	Contrato No. 828/2017	Estudios y diseños para el mejoramiento en la Infraestructura y Navegación del Canal de acceso Puerto de Barranquilla hasta el sector de Pimsa	Estudios y Diseños Marítimos	13/07/2017	30/06/2018	82%	\$ 6.908
Buenaventura	CONTRATO INVIAS 1428 DE 2014	Dragado de mantenimiento del canal de acceso de Buenaventura bahía externa a 13.5 m.	Dragado	24/11/2014	23/02/2015	100%	\$ 14.352
Buenaventura	Contrato No. 3793-2013	Ampliación del Puente el Piñal en la Carretera Buenaventura - Cruce Ruta 25 (Buga) Ruta 4001	Construcción Vial	31/12/2013	30/06/2015	100%	\$ 10.285
Buenaventura	Contrato No. 1009/2016	Monitoreo al canal de acceso al puerto de Buenaventura	Estudios y Diseños Marítimos	1/08/2016	29/09/2016	100%	\$ 58



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	OBJETO DEL PROYECTO	TIPO DE PROYECTO	INICIO	FIN	% EJECUCIÓN	INVERSIÓN
Buenaventura	Contrato No. 1617/2016	Monitoreo del Canal de Acceso Estero San Antonio	Estudios y Diseños Marítimos	26/10/2016	25/11/2016	100%	\$ 58
Buenaventura	Contrato No. 666/2015	Estudio y Diseño del Dragado de profundización del Canal de acceso al Puerto de Buenaventura, Valle Del Cauca.	Estudios y Diseños Marítimos	29/05/2015	30/03/2019	96%	\$ 7.102
Buenaventura	Contrato de Obra No. 2179/2016	Dragado de Mantenimiento y Mejoramiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura.	Dragado	11/01/2017	26/08/2017	100%	\$ 118.883
Cartagena	Convenio no. 1039/2015	Plan de Manejo Arqueológico correspondiente al Dragado de Profundización del Canal de Acceso al Puerto de Cartagena sector Bocachica Y sector Manzanillo.	Estudios y Diseños Marítimos		31/12/2016	100%	\$ 1.000
Cartagena	Convenio No. 3398/2013	Dragado de Profundización y ampliación del canal de acceso a la bahía de Cartagena. Sector Bocachica y Manzanillo	Dragado		31/08/2016	100%	\$ 57.882
Cartagena	Contrato. 2172/2016	Construcción obras protección costera y marginal en las Comunidades de Bocachica Y Caño del Oro.	Obras de Protección Costeras	19/04/2017	28/02/2018	100%	\$ 37.762
San Andrés	Contrato No. 1696/2016	Monitoreo del Canal De Acceso al Puerto de San Andrés	Estudios y Diseños Marítimos		25/11/2016	100%	\$ 50



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	OBJETO DEL PROYECTO	TIPO DE PROYECTO	INICIO	FIN	% EJECUCIÓN	INVERSIÓN
San Andrés	Convenio No. 1283/2013	Dragado de Profundización Canal de Acceso al Puerto de Providencia departamento San Andrés y Providencia	Dragado	30/10/2013	31/12/2018	100%	\$ 16.285
San Andrés	Contrato No. 1282/2013	San Andrés: Dragado de profundización del canal de acceso	Dragado	6/11/2013	31/12/2018	10%	\$ 20.399
San Andrés	Contrato No. 1283 de 2013	Santa Barbara de Iscuande: Construcción Obras de Protección	Dragado	6/11/2013	31/10/2019	15%	\$ 312
Santa Marta	Convenio No. 1013/2016	Dragado de Mantenimiento para la recuperación hidráulica del caño clarín, como aporte a la restauración del ecosistema de bosque de manglar del parque Isla Salamanca	Dragado	15/06/2017	01/09/2017	100%	\$ 5.424
Tumaco	Contrato No. 1570/2016	Monitoreo al Canal de Acceso al Puerto de Tumaco	Estudios y Diseños Marítimos	19/10/2016	17/11/2017	100%	\$ 55
Tumaco	Convenio No. 842/2015	Estudio y diseño para definir nuevas zonas de depósitos de sedimentos para Dragado Canal de acceso Puerto Tumaco.	Estudios y Diseños Marítimos	27/07/2015	30/05/2017	100%	\$ 2.401
Tumaco	Contrato No. 904/2018	Puerto de Tumaco: Dragado de Mantenimiento del Canal de Acceso	Dragado	13/08/2018	31/12/2018	100%	\$ 6.504
Urabá	Contrato No. 899/2018	Bocas de Atrato: Dragado de Mantenimiento Boca Coquito	Dragado	17/09/2018	31/12/2018	100%	\$ 5.103



ZONA PORTUARIA	CONTRATO	OBJETO DEL PROYECTO	TIPO DE PROYECTO	INICIO	FIN	% EJECUCIÓN	INVERSIÓN
						TOTAL	\$ 344.038

*Elaborado por Duarte & Morales Consultores de la información obtenida por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS en su Plan Estratégico institucional 2015-2018 y en sus Informes de Gestión de los años 2016, 2017 y 2018.

2.7. Fórmula actual y posibles modificaciones

2.7.1. Fórmula actual

- i. De acuerdo con el Plan de Expansión Portuaria CONPES 3744 de 2013, la fórmula para el cálculo de la contraprestación vigente se diseñó a partir de la necesidad de adecuar la fórmula que para ese entonces se encontraba vigente, a la dinámica real del negocio portuario, en razón a los diversos inconvenientes que se presentaban con la anterior metodología, no contaba con un mecanismo que incentivara el desarrollo y la optimización del recurso físico concesionado.
- ii. Incentivaba al concesionario a subvalorar escenarios de demanda y capacidad portuaria, que podrían representar un menor valor recibido por el Estado por concepto de contraprestación.
- iii. La fórmula producía un valor estático en el tiempo que no respondía a la dinámica del negocio portuario.

Por lo tanto, según lo establecido en el CONPES 3744 de 2013, se modificó la metodología conservando la intención de incentivar la inversión del sector privado, pero sin perder el equilibrio que por concepto de contraprestación debe recibir el Estado.

La metodología está conformada por la siguiente fórmula:

FÓRMULA: $CT_i = \alpha_i \{(CF_i) + (CV_i)\}$

Donde:

- “i” es el año de la concesión
- “CTi” = Contraprestación en el año i
- “αi” = Factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión



- “**CF_i**” = Componente Fijo en el año i
- “**CV_i**” = Componente Variable en el año i

Donde,

- **COMPONENTE FIJO (CF):** busca una retribución económica razonable y equilibrada por la entrega en concesión de los bienes físicos del Estado, de manera que se capte el costo de oportunidad de estos, se racionalicen los recursos solicitados y se incentive su uso eficiente.
- **COMPONENTE VARIABLE (CV):** busca una retribución económica proporcional a la dinámica de la actividad portuaria y se calcula con base en los volúmenes reales de carga movilizadora y un importe para cada tipo de carga.
- **FACTOR DE AJUSTE OPCIONAL EN FUNCIÓN DE LA RECUPERACIÓN DE LA INVERSIÓN (α):** Permite a los solicitantes negociar con las entidades concedentes un pago adicional a la contraprestación, o un mayor plazo del requerido para la recuperación de las inversiones realizadas en la concesión.
El solicitante de una concesión portuaria deberá estructurar y presentar, dentro del proceso de solicitud a las entidades concedentes, el modelo financiero con el Flujo de Caja Libre- FCL en dólares (USD) constantes, de conformidad con las características del proyecto, incorporando las contraprestaciones como gastos.

Componentes de la fórmula explicados en el numeral 3.1.5. de este documento.

2.7.2. Posibles modificaciones sobre el componente fijo y variable de la fórmula actual

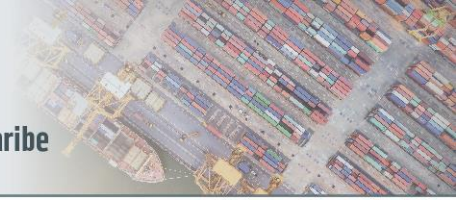
Considerando el contexto actual, tanto nacional como internacional, del negocio portuario desarrollado en el primer capítulo del presente estudio, se proponen algunos ajustes a la fórmula de contraprestación en su componente fijo y variable:

Sobre el componente fijo **CF_i**:

$$CF_i = [TMP * VR_i * (\text{Área Terrestre}_i + 10\% \text{Área acuática}_i) + (\text{Tasa infra} * \text{Avaluo Infraestructura}_i)]$$

- **TMP** = Tasa Máxima de Predial aplicable anualmente a los avalúos catastrales autorizados en el primer inciso del Artículo 23 de la Ley 1450 de 2011 o cualquiera que lo modifique o sustituya.

Se propone que la **TMP** sea la tasa predial de cada municipio, de tal manera que sea equitativo con



las tarifas prediales y exista así una distinción por zona portuaria.

- **Tasainfra:** Tasa de infraestructura Tasa TES fija del plazo del proyecto portuario más el 2%. En caso de que el plazo del proyecto sea superior a cualquier referencia de TES vigente se deberá tomar la referencia de más largo plazo, más el 2%.

La tasa de infraestructura se multiplica por el **Avaluo Infraestructura_i**. Como el avalúo ya se encuentra actualizado por el IPC anual, se propone que la **Tasainfra** equivalga a la tasa TES únicamente, (sin el 2% adicional) con el fin de incentivar las nuevas inversiones en infraestructura, que respondan a la dinámica del comercio internacional y se atiendan las necesidades del comercio exterior colombiano.

Complementariamente se podría usar la tasa actualizada de TES, de manera uniforme para todos los concesionarios, en coherencia con la realidad del riesgo país, evitando anclar los proyectos a tasas de TES coyunturalmente altas.

Con respecto a la inclusión del **Área Terrestre_i + 10% Área acuática_i** se propone modificar lo relacionado con el área de bajamar en la afectación que tiene la bahía de Buenaventura por los cambios en el nivel de marea

Adicionalmente se propone que el **VR_i** (Valor de Referencia) sea equivalente al avalúo catastral de los predios aledaños a los Bienes de Uso Público concesionados.

Sobre el componente variable:

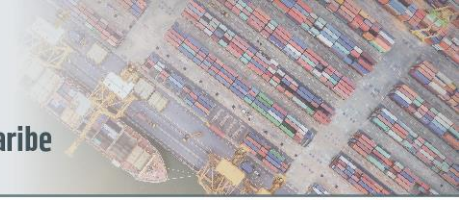
$$CV_i = \sum_{j=1}^J \text{Volumen}_{ij} * \text{Cargo}_{ij}$$

Donde:

J = Tipo de carga de conformidad con la clasificación de la Tabla 1 mencionada en el punto 3.1.5

- **Volumen_{ij}** = Volumen de carga movilizada según clasificación de carga **j** por cada sociedad portuaria en el año **i** de la concesión, según el reporte de las sociedades a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Debido a las consolidaciones de las líneas navieras a nivel internacional y al incremento de concesiones portuarias en las Zonas Portuarias, la competencia por la misma carga ha aumentado considerablemente, haciendo que las tarifas portuarias sean cada vez menores, aplicar el componente variable en función del volumen constituye un incentivo perverso para que los puertos aumenten su nivel de carga, dado que, a pesar de tener menores tarifas, como ya se mencionó, el



gobierno pretende seguir cobrando igual. De igual forma se está desincentivando la realización de nuevas inversiones que permitan aumentar los volúmenes del comercio exterior, afectando las exportaciones.

Se propone, por lo tanto, trabajar en una fórmula que optimice la relación Ingreso Bruto (de las sociedades portuarias) vs el pago de la contraprestación, manteniendo el equilibrio entre la actividad privada y el interés fiscal de la Nación.

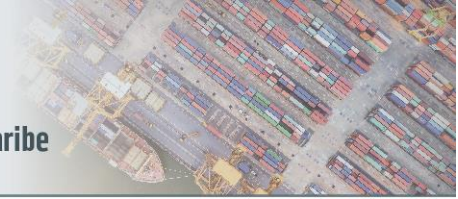
- Sobre el factor Alfa α_i :

α_i = Factor de ajuste opcional en función de la recuperación de inversión

En ese orden de ideas, Se propone revisar la conveniencia de mantener el Alfa, en la medida en que este factor desincentiva la productividad y la rentabilidad de los negocios portuarios; en cuanto a las concesiones vigentes que ya han accedido a su prórroga, no les es posible solicitar un plazo adicional para realizar las inversiones adicionales que les permita aumentar la eficiencia y mejorar las condiciones operativas. Para estas concesiones, con plazos de terminación definidos, la única forma viable de incentivar las inversiones adicionales es fijando, en la fórmula, un alfa menor que uno, disminuyendo la contraprestación en el plazo restante, a cambio de contar con una mejor infraestructura y con equipos más modernos al momento de la reversión.

Otros aspectos relacionados con el Conpes 3744 de 2013 y la aplicación de la metodología de la fórmula de contraprestación:

- La fórmula de contraprestación busca que la Nación tenga mayores ingresos; sin embargo, como ya se mencionó, la contraprestación es el aporte que el concesionario reconoce al Estado a cambio del beneficio por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por el aprovechamiento de la infraestructura allí existente. En el modelo actual el concesionario comparte con la Nación los ingresos recibidos por su aumento en la productividad y volumen operado, y asume la totalidad del riesgo. En tal sentido el valor fijo y que se incrementan anualmente con el IPC de estados Unidos, por unidad de carga debe ser revisado, y evitar que el concesionario pague más aun cuando recibe menos ingresos. La fórmula podría replantearse en de manera que se compartan los ingresos con el Estado, cuando éste asume a su vez algunos riesgos.
- La fórmula vigente no estimula al concesionario para invertir en infraestructura lo necesario para incrementar la productividad y eficiencia de la operación portuaria en términos reales y sostenibles. Consideramos como propuesta, que la fórmula debería incluir estímulos de este tipo, como por ejemplo reduciendo el valor que paga el concesionario cuando supera determinados volúmenes de caga.



- El componente variable de la fórmula no tiene en cuenta el impacto sobre la disminución de las tarifas de servicios portuarios, producto de la negociación que realizan los puertos con las alianzas navieras para atraer mayor volumen de carga, puesto que la tarifa por volumen movilizado que debe pagar el concesionario ya ha sido fijada por el Estado y no considera este tipo de variaciones. En tal sentido, una fórmula de pago de contraprestación que se derive del nivel de ingresos resultaría más consistente.
- En términos generales, se debe propender por la simplificación de la fórmula, facilitando el cálculo y su liquidación.

3. Análisis marco regulatorio y económico, países referentes (Chile, Costa Rica, México, Panamá, Perú y Ecuador)

Este capítulo tiene por objeto la revisión y el análisis de los sistemas regulatorios de la actividad portuaria en seis países de la Región de América Latina y las soluciones adoptadas en cada caso, en lo concerniente al contrato de concesión portuaria, abordando temas particulares de los mismos.

Los temas, que para dicho fin hemos abordado, son los siguientes:

a) Sistema Regulatorio Vigente

- Marco Regulatorio vigente.
- Estructura de los contratos.
- Obligaciones de los concesionarios.
- Obligaciones del Estado.
- Término de las concesiones.
- Estándares de desempeño.
- Incentivos de inversión - inversiones adicionales
- Incentivos de productividad.
- Incentivos a la industria portuaria.
- Régimen de Sanciones

b) Modelo de concesión portuario

- Metodologías contraprestación aplicadas.
- Contraprestación metodología por tipo de carga.
- Elementos que conforman la contraprestación portuaria.
- Principales diferencias entre las metodologías de contraprestación entre los países.
- Otros pagos a cargo de los terminales portuarios.



- Carga de los pagos.
- Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones.

Metodología utilizada:

Para alcanzar los objetivos mencionados, el trabajo se desarrolló de acuerdo con la siguiente metodología:

- I. **Primero**, la recolección de los antecedentes normativos que rigen la actividad portuaria en cada país, es decir, leyes de puertos, reglamentos, decretos, y la obtención de los contratos de concesión para casos específicos, de terminales o frentes de atraque en puertos. En la parte inicial, se realizó la recopilación de antecedentes e información disponibles, que son relevantes para el análisis. Una de las principales fuentes de información han sido los documentos publicados por las instituciones rectoras del sector portuario en cada país y las respectivas autoridades portuarias de los puertos en estudio.
- II. **Segundo**, la revisión y el análisis de cada uno de los contratos de concesión y de los antecedentes normativos.
- III. **Tercero**, la revisión y preparación de resultados para cada uno de los temas del estudio, resumiendo sus principales características.

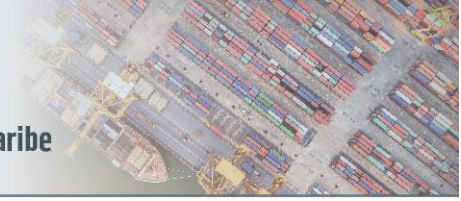
Un contrato de concesión es el resultado de un acuerdo de voluntades que concluye en el perfeccionamiento por el consentimiento de las partes que lo celebran y dan existencia al mismo. En tal sentido constituye el instrumento idóneo que establece taxativamente las obligaciones y derechos de las partes intervinientes durante el tiempo de duración del mismo, instrumentando en cláusulas concretas y exigibles, las normas legales, reglamentarias y administrativas que rigen en un país; esto implica necesariamente la ejecución sucesiva de los actos propios del contrato, conducentes a la realización plena de éste.

Resumiendo, el análisis de los distintos acápite se elaboró bajo la metodología de responder las preguntas a partir del examen de la Ley de Puertos y sus reglamentaciones y los contratos de concesión en cada uno de los países referente (Chile – Puerto Valparaíso, Terminal 1 (contenedores) y Terminal 2 (multipropósito) , México – Veracruz y Lázaro Cárdena , Perú – Callao Zona Norte y Zona Sur ,Costa Rica – Moin, Ecuador – Bolívar, Panamá – Puerto Balboa y MIT Panamá.

Del examen anteriormente de los contratos mencionado, se advierte que son diversos los aspectos determinantes de cada uno de los modelos de concesión portuaria y en consecuencia de la estructura y los elementos que lo componen. el contrato

Estos son, al menos:

- El origen jurídico, normas legales y reglamentos aplicables.
- Objetivos del proyecto de concesión.



- Magnitud del proyecto concesionado.
- Objeto de la concesión: en tanto los derechos otorgados.
- Generaciones de los contratos en tres décadas: 90s, 2000s, 2010s.
- Regulaciones de los servicios, tarifas y calidad de servicios.
- Fortaleza institucional y normas vinculantes en el ámbito de competencia.
- Régimen de supervisión y control, instituciones participantes.
- Institucionalidad aplicable (concedente, competencia, tarifas, control).

Lo anterior trae como consecuencia que las estructuras de los diferentes contratos, país a país, y en algunos casos al interior de los mismos, son disímiles entre sí evolucionando en el tiempo conforme a los cambios ocurridos en la demanda.

Antecedentes

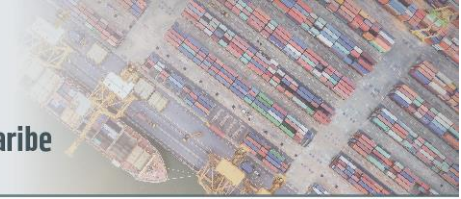
La mayor parte de los países de la región realizaron procesos de reformas en el sector portuario a comienzos de los noventa, desde un modelo de gestión de puertos de propiedad centralizada y explotación estatal a uno que mantiene la propiedad en el Estado, pero la descentraliza mediante instituciones autónomas por región o puerto y delega la operación, la inversión y los servicios al sector privado. Los principales puertos de la región adoptan el denominado modelo Landlord, predominante a nivel mundial, aunque muestran distintos esquemas institucionales, cuestión que ha afectado tanto la capacidad de desarrollo como el desempeño de la actividad portuaria. Las principales diferencias entre países se encuentran en el modelo institucional y el rol activo del Estado en materias que le son propias como la planificación, coordinación y administración del sector portuario nacional. También se aprecian diferencias en las normas contractuales que regulan las obligaciones de los concesionarios en inversiones, servicios, tarifas y competencia portuaria.

La característica común de la transformación del sector portuario en América Latina y el Caribe fue la urgente necesidad de hacer mejoras significativas en la calidad y capacidad de sus terminales. Las principales diferencias se encuentran en el régimen particular de concesión aplicado en cada país respecto de las obligaciones de inversión y respecto de las reglas sobre fijación de tarifas que atienden diferentes necesidades de expansión y situaciones de mercado. Tratándose por lo general de mercados no competitivos, uno de los aspectos claves en la regulación contractual de estos procesos ha sido el establecimiento de reglas tarifarias, calidad de los servicios, la protección de los usuarios y el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios y en sus cobros.

3.1. Chile

3.1.1. Marco Regulatorio vigente

Ordenamiento institucional



La Ley 19.542 de 1977 sustituyó el esquema de administración centralizada de todos los puertos estatales, por un esquema descentralizado de 10 puertos estatales donde cada uno es objeto de la administración de una empresa de carácter autónomo creada para tal efecto. Estas empresas se relacionan con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Los puertos y terminales bajo protección de las empresas son de uso público y deben prestar servicios en forma continua y permanente. Las empresas tienen como objeto fundamental la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales. La administración de las empresas portuarias es ejercida por un directorio de libre designación del Presidente de la República, quien a su vez designa a uno de ellos como Presidente del directorio.

Inversiones

Con la Ley Nº 19.542, las empresas autónomas no movilizan carga directamente y en general, están llamadas a invertir en nuevos frentes de atraque (terminales) a través de concesionarios. Las definiciones fundamentales adoptadas fueron mantener la infraestructura bajo propiedad del Estado y que las operaciones de movilización de carga en los puertos estatales, incluyendo los aportes de equipos, continuarían siendo realizadas exclusivamente por empresas privadas.

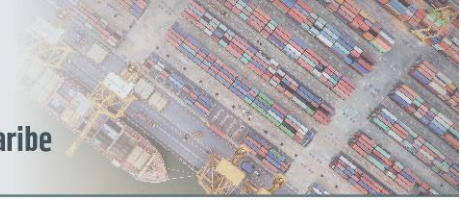
En materia de planes portuarios, el criterio básico del diseño institucional contempla que la formulación y ejecución de los planes maestros y proyectos de inversión corresponden a las empresas portuarias respectivas. La Ley 19.542 establece que cada empresa debe contar con un "Plan Maestro" y un "Calendario Referencial de Inversiones" para el puerto. Los particulares pueden solicitar modificación o la incorporación de nuevos proyectos, en cuyo caso, la autoridad competente tiene un plazo de noventa días para su aprobación o rechazo. En cuanto al desarrollo de frentes de atraque, la Ley establece que la construcción y desarrollo de nuevos frentes de atraque debe realizarse mediante concesiones portuarias, licitadas públicamente. Solo en caso de no haber interesados o que las ofertas no se adecúen a las bases, las empresas pueden emprender tales inversiones con recursos propios.

Régimen de servicios y tarifas

La Ley Nº9.542, en su Artículo 8º.- establece que las empresas portuarias deben fijar las tarifas por los servicios que presten y por el uso de los bienes que exploten directamente. Por su parte, los contratos de las concesiones portuarias de frentes de atraque de propiedad estatal han otorgado a los privados que las operan, libertad para establecer las tarifas por los servicios de provisión de infraestructura y movilización de carga, sujeto a que la suma ponderada de las tarifas más altas no supere el índice contratado, de acuerdo con una expresión matemática predefinida.

Competencia Portuaria

En Chile el régimen de inversión portuaria está fundamentalmente vinculado a la competencia entre puertos. El modelo institucional busca fortalecer esta competencia; es considerado un régimen sin



restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos estatales y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada.

En los puertos estatales, el marco de competencia se construye a partir del régimen de concesiones a privados, el cual está a cargo de cada empresa portuaria o los mismos particulares⁷⁹. Las empresas portuarias estatales cuentan con Calendarios Referenciales de Inversión, elaborados de acuerdo con las normas y procedimientos definidos por el Ministerio de Transportes a través de la reglamentación definida para tales efectos. Así mismo, estas empresas tienen bajo su responsabilidad la provisión, mantenimiento y explotación de los bienes comunes, por cuyo uso deben cobrar en forma equitativa y no discriminatoria. Dado que la citada Ley faculta a las empresas portuarias a otorgar concesiones portuarias, tanto de frentes de atraque existentes, así como de nuevos, existen más oportunidades de inversión que estas empresas pueden ofrecer al sector privado.

El modelo chileno permite la incorporación de nuevos actores; es posible convocar a una nueva licitación de un frente de atraque, si por ejemplo se observa cierta escasez o porque el comportamiento de la competencia no está generando el desarrollo de la actividad que la demanda requiere. Ello constituye un factor de amenaza competitiva, puesto que los operadores existentes actuarán considerando que siempre existe la posibilidad de que se incorpore un nuevo actor al sistema.

Para evitar prácticas monopólicas, la ley 19.542 dispone (art.11) que sólo se puede entregar frentes de atraque en concesión, cuando en los puertos o terminales estatales de una determinada región exista otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la concesión portuaria; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe favorable de la Autoridad de Defensa de la Libre Competencia (entidad establecida en el decreto ley N° 211, de 1973). Adicionalmente, las relaciones entre este nuevo concesionario y los demás de la misma región, quedan sometidas a las condiciones que fije la autoridad de la Libre Competencia.

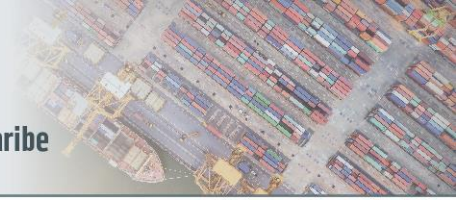
Otra medida orientada al mismo propósito se contiene en el Artículo 23 de la 19.542 que permite que la concesión portuaria se entregue al privado bajo un esquema mono operador, previo informe favorable de la Autoridad de Defensa de la Libre Competencia.

Estructura de los contratos

El Decreto Supremo N°108 de 1998, establece entre otras materias, la normativa que regula los contratos de concesión portuaria en Chile. Los elementos básicos que deben contemplar los contratos de concesión portuaria se encuentran establecidos en los artículos de dicho reglamento, los cuales se refieren a: **obligaciones y derechos** principales de las partes y otros aspectos esenciales como **suspensión del contrato, control y multas, causales de término, cesión forzosa, caducidad, obras portuarias y conservación.**

Los contratos portuarios establecen las **obligaciones de las empresas portuarias** en las siguientes materias:

⁷⁹ Mecanismos se encuentran garantizados en la Ley 19.542 y sus reglamentos.



- a) La administración de los bienes comunes.
- b) El establecimiento de servidumbres.
- c) La reglamentación del acceso de personal y vehículos que se relacionen con las distintas actividades del puerto.
- d) El control del debido uso y empleo que se dé a los bienes entregados en los contratos.

Como contrapartida, el contrato establece las siguientes **obligaciones para el concesionario**:

1. El cumplimiento de los niveles de servicio, producción o desarrollo comprometidos;
2. El cuidado y diligencia en la conservación de las obras y mejoras, sus sistemas y equipos en los niveles de calidad estipulados;
3. El cumplimiento oportuno de todos los pagos comprometidos;
4. La prestación del servicio en forma continua y permanente y en condiciones no discriminatorias;
5. Establecer tarifas públicas y no discriminatorias, las que no podrán ser superiores a las contratadas;
6. Responder por los daños de cualquier naturaleza que con motivo del cumplimiento del contrato se ocasione al medio ambiente o a terceros;
7. Realizar los controles, mediciones y estadísticas exigidas.
8. Permitir el acceso del personal designado por la empresa como el de otras entidades públicas competentes para cumplir en forma adecuada con sus funciones.
9. Deslindar los terrenos que se le entreguen, bajo la supervisión de la empresa y en la forma que esta determine, vigilarlos y cuidar especialmente de mantenerlos libres de ocupantes ajenos a su objeto.
10. La constitución de las garantías en los plazos y condiciones estipuladas, cuando se hayan exigido o hecho efectivas, y

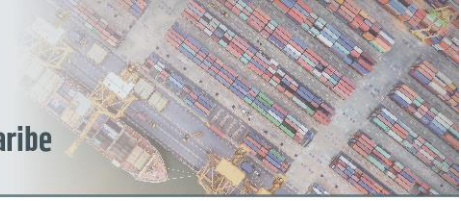
Derechos del concesionario

El contrato estipula que el concesionario percibirá como contraprestación por sus servicios, las tarifas establecidas para los mismos, según lo definido en el contrato. También puede prestar otro tipo de servicios de conformidad con lo establecido en el contrato. Para el caso de las tarifas máximas, les son aplicables a éstas, los reajustes que correspondan de acuerdo con lo que estipule el mismo contrato.

Suspensión del contrato

La empresa puede declarar temporalmente suspendidos los efectos del contrato, en caso de guerra externa, conmoción interior o fuerza mayor, que impidan la prestación del servicio o destrucción parcial de las obras o de sus elementos, de modo que se haga inviable su utilización por un período de tiempo.

Control del cumplimiento y multas



La empresa controlará el fiel cumplimiento del contrato en todos sus aspectos. En caso de incumplimiento, la empresa notificará la infracción detectada, al concesionario para la aplicación de multas y sanciones.

Causales de término del contrato

Las causales de término de los contratos son: el vencimiento del plazo, el mutuo acuerdo de las partes, incumplimiento grave de las obligaciones y otras causales que estipulen las bases de licitación.

Cesión forzosa del contrato

En caso de incumplimiento reiterado de las obligaciones que se establezcan en los contratos, la empresa podrá requerir la cesión forzosa del contrato, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones y multas y se establecerá una administración provisional. La concesión cedida comprenderá las obligaciones, derechos y gravámenes que la afectaban y su vigencia será por el plazo que le reste a la concesión original. La administración provisional tiene por objeto dar continuidad al servicio, así como dar cumplimiento a las obligaciones y ejercer los derechos emanados del contrato de concesión.

Caducidad de la concesión

La no prestación de la totalidad de los servicios comprometidos durante 48 horas sin causa justificada, constituye una causal de incumplimiento grave del contrato y acarrea la caducidad del mismo.

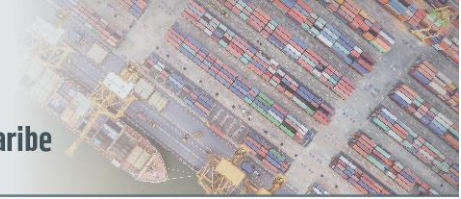
Obras portuarias

Las obras de extensión o reparación de un frente de atraque existente, así como la construcción de uno nuevo, deberán contar con autorización previa de la empresa. Se requerirá el mismo tipo de autorización para aquellas otras obras y mejoras que ésta determine. Para ello, previo al inicio de su ejecución, el concesionario debe presentar a la empresa los antecedentes técnicos que ésta establezca. Las obras y mejoras deberán cumplir con las especificaciones técnicas que exija la empresa, así como con las exigencias establecidas por la Ley General de Urbanismo y Construcciones. El concesionario no podrá introducir modificaciones en la ejecución de las obras o mejoras autorizadas, sin contar con la correspondiente autorización previa por parte de la empresa.

El concesionario estará obligado a concluir las obras que formen parte del contrato, así como ponerlas en funcionamiento en las fechas y plazos que se indiquen en el programa de ejecución previamente aprobado. Al término de la ejecución de la obra o mejora, la empresa autorizará su puesta en servicio definitiva. Para ello se deberá presentar a la empresa el proyecto de ingeniería de detalle final y planos según lo ejecutado.

Conservación de las instalaciones

En el contrato de concesión se establece un programa de conservación de las obra o mejoras para ser aprobadas por parte de la empresa. El contrato establece la obligación de conservar las obras y mejoras objeto del mismo, en condiciones normales de utilización y conforme al programa de conservación aprobado, reparando o sustituyendo los elementos que se deterioren por uso.



En los documentos anexos se encuentra la descripción de las seis (6) partes que conforman los principales contratos de concesión portuaria en Chile y permiten analizar en más detalle las concesiones.

3.1.2. Evolución de los contratos

El modelo portuario Chileno ha evolucionado de un modelo de monopolio estatal a un sistema con participación privada y en tal sentido, los contratos han evolucionado de la misma forma.

La Empresa Portuaria de Chile (Emporchi) tenía el monopolio de la operación de descargue, almacenamiento de las mercancías y en general la administración y explotación de los terminales, con tasas fijas obligatorias para el descargue y la autorización de desembarque, favoreciendo a la empresa estatal.

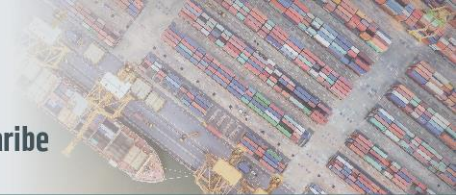
En el año 1981 con la Ley 18.042 se pone término al monopolio de Emporchi en las faenas entre gancho y almacén. Las operaciones portuarias, a excepción del almacenaje, quedan íntegramente en una sola mano y se da apertura a la entrada de privados en las operaciones portuarias. Ésta es una primera etapa de cambio en los resultados y la activación del sector.

A finales de 1997 se publica ley 19.542⁸⁰ que disuelve Emporchi y crea diez empresas estatales locales autónomas, en reemplazo de la empresa nacional. Ajusta la sobredotación de personal vía indemnizaciones y jubilaciones especiales y permite la entrega en concesión de frentes de atraque que pueden ser mono-operadores.

Desde 1997 hasta el 2000 se licitan los frentes de atraque y se opera bajo un esquema de mono – operador; se designan los directores de empresas portuarias estatales y por petición de éstos, la Comisión Preventiva Central de la Fiscalía Nacional Económica establece restricciones a la integración horizontal y vertical con el fin de resguardar la competencia portuaria. La naturaleza de las empresas portuarias es de personería jurídicas de derecho público y se constituyen como empresas del Estado con patrimonio propio, de duración indefinida y se relacionarán con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las empresas portuarias tendrán como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título,

⁸⁰ Este marco normativo está además reglamentado con las siguientes normas: Ley 20.773, promulgada el 20 de septiembre de 2014, que modifica el código del trabajo y la ley de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, en materia de trabajo portuario. También llamada “Ley corta de puertos”; Decreto N° 340 sobre Concesiones Marítimas.; Decreto N° 2 que sustituye el reglamento de Concesiones Marítimas; Decreto Ley N° 2.222 Ley de Navegación; Decreto Ley N° 3.059 Ley de Fomento a la Marina Mercante; Decreto Supremo N° 475 Política Nacional de Uso de Borde Costero; Decreto N° 70 Crea Comisión asesora en materias marítimas y portuarias; Decreto N° 105 Establece normas para la coordinación de la administración del Estado relacionados con actividades que se desarrollen dentro de los recintos portuarios; Decreto N° 313 Comisión Técnica sobre facilitación y simplificación de la documentación del transporte marítimo.



incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario. Estas empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas. Estas sociedades no podrán tener por objeto la administración o explotación de frentes de atraque y para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se registrarán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas, bajo modelo “landlord”.

La ley concede a estas empresas, como principales atribuciones, las siguientes:

- La fijación de tarifas por los servicios que presten y por el uso de los bienes que exploten directamente.
- La coordinación de la operación de los agentes y servicios públicos que intervengan o deban intervenir en el interior de los recintos portuarios.
- La formulación del "plan maestro" y del "calendario referencial de inversiones" de los puertos y terminales que administren.
- En general, la elaboración y supervisión del cumplimiento de la reglamentación necesaria para el funcionamiento de los puertos y terminales que administren, incluido el reglamento de uso de frentes de atraque.
- Igualmente establece que la prestación de los servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa y el porteo en los recintos portuarios deberán ser realizadas por particulares debidamente habilitados.
- Las labores de almacenamiento y acopio podrán ser realizadas con la participación de éstas o por particulares. En modo subsidiario de los particulares, las empresas podrán prestar estos servicios cuando no existan otros interesados en esas actividades.

En el año 2000 se adjudican e inician su gestión los consorcios “Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A”, “Puerto Panul S.A.”, “San Antonio Terminal Internacional S.A.” y “San Vicente Terminal Internacional S.A.” y le siguen sucesivamente las concesiones de las restantes empresas. Los puertos y terminales que administran las empresas serán de uso público y prestarán servicios en forma continua y permanente.

La evolución de la normativa en Chile

Desde finales de los noventa resulta en un modelo de concesión que implementan las empresas con las siguientes características comunes:

- A través de licitación pública internacional.
- Plazo 20 a 30 años.
- Modalidad: Terminales mono-operador.
- Variable de adjudicación: Mínima tarifa máxima al usuario, con polinomio de servicios.



- Tarifas portuarias del servicio básico reguladas ex-ante.
- Competencia intra e interpuertos.

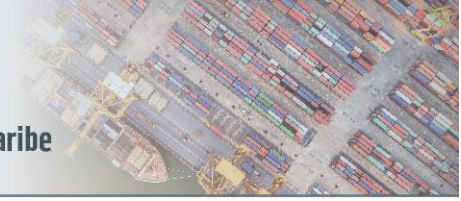
3.1.3. Obligaciones de los concesionarios

En términos generales, los contratos establecen las siguientes obligaciones para el concesionario:

- a) El cumplimiento de los niveles de servicio, producción o desarrollo comprometidos.
- b) El cuidado y diligencia en la conservación de las obras y mejoras, sus sistemas y equipos en los niveles de calidad estipulados.
- c) El cumplimiento oportuno de todos los pagos comprometidos.
- d) La prestación del servicio en forma continua y permanente y en condiciones no discriminatorias.
- e) Establecer tarifas públicas y no discriminatorias, que no podrán ser superiores a las contratadas.
- f) Responder por daños de cualquier naturaleza, que con motivo del cumplimiento del contrato se ocasione al medio ambiente o a terceros.
- g) Realizar los controles, mediciones y estadísticas exigidas.
- h) Permitir el acceso del personal designado por la empresa, como el de otras entidades públicas competentes para cumplir en forma adecuada con sus funciones.
- i) Deslindar los terrenos que se le entreguen, bajo la supervisión de la empresa y en la forma que ésta determine, vigilarlos y cuidar especialmente de mantenerlos libres de ocupantes ajenos a su objeto.
- j) La constitución de las garantías en los plazos y condiciones estipuladas, cuando se hayan exigido o hecho efectivas y el funcionamiento regular.

En relación con las obligaciones regulares, que pueden asemejarse a unos requisitos mínimos, están:

- a) Patrimonio Mínimo y restricciones de los accionistas, durante 18 meses; que el operador calificado mantenga un 35% del capital accionario de la sociedad concesionaria por 5 años, informes sobre composición accionaria, copias de pactos de accionistas y auditorías financieras.
- b) Informes sobre modificaciones de estatutos, objeto de la sociedad y control a través de informes del Concesionario y auditorías legales.
- c) Objeto de la Sociedad Concesionaria. Los estatutos del Concesionario contemplarán que éste tendrá como objetivo exclusivo el desarrollo, mantenimiento y explotación del Frente de Atraque, incluyendo la prestación de servicios de muellaje y almacenamiento en el Frente de Atraque.
- d) Conducción de las Operaciones. El Concesionario operará, mantendrá, restaurará, mejorará y reparará el Frente de Atraque y realizará los Servicios como una Persona diligente y prudente. El Concesionario deberá operar el Frente de Atraque a modo de evitar o minimizar cualquier amenaza al medio ambiente.



- e) Restricciones a los subcontratos: control a través de informes del concesionario, auditorías financieras y textos de los subcontratos. Facultad de requerir directamente a los subcontratistas e información en materia laboral.
- f) Obligación de servicio no discriminatorio; cumplimiento de tiempos de ocupación y tiempos de espera: control a través de auditorías, informes y la posibilidad de requerir información directamente a las naves.
- g) El Concesionario deberá entregar el Manual de los Servicios con las reglas, regulaciones y procedimientos por y bajo los cuales éste deberá operar el Frente de Atraque y prestar los Servicios.
- h) Obligación de mantenimiento: control a través de la auditoría al cumplimiento del programa de mantenimiento e informes del concesionario.
- i) Seguros: control a través de informes del Concesionario acompañando pólizas, primas pagadas y a través de auditorías técnicas.
- j) Obligaciones de Servicio y aplicación de Tarifas ofertadas: El Concesionario prestará en forma continua y permanente los Servicios sujetos a Tarifas Máximas en el Frente de Atraque, sobre una base no discriminatoria, en los mismos términos y condiciones a todos los usuarios.

3.1.4. Obligaciones del Estado

Los contratos portuarios establecen las obligaciones de las empresas portuarias en las siguientes materias:

- a) La administración de los bienes comunes.
- b) El establecimiento de servidumbres.
- c) La reglamentación del acceso del personal y vehículos que se relacionen con las distintas actividades del puerto.
- d) El control del debido uso y empleo que se dé a los bienes entregados en los contratos.

Para el funcionamiento regular, las obligaciones de las empresas portuarias son las siguientes:

- a) Obligaciones relativas a accesos, servidumbres y derechos de paso.
- b) Obligación de competir lealmente con el Concesionario: tarifas, obligación implícita de no incluir inversiones mayores en plan referencial de inversiones que puedan ser adelantadas por particulares.
- c) Obligación de mantener bienes comunes.
- d) Obligación de la empresa portuaria de realizar esfuerzos razonables para que otros operadores publiquen tarifas.
- e) Obligación de cooperar para la obtención de las autorizaciones gubernamentales necesarias para el desarrollo y explotación del Frente de Atraque.
- f) Obligación de las empresas portuarias en relación con las inversiones que pretende hacer el concesionario: permisos y autorizaciones.

3.1.5. Término de las concesiones



Plazo de la concesión

En el sistema chileno, conforme a la Ley 19542, el plazo máximo legal para una concesión portuaria es de 30 años; la ley no permite la figura de la renovación acordada o automática. En la práctica, las concesiones han sido otorgadas por 20 o 30 años, dependiendo del proyecto, incluyendo (para el caso de 20 años) una extensión de 5 o 10 años en el caso que el concesionario realice las obras de ampliación de infraestructura contempladas en un anexo del contrato.

Al término de la concesión y en forma previa a su término, la Empresa Portuaria debe otorgar una nueva concesión mediante un proceso licitatorio internacional, público, abierto y competitivo para la Terminal, por un nuevo plazo y nuevo concesionario. El concesionario existente debe devolver el área de la concesión en los términos del contrato y un nuevo concesionario asume el nuevo período licitado.

Como se indicó en el capítulo de estructura de los contratos, en relación con el término del contrato se incluyen aspectos como: efectos en los acreedores del concesionario, efecto operativo en relación con la empresa portuaria: intervención de la empresa, recuperación del control; efectos económicos en relación con la empresa reembolso del valor residual; listado de bienes muebles y excepciones.

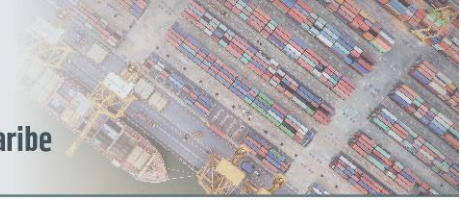
3.1.6. Estándares de desempeño

Entre otras obligaciones, el contrato establece las que se refieren al cumplimiento de los niveles de servicio, de las cuales tres hacen referencia al nivel de operación del frente de atraque, Dos se refieren a las velocidades de transferencia mínimas y promedio y en tercer lugar lo relacionado con el tiempo de espera máximo de cada una de las naves que van al frente de atraque. A continuación, se explican las condiciones de estos estándares de desempeño:

Velocidades de Transferencia Mínimas y Promedio

Como elemento de la calidad del servicio se establecieron dos conceptos:

- El tiempo de permanencia de las naves en los sitios (de aquellas naves que transfieran cargas) no puede ser superior a aquel que se habría dado si la carga de la nave hubiera sido embarcada y desembarcada con las velocidades mínimas que se establecieron en las bases de la licitación y que el contrato incorpora.
- En relación con la calidad de servicio, para evitar un sesgo en el sentido de atender con las velocidades mínimas a aquellos clientes con menor capacidad de negociación, se estableció que la empresa portuaria debe verificar, a partir del séptimo trimestre en el caso de la zona central, que los tiempos de ocupación de todas aquellas naves que atracaron, no superen a aquellos que hubieran resultado en caso de que sus cargas se hubiesen manejado a las velocidades promedio establecidas en la base..



El contrato también establece las excepciones en lo que respecta a los tiempos que deben ser considerados para la verificación del cumplimiento de las velocidades de transferencia. De hecho, se descuentan de los tiempos de ocupación que la nave tiene en el sitio, aquellos causados por fuerza mayor y aquellos causados por razones no imputables al Concesionario.

Tiempos de Espera

Otra importante variable de calidad de servicio es el tiempo de espera, que fue definido como el período que transcurre entre la fecha para la cual un usuario requiere el atraque de la nave; en ese caso el representante de la misma solicita el atraque y la fecha y hora en la cual esa nave amarra su primera espía. Producto de las conversaciones con los oferentes, se precisaron dos elementos adicionales en relación con el tiempo de espera. Primero, la solicitud del atraque de nave tiene que ser pedida con 24 horas de anticipación. Segundo, si una nave llega después de la hora y fecha requerida de atraque o después de la hora y fecha programada, en el evento en que las partes se hubieran puesto de acuerdo, el representante está obligado a solicitar un nuevo atraque, caso en el cual el tiempo de espera original se borra y comienza nuevamente; no ha existido tiempo de espera.

El Contrato define “Tiempo de Espera” según lo siguiente: con respecto a cualquier nave, significará el período, medido en horas (o fracciones de ésta), que comienza en la fecha y hora para las cuales el representante de la nave ha requerido su atraque de acuerdo con los procedimientos establecidos por el Concesionario en el Manual de los Servicios y que termina en la fecha y hora en que se produce el amarre de la primera espía de tal nave al Frente de Atraque, entendiéndose que si tal nave llega al área de fondeo del Puerto después de (x), si no se le ha programado una fecha y hora de atraque, la fecha y hora para las cuales su representante ha requerido su atraque y/o si se le ha programado una fecha y hora de atraque, la fecha y hora programada para su atraque, tal Tiempo de Espera no comenzará hasta el momento en que tal representante haya solicitado una nueva fecha y hora requeridas de atraque de la nave, entendiéndose además que tal Tiempo de Espera en ningún caso comenzará antes de veinticuatro (24) horas después del momento en el cual el representante de la nave haya solicitado su atraque o, si ocurre antes, la fecha y hora programadas para su atraque de común acuerdo entre el representante y el Concesionario.

Obligación de servicio sobre la Espera de naves

El Tiempo de Espera para cualquier nave que vaya a ser atendida en el Frente de Atraque no deberá exceder de seis (6) horas. Para el cálculo del Tiempo de Espera, ninguna parte de tal Tiempo de Espera será atribuido al Concesionario en cuanto sea atribuible a un Evento de Fuerza Mayor o a la nave en cuestión o que de otra manera no sea atribuible al Concesionario, sus empleados, subcontratistas, agentes o representantes. Sin limitar lo antes señalado, ningún Tiempo de Espera se computará para ninguna nave en el evento en que haya otro sitio en el Puerto, que sea capaz de atender a tal nave y que esté disponible por el tiempo requerido para efectuar el Embarque y Desembarque de su carga. Sujeto a las siguientes Secciones 10.1 d) y 18.6 c), en el caso que el Tiempo de Espera para cualquier nave exceda de seis (6) horas, el Concesionario deberá pagar una multa de acuerdo con la Sección 10.1 d).



Normas Anexas

Los contenidos anexos que forman parte del Contrato son referidos en una o más cláusulas del Contrato y se refieren a materias que por su extensión, resulta más ordenado desarrollarlos por vía de un anexo. En particular se refieren a las velocidades de transferencia mínimas y promedios.

3.1.7. Estandarización de los contratos de concesión portuaria

Por favor remitirse al ANEXO N° 1 de este documento.

3.1.8. Incentivos de inversión – inversiones adicionales

En términos generales se debe indicar que el sistema chileno prevé condiciones mediante las cuales el concesionario puede recuperar el valor de las inversiones que efectúa, tanto a nivel de infraestructura como de equipos en la instalación. La condición principal para que sean reconocidas estas inversiones, es que previo a su ejecución hayan sido aprobadas por la Empresa Portuaria estatal y se haya definido tanto el valor inicial de la inversión como el valor residual; éste será el que se le reconocerá al concesionario al término de la concesión. De igual forma se da este tratamiento para inversiones adicionales, en relación con las cuales también existe la posibilidad de ser recuperadas por el concesionario, con una ampliación del plazo de 10 años más si se aumenta la capacidad de la instalación o con una recuperación del valor residual al final del contrato.

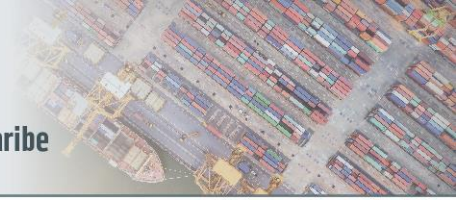
Respecto de las inversiones, se establecen tres normativas: La primera se refiere a la definición de tipos de inversiones, la segunda se asocia a la aprobación de las inversiones y la última, tiene que ver con la determinación del valor residual que debe pagar al concesionario la Empresa Portuaria estatal al término de la concesión. En el anexo 3 se explica en detalle la definición del tipo de inversiones, el proceso de aprobación y la determinación del valor residual a reconocer.

3.1.9. Incentivos de productividad

De la revisión de los contratos en el modelo chileno, no se evidencian claros y diferenciados incentivos a la productividad, con los cuales se premie al concesionario por un incremento en los volúmenes de carga manejados o por superar los niveles de prestación de servicios establecidos en los contratos.

Sin embargo, entre otras obligaciones, el contrato establece las **obligaciones de cumplimiento de los niveles de servicio y no discriminación**. Además, existen 6 elementos en el Contrato que tienen que ver con el tema de calidad de servicio y no discriminación. El principio de no discriminación está consagrado dentro del contrato en dos instrumentos: primero, en una obligación específica del Concesionario y segundo, a través de las normas y procedimientos para la prestación de servicios que deben quedar establecidas en el Manual de los Servicios.

El tercer elemento es la existencia de tarifas máximas para algunos servicios específicos.



Otros tres elementos restantes están asociados al nivel de operación del frente de atraque; dos corresponden al tema de velocidades de transferencia mínimas y promedio y el tercero tiene que ver con el tiempo de espera máximo de cada una de las naves que van al frente de atraque. Los primeros dos elementos cumplen un rol dual; por un lado, establecer un incentivo para que el concesionario realice las inversiones en equipamiento que garanticen el cumplimiento de las velocidades de transferencia, pero al mismo tiempo son una forma de garantizar un trato no discriminatorio con aquellos usuarios que tuvieran un menor poder de negociación frente al Concesionario.

El tiempo de espera también tiene una función doble. La primera está dada por la creación de una variable que busca que el Concesionario, frente a aumentos del tiempo de espera de las naves, genere las inversiones en capacidad que sean necesarias para reducir la espera y como consecuencia de su productividad. Al mismo tiempo, aparece como un mecanismo para garantizar que aquellos usuarios que tienen pocas posibilidades de negociación, no tengan que esperar demasiado.

La aplicación de dos fórmulas diferentes para determinar el canon variable⁸¹, si el tonelaje transferido el año anterior es menor, igual o mayor a la “Capacidad actual”, también podría considerarse un incentivo a la productividad.

Se entiende como capacidad de una terminal portuaria el volumen de carga que es capaz de manipular a lo largo de un año. Esta capacidad máxima viene limitada por las infraestructuras portuarias, instalaciones, equipos y recursos humanos existentes en el puerto y a disposición de la terminal.

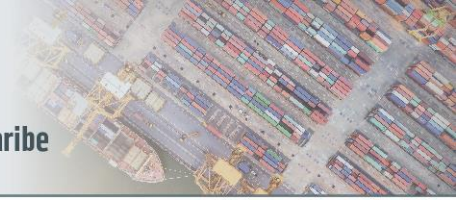
En el caso que nos ocupa, la denominada “capacidad actual” fue establecida como un valor fijo determinado al momento de la firma del contrato que las partes dan por aceptada.

En el caso de la Empresa Portuaria Valparaíso SA (EPVSA) se incorporó una estimación de 1999 de acuerdo al estado del frente de atraque, factores de productividad y canasta de tipos de carga un valor de 5.000.000 toneladas por año.

3.1.10. Otros incentivos a la industria portuaria

⁸¹ Si el Tonelaje Anual es menor o igual a la Capacidad Actual, el Canon Anual, con respecto a ese Año Contractual, se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula: $AF = AT * [1,21] * PPIAF$. Donde: AF = el Canon Anual, expresado en Dólares | AT = Tonelaje Anual | PPIAF = Factor de Ajuste PPI. Si fuera mayor, el Canon Anual, se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$AF = [US\$6.050.000] * PPIAF + [(AT - AC) * [US\$0,92 \text{ por Tonelada}] * PPIAF]$ Donde: AF = El Canon Anual, expresada en U.S. Dólares | PPIAF = El Factor de Ajuste PPI | AT = Tonelaje Anual | AC = Capacidad Actual



En Chile el régimen de inversión portuaria está fundamentalmente vinculado a la competencia entre puertos. El modelo institucional busca fortalecer esta competencia, considerando un régimen sin restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos estatales y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada. En los puertos estatales el marco de competencia se construye a partir del régimen de concesiones a privados, el cual es gatillado por cada empresa portuaria o los mismos particulares. Tales mecanismos se encuentran garantizados en la Ley 19.542 y sus reglamentos. Las empresas portuarias estatales cuentan con Calendarios Referenciales de Inversión elaborados de acuerdo con las normas y procedimientos definidos por el Ministerio de Transportes a través de la reglamentación definida para tales efectos. Asimismo, estas empresas tienen bajo su responsabilidad la provisión, mantenimiento y explotación de los bienes comunes, por cuyo uso deben cobrar en forma equitativa y no discriminatoria. Dado que la citada Ley faculta a las empresas portuarias a otorgar concesiones portuarias tanto de frentes de atraque existentes como nuevos, existen más oportunidades de inversión que estas empresas pueden ofrecer al sector privado.

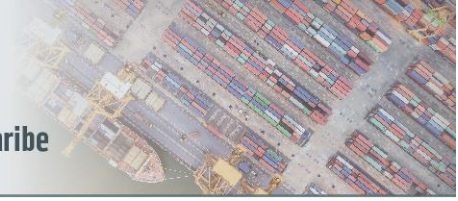
Tal como otros mercados regulados, donde es posible el acceso de nuevos operadores, el modelo portuario chileno permite siempre la incorporación de nuevas inversiones en expansión. A través de sus directorios de las empresas portuarias pueden convocar a una nueva licitación de un frente de atraque, si por ejemplo se observan cierta escasez o por que el comportamiento de la competencia no está generando el desarrollo de la actividad que la demanda requiere. Ello constituye un factor de amenaza competitiva pues los operadores existentes actuaran considerando que siempre existe la posibilidad que se incorpore un nuevo actor al sistema.

La Ley 19.542 dispone en su Artículo 11 que sólo se puede entregar frentes de atraque en concesión, cuando en los puertos o terminales estatales de una determinada Región exista otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la concesión portuaria; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe favorable de la Autoridad de Defensa de la Libre Competencia (entidad establecida en el decreto ley N°211, de 1973). Además, para evitar monopolios, las relaciones entre la sociedad concesionaria y otros concesionarios que desarrollen, conserven o exploten frentes de atraque dentro del mismo puerto o terminal y/o con concesionarios de una misma región que desarrollen, conserven o exploten un frente de atraque en que pueda operar la máxima nave de diseño en los puertos estatales de esa región, quedan sometidas a las condiciones que fije dicha autoridad.

Otra medida orientada al mismo propósito se contiene en el Artículo 23 de la 19.542 que permite que la concesión portuaria se entrega al privado bajo un esquema mono-operador, previo informe favorable de la Autoridad de Defensa de la Libre Competencia.

3.1.11. Régimen de Sanciones

Dentro de las principales sanciones que se pueden imponer al concesionario en el modelo chileno se resaltan las siguientes:



- a) En el evento en que el Concesionario cobre a un Usuario una Tarifa (se excluye cualquier premio acordado en la medida que sea permitido) por un Servicio, que sea mayor a la Tarifa registrada aplicable, la Empresa Portuaria, actuando a solicitud de ese Usuario, podrá requerir al Concesionario que reembolse a ese Usuario el exceso de cobro, y pagar a ese Usuario una multa, ascendente al veinte por ciento (20%) de tal cobro excesivo.
- b) En el evento en que el Concesionario no cumpla con alguna de sus obligaciones de mantenimiento y/o reparación establecidas, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la notificación efectuada por Empresa Portuaria de tal incumplimiento, la Empresa Portuaria tendrá el derecho a efectuar o contratar a terceros para desarrollar, tal obligación de mantención y/o reparación, debiendo el Concesionario reembolsar a Empresa Portuaria todos los costos y gastos razonables que incurra en relación a tal mantención y/o reparación, y pagará a Empresa Portuaria una multa ascendente al veinte por ciento (20%) de tales costos y gastos razonables.
- c) Si en cualquier momento después de seis (6) meses contados desde la Fecha de Entrega, el Tiempo de Ocupación, con respecto a cualquier nave sea mayor que el Tiempo de Ocupación Máxima de esa nave, el Concesionario pagará a la Empresa Portuaria una suma igual a (i) U.S.\$ 0,045 (ajustado cada Año Contractual por el Factor de Ajuste PPI vigente a la fecha), multiplicado por (ii) el Tonelaje de Registro Grueso de esa nave, multiplicado por (iii) el número de horas (o fracción de éstas) en las cuales el Tiempo de Ocupación excedió el Tiempo de Ocupación Máximo.
- d) Si en cualquier momento después de seis (6) meses contados desde la Fecha de Entrega, el Tiempo de Espera para una nave excede las seis (6) horas, el Concesionario deberá pagar a la Empresa Portuaria, una multa igual a la cantidad resultante de multiplicar (i) U.S.\$ 0,030 (ajustado cada Año Contractual por el Factor de Ajuste PPI, para tal Año Contractual) por (ii) el Tonelaje de Registro Grueso de tal nave y por (iii) el Tiempo de Espera. Tales multas no serán pagadas en el evento que la carga transferida en el Frente de Atraque en los cuatro (4) Trimestres inmediatamente anterior al Trimestre actual exceda a 6.000.000 Toneladas.
- e) En el evento en que el Concesionario no logre obtener la cobertura de seguro, la Empresa Portuaria tendrá el derecho de obtener tal cobertura y el Concesionario deberá reembolsar a la Empresa Portuaria el costo de tal cobertura y pagar a la Empresa Portuaria una multa equivalente al veinte por ciento (20%) de tales costos.
- f) En el evento en que el Concesionario no cumpla con los términos del Manual de los Servicios aprobado por la Empresa Portuaria, el Concesionario pagará a la Empresa Portuaria una multa de hasta cinco mil Dólares (U.S.\$ 5.000) por cada violación a los términos de ese Manual.

No obstante lo señalado en los párrafos (a) a (f) anteriores, no se aplicará ninguna multa al Concesionario sin haberlo escuchado previamente y el Concesionario tendrá el derecho de reclamar por la aplicación y monto de la multa de acuerdo con el procedimiento establecido en el Artículo 20. El Concesionario deberá interponer dicho reclamo dentro de los treinta (30) días siguientes contados desde la fecha de Notificación de la aplicación de la multa. Si el Concesionario no reclama por la aplicación o monto de la multa dentro de dicho plazo, se tendrá la multa por no objetada.

El Concesionario deberá pagar toda multa contemplada en esta Sección dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación al Concesionario de la infracción que dio origen a la multa, sin importar si la aplicación o el monto de ésta están siendo reclamados por el Concesionario.



Las multas establecidas, serán sin perjuicio de cualquier otra multa y cargos que se le puedan aplicar, de acuerdo con las Normas Legales aplicables.

3.1.12. Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP

Entre los elementos más importantes del Contrato está el Canon⁸², que incluye pagos anuales durante todo el periodo de la concesión. Este canon está estructurado con base en:

- Un pago estipulado, pagadero al comienzo de la concesión y
- Un pago variable pagadero anualmente y calculado como el producto entre un valor unitario por tonelada y el tonelaje de carga observado el año anterior.

El pago anual variable se determina sobre la base del tonelaje transferido y comprende un monto mínimo asegurado, piso que el concesionario debe pagar a todo evento, aunque no mueva carga. A ello se suman eventuales pagos de desempate incluidos como variables de adjudicación de la concesión, un pago adicional inicial determinado en la puja final de desempate entre los postores.

3.1.13. Contraprestación metodología por tipo de carga

El canon variable se determina en función del Tonelaje total transferido en el año anterior de pago. No se evidencian diferencias en el establecimiento del canon derivadas del tipo de carga a manejar. El modelo de concesión establece fórmulas para determinar el canon anual variable; un elemento importante en estas fórmulas es la “capacidad actual”; con ella se compara el tonelaje transferido cada año y de resultar mayor o menor se aplica una fórmula distinta. En la medida en que el tonelaje transferido en un año específico sea mayor que la “capacidad actual”, la fórmula de cálculo del canon establece un incentivo, premia la productividad haciendo menor el canon a pagar (en el anexo 4 se presentan a manera de ejemplo las fórmulas y la liquidación del contrato del puerto de San Antonio).

En términos generales, la contraprestación o canon en los contratos de concesión chilenos tienen las siguientes características:

- El Canon está compuesto por un monto anual sobre la base del tonelaje transferido con un monto mínimo asegurado y por los pagos adicionales ofrecidos.
- Hay un piso donde aunque no se mueva ninguna tonelada, hay un monto que tiene que pagar el concesionario a todo evento.

⁸² En todos los contratos de concesión portuaria en Chile se usa el término “canon”, de forma equivalente al término “contraprestación” utilizado en otros países. Al referirnos al caso de Chile, en esta sección se mantiene el uso de la palabra canon para ser consecuentes con los textos originales de los contratos de concesión.



- Se dice que hay una participación en el negocio con la empresa portuaria porque mientras mayor es el volumen de carga movilizada por el frente de atraque, mayores son los ingresos para la empresa portuaria. Si el canon hubiese consistido en un monto fijo, el volumen de toneladas a movilizar a través del frente de atraque concesionado hubiera sido indiferente para la empresa portuaria.
- Con este esquema se pretendió entregarle cierto grado de flexibilidad al concesionario. Es así como en épocas de aumento del volumen transferido se benefician ambas partes y en épocas de mala situación económica, ambas partes lo asumen.
- Si se hubiera establecido una cantidad fija elevada, el negocio podría verse amenazado en época de bajos volúmenes transferidos, en riesgo la insubsistencia de la concesión.
- Se estimó que hay un incentivo para alcanzar la llamada "capacidad actual" de manera tal que si el concesionario alcanza un determinado volumen obtiene un premio. Ésto, debido a que el canon marginal que está pagando baja cuando supera la capacidad actual (aumentos de productividad), con lo cual cada tonelada adicional que logra movilizar, le produce ingresos adicionales a la vez que el costo marginal de proveer infraestructura se ve reducido.
- El hecho de que exista esta asociación entre canon y carga, permite que los objetivos de la empresa portuaria y del concesionario estén alineados, con la salvedad del nivel de canon mínimo. Además, hay ciertas restricciones legales, ya que el artículo 6 del reglamento de licitaciones obliga a que la empresa portuaria perciba una cierta rentabilidad mínima sobre los activos que están siendo concesionados.

3.1.14. Elementos que conforman la contraprestación portuaria

Los elementos que conforman el canon son:

- Pago al Inicio: Valor Estipulado en las Bases de Licitación
- Pagos Fijo Adicional anual: Valor resultante del Pago de Desempate ofrecido en la Oferta Ganadora (pagadero en seis cuotas iguales anuales).
- Pago Anual Variable: Monto anual variable determinado sobre el valor unitario aplicable y el tonelaje anual transferido

3.1.15. Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2).

En Chile se calculan los pagos anuales considerando el tonelaje transferido el año anterior por una suma de US dólares preestablecidos.

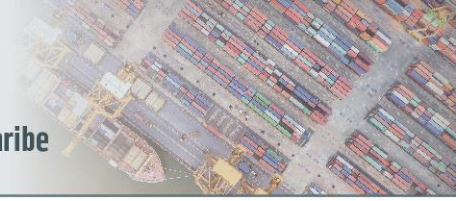


Se puede considerar novedosa la diferenciación del canon fijo en dos formas diferentes; una es la establecida en la licitación y la otra es una oferta que efectúa el oferente a su propio criterio para mejorarla.

Igualmente, el carácter preponderante otorgado a la defensa de la competencia intra e inter portuaria, tanto en la norma general en cuanto a la declaración de misiones de las Empresas Portuarias, como de los mecanismos establecidos en el Sistema de Defensa de la Competencia (limitaciones a la integración vertical y horizontal).

3.1.16. Otros pagos a cargo de los terminales portuarios:

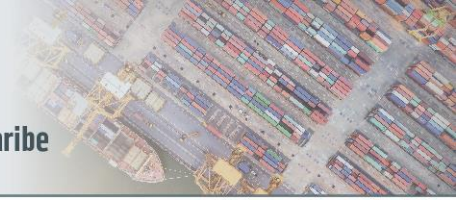
Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Garantías	Durante el período de la inversión, la concesionaria constituirá una garantía equivalente al 7% del valor de la inversión total hasta la ejecución de las obras comprometidas. Luego de ese momento, la garantía a constituir tendrá un valor de seis (6) veces el valor de una contraprestación anual, que se ajustará de acuerdo al Código Fiscal Federal.
Seguros	La Concesionaria, durante todo el plazo de la concesión, será responsable de que todas las instalaciones y construcciones del puerto se encuentren aseguradas, incluidos el señalamiento marítimo, obras de atraque y muelles, patios, almacenes y edificaciones, contra riesgos derivados de incendios, colisiones o fenómenos meteorológicos o sísmicos, así como los que cubran la responsabilidad civil que pudiera surgir por la prestación de los servicios. Las constancias del aseguramiento y de su renovación anual deberán entregarse a la SCT dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la fecha del otorgamiento del presente título, o inmediatamente después de la expiración de cada periodo anual, según corresponda. La concesionaria traslada la parte correspondiente a los contratos de cesión parcial de derechos y prestatarios de servicios con idénticas condiciones.
Mantenimiento	La concesionaria es responsable de conservar los bienes por lo menos en el mismo estado en que se le entregan, por lo que es responsable de que se efectúen los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de las obras e instalaciones del recinto portuario. Dichos trabajos se efectuarán conforme se establezca en el programa de mantenimiento y mejoras contenido en el programa operativo anual. También se incluye el dragado y señalamiento en los canales de acceso y maniobra interna, garantizando la profundidad establecida en el programa maestro. La concesionaria traslada estas obligaciones proporcionalmente a los contratos de cesión parcial de derechos y a los prestatarios de servicios. El concesionario está obligado a mantener un fondo de reserva para afrontar estos gastos, que es verificado por la SCT.



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Inversiones obligatorias	Son obligatorias las inversiones comprometidas en el plan de inversión entregado a la SCT para garantizar la ejecución de los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, la prestación de los servicios comprometidos y los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes concesionados.
IVA e Impuesto a la Renta	En tanto sociedades mercantiles, están obligadas al pago de las obligaciones según la Ley General de Sociedades Mercantiles. El IVA diferencia dos tipos de tasa sobre las ventas: 10% en las zonas fronterizas y el 15% en las restantes. El Impuesto Sobre la Renta se calcula a tasas variables (según el monto de la renta) que van desde 1,92% al 35% (rentas superiores a \$ 291.5000). Hay incentivos fiscales en la zona fronteriza norte (-10%)
Seguridad	La concesionaria debe garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones amarradas en el muelle de la terminal y en general de las personas y los bienes, para lo cual se encargará de tomar las medidas necesarias para evitar la presencia de personas ajenas a la operación de la Terminal y en general, ejercer la vigilancia en el área de la misma, efectos para los cuales instalará, a su cargo y costo, los equipos y sistemas necesarios.
Ambiental	La concesionaria deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección del ambiente. La concesionaria asume las responsabilidades derivadas de los daños que, en materia de ecología y de protección del ambiente, se causen a partir de la entrega y recepción de la concesión.
Prevención de Riesgos	No se mencionan disposiciones específicas para la prevención de riesgos, más allá de las obligaciones de constituir garantías y/o fianzas.

3.1.17. Carga de los pagos (contraprestación y otros pagos) para los concesionarios.

La contraprestación (canon) variable se determina en función del Tonelaje Total Transferido en el año anterior de pago. Los elementos que conforman la contraprestación (canon) son:



- Pago al Inicio: Valor Estipulado en las Bases de Licitación.
- Pagos Fijo Adicional anual: Valor resultante del Pago de Desempate ofrecido en la Oferta Ganadora (pagadero en seis cuotas iguales anuales).
- Pago Anual Variable: Monto anual variable determinado sobre el valor unitario aplicable y el tonelaje anual transferido.

Cánones fijos estipulados

De acuerdo con el contrato, los montos iniciales del canon fueron los siguientes:

año	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Nº año	1	2	3	4	5	6
Pago Estipulado	10.000.000					
Canon anual inicial	4.840.000					
Pago Desempate	20.208.677	20.208.677	20.208.677	20.208.677	20.208.677	20.208.677

Canon variable

De acuerdo con la evolución del nivel de actividad del concesionario, el contrato determinó aplicar el siguiente canon variable:

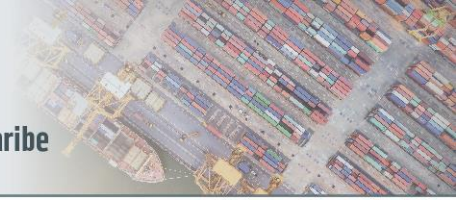
2000	2001	2002	2003 en adelante
US\$/ton	US\$/ton	US\$/ton	US\$/ton
1,21	1,21	0,92	0,92

Movimiento de carga en la Terminal

La terminal ha evolucionado desde 4.401.836 de toneladas en 2000 a 11.873.988 de toneladas en 2018. El canon anual se determina a partir de dichas toneladas anuales.

Estimación del canon.

La siguiente tabla muestra los valores de canon total pagado por el concesionario en cada año. La tercera columna muestra el valor de canon anual por tonelada movilizada en el terminal en cada año.

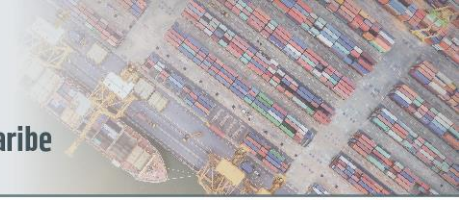


Año	Canon anual	Canon anual por tonelada
	US\$	US\$/ton
2000	35.048.677	8,0
2001	25.174.251	5,7
2002	26.372.487	5,0
2003	28.260.226	4,6
2004	30.571.218	4,2
2005	33.111.591	4,1
2006	9.675.015	1,3
2007	10.626.950	1,3
2008	11.955.011	1,3
2009	11.823.432	1,4
2010	14.717.971	1,4
2011	16.614.094	1,4
2012	18.171.727	1,4
2013	18.949.668	1,5
2014	17.483.162	1,5
2015	18.134.515	1,4
2016	18.469.145	1,4
2017	15.786.686	1,5
2018	17.954.358	1,5

3.1.18. Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones

En este caso los recursos se aplican en el mantenimiento o mejoras de las obras de infraestructura de uso común. Los contratos portuarios establecen las obligaciones de las empresas portuarias en la siguiente materia: la administración y el mantenimiento de los bienes comunes, tales como accesos portuarios terrestres y marítimos, dragados de profundización, entre otras obras de infraestructura de uso común para las terminales de un mismo puerto.

Dentro de su rol, las empresas portuarias deben aplicar los recursos de su operación a la administración de los contratos de concesión, supervisión y al control del debido uso y empleo que se dé a los bienes entregados en los contratos.



Por otra parte, los excedentes o utilidades generadas por las empresas portuarias estatales son entregadas al Fisco, quien es el propietario de los puertos.

3.2. Costa Rica - MOIN

3.2.2. Marco Regulatorio vigente

Ordenamiento Institucional

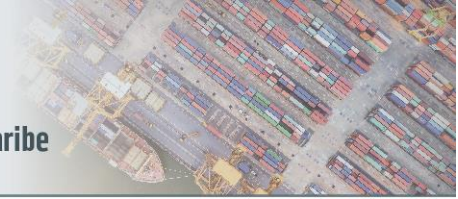
En el caso de la Costa Atlántica, la Ley 3091 de 1963, “Ley Orgánica de JAPDEVA” crea la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, como ente autónomo del Estado y la instituye como Autoridad Portuaria en el área de su jurisdicción, la que comprende en lo principal la operación del puerto de Limón, así como otros puertos marítimos y fluviales de la Costa Atlántica. Adicionalmente, la Ley 3091 le asigna a JAPDEVA la administración de la canalización del Atlántico y de las tierras y bienes que la misma ley le otorga, así como con la administración de las empresas de transporte ferroviario del Estado que presten servicios de y hacia los puertos de la Vertiente Atlántica y otros activos que el Gobierno le asigne.

Inversiones

Entre las funciones que le corresponde a JAPDEVA está la de realizar la planificación específica de las obras e instalaciones portuarias que requiera el país en el litoral del Atlántico, de conformidad con la planificación general y la política de desarrollo portuario que determine el Poder Ejecutivo. También, la Junta puede construir las obras que se requieran para un eficiente servicio portuario, así como mejorar, mantener, operar y administrar los servicios e instalaciones que estén a su cargo.

En cuanto al desarrollo de proyectos a través del sector privado tales como de frentes de atraque, muelles o terminales marítimos, la Ley 7762 establece la figura de la concesión de obra con servicio público, definiéndolos como un contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente. Sin embargo, la misma Ley 7762 establece la limitación en el caso de los muelles de Limón, Moín, Caldera y Puntarenas, para las cuales únicamente podrán ser sujeto de una concesión las obras nuevas o las ampliaciones que ahí se realicen y no las existentes.

En cuanto a nuevas inversiones durante el plazo de la concesión, la Ley 7762 establece que hasta por un máximo de un 25% de las obras iniciales del contrato, las partes pueden acordar o también por decisión unilateral fundada de la Administración, modificar las obras y los servicios contratados inicialmente. Por otra parte, las bases de licitación deben definir los niveles de servicio a ser cumplidos por el concesionario durante todo el período de vigencia de la concesión.



Sin embargo, si durante la vigencia de la concesión la obra inicial resulta insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en la licitación y en el contrato y por iniciativa de la Administración en casos excepcionales donde medie un interés público razonado, se considera conveniente su ampliación o mejoramiento, se podrá suscribir un convenio complementario al referido contrato de concesión, cuando las obras sean **consustanciales** a las concesionadas.

Régimen de servicios y tarifas

La Ley N° 3091, en su Artículo 29º.- establece que JAPDEVA establecerá las tarifas portuarias y ferroviarias cuya aprobación final corresponde al organismo competente. En Costa Rica los servicios y tarifas portuarias provistos por los puertos de la nación, entre otros servicios públicos, se encuentran bajo la potestad final de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (artículo 25 de la Ley 7593).

Por su parte, los contratos de las concesiones de obras portuarias que incluyen obras iniciales y la prestación de servicios en las terminales marítimas deben incorporar tarifas y régimen de modificaciones y reajustes. El artículo 41 de la Ley 7762 sobre Tarifas, establece que las tarifas resultantes del contrato se entenderán como máximas, por lo que el concesionario podrá reducirlas, salvo que el cartel⁸³ lo haya prohibido expresamente. El concesionario podrá definir las políticas comerciales, ya sea mediante descuentos por pago pronto, cantidad, uso frecuente u otras consideraciones, siempre que no sean discriminatorias para los usuarios. Los reajustes de las tarifas y sus metodologías de revisión serán fijados en las bases de licitación.

Competencia Portuaria

Según el artículo 25 de la Ley 7593, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos es quien además de fijar precios y tarifas portuarias debe velar por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad, oportunidad y prestación óptima. Los principios regulatorios que rigen a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en lo relativo a la libre competencia son los siguientes:

- a) Competencia: Promover la competencia en la medida en que pueda ser utilizada como un instrumento para minimizar el precio y elevar la calidad de los servicios públicos.
- b) Regulación eficiente: Impulsar el desarrollo de los modelos y prácticas de regulación que impongan el mínimo costo directo e indirecto a los prestadores de servicios públicos, los usuarios de esos servicios y la sociedad.

Por otro lado, la política costarricense de competencia se establece en la Ley 7472, destinada a Promover la Competencia y la Defensa del Consumidor. Explícitamente, el Artículo 1 de la ley siguiente: “El objetivo de la presente Ley es proteger, efectivamente, los derechos y los intereses legítimos del consumidor, la tutela y la promoción del proceso de competencia y libre concurrencia, mediante la prevención, la prohibición de monopolios, las prácticas monopólicas y otras restricciones

⁸³ En la normativa contractual de Costa Rica se denomina “cartel” a aquellos documentos que contienen las condiciones de una licitación, un contrato o un permiso administrativo. Es el equivalente a lo que en otros países se define como “pliego de licitación”, o de “bases y condiciones”.



al funcionamiento eficiente del mercado y la eliminación de las regulaciones innecesarias para las actividades económicas”. Sin embargo, según el Artículo 9 de la Ley 7472, las disposiciones sobre competencia son aplicables, de conformidad con sus términos, a “todos los agentes económicos”, con excepción de concesionarios de servicios públicos otorgados por medio de una ley, actos autorizados en leyes especiales, y los monopolios estatales. Con ello, las concesiones portuarias se encuentran exentas de la aplicación de la Ley 7472.

3.2.3. Estructura de los contratos

La ley 7762 es la ley marco por la cual se rigen los contratos de concesión portuaria. La estructura de estos contratos de última generación tiene 20 capítulos que se describen a continuación:

Las Partes y su relación, definiciones y documentos.

En los primeros capítulos se establecen las generalidades del Contrato, en las cuales se identifican las partes y se establecen otros aspectos del contexto del Contrato, tales como Definiciones, potestades y deberes, relación jurídica, tribunales y los documentos que forman parte del Contrato, entre otros.

Obligaciones y Derechos

El Capítulo 4 se refiere a las obligaciones y derechos de la Administración, el Concesionario y de los Usuarios. Finalmente establece y regula la existencia de un Reglamento del Servicio de la Terminal.

Plazos de la Concesión

El Capítulo 5 se refiere a los plazos de la concesión. Su vigencia, inicio, período de transición inicial, inicio de las obras, requisitos para el inicio de las obras, regulando los atrasos y plazos máximos para el inicio de las siguientes Fases del proyecto de Terminal.

Régimen de Riesgos

El Capítulo 6 se refiere a las normas sobre los Riesgos de la concesión, su distribución, los riesgos a cargo del concesionario

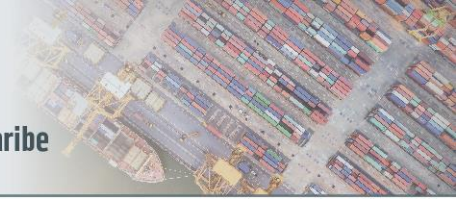
Régimen de las Garantías

El Capítulo 7 desarrolla el régimen de las garantías, incluyendo: rendición de las garantías, formatos, instrumentos, vigencia y renovación, sustitución, uso de las garantías, ejecución, devolución y tipos de garantías, de construcción, explotación y ambientales.

De las Obras

El Capítulo 8 se refiere a las Obras del contrato. Aborda las bases técnicas de las obras, especificaciones de construcción, mantenimiento y conservación. Incluyendo aspectos como las obras a realizar por el concesionario, bitácoras y recepción de las obras.

Servicios a prestar por parte del Concesionario y otras instituciones



El Capítulo 9 trata de los servicios públicos a ser prestados por el concesionario y de los servicios y funciones a cumplir por otros organismos del Estado.

Régimen Económico

El capítulo 11 establece el régimen económico, respecto de las obligaciones y derechos financieros del concesionario, financiamiento y endeudamiento. Regula las garantías de financiamiento, tales como: la prenda especial, fideicomiso y la constitución de garantías reales sobre activos y los derechos de los acreedores. Se establecen los derechos financieros los servicios y el cobro de los servicios y la contraprestación. Se regulan la estructura tarifaria, metodología de fijación, tarifas máximas, parámetros de calidad del servicio, ajustes tarifarios y políticas comerciales. El régimen económico también aborda la existencia de un fideicomiso para el canon de la concesión, reservas de inversión y contribución para el desarrollo socioeconómico. Finalmente, regula el canon de la explotación y la contribución para el desarrollo regional.

Mantenimiento Del Equilibrio Económico - Financiero

El Capítulo 12 se refiere al mantenimiento del equilibrio económico financiero del contrato y su renegociación. Establece las normas que regulan el mantenimiento de la ecuación económica financiera de la concesión, el equilibrio económico financiero, los eventos de llevan a su modificación: - unilateral por parte de la administración, fuerza mayor y eventos onerosos. El capítulo regula los procedimientos para el reequilibrio económico financiero del contrato. Establece el derecho de la administración a restablecer el equilibrio económico del contrato y su procedimiento, la renegociación del contrato y la fórmula para el cálculo del desequilibrio del mismo.

Subcontrataciones

El capítulo 13 trata de las subcontrataciones, la responsabilidad del concesionario frente a las subcontrataciones, relaciones con el subcontratista, entre la Administración y los subcontratistas y de las obligaciones de informar a la Administración.

Régimen de Control Sancionador e Informes

El Capítulo 14 regula el régimen de control y sancionador de la concesión y el Capítulo 15, los Informes de la Concesión. El Régimen de Control establece y regula la potestad de control de la administración concedente y de los principios generales aplicables al ejercicio de las funciones de control y del deber de colaboración del concesionario. Define la forma de control de la ejecución contractual, los instrumentos de control, mediante registros contables, operacionales, auditorías externas, inspecciones y la evaluación anual de desempeño. El capítulo también regula las funciones de control y los informes de fiscalización, incluyendo los procedimientos, organización de la supervisión y de la fiscalización. La segunda parte de este capítulo trata el régimen sancionador del contrato. Regula los procedimientos de control iniciados de oficio o por denuncia de usuarios o terceros. Establece los tipos de faltas, multas, procedimientos para su aplicación, mora, e intervención.

Los Informes son establecidos y definidos en el Capítulo 15. Incluye la naturaleza y registro de los informes, contenido y formatos, períodos -mensuales, semestrales y anuales-, para los Informes en



la etapa de construcción y explotación, de inversiones, mantenimiento, operación, estados financieros y plan de seguridad.

Aspectos Fiscales

El Capítulo 16 establece las normas relativas a los aspectos fiscales: - de beneficios tributarios, trámites para exenciones, bienes a exonerar, recursos administrativos, incumplimientos del concesionario, contabilización de las inversiones y pago de impuestos.

De Los Seguros

El Capítulo 17 regula los Seguros obligatorios, pólizas, vigencia y actualización, responsabilidades, deducibles, beneficiario, régimen legal, modificaciones, incumplimientos, moneda, información, tipos de seguros y coberturas.

Cesión de Derechos y Obligaciones, Suspensión y Terminación del Contrato

El Capítulo 18 se refiere a la cesión de derechos y obligaciones, suspensión y terminación del contrato, extinción causas de extinción, indemnizaciones por la extinción del contrato y de las acciones previas al vencimiento del plazo de la Concesión.

Solución Alternativa de Disputas

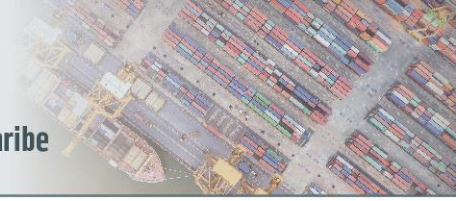
El Capítulo 19 se encuentra dedicado a las normas que regulan la solución de disputas; entre otras, la comisión de conciliación, el arbitraje internacional y el arbitraje nacional.

De las disposiciones finales

El Capítulo 20 final, comprende diversas declaraciones y normas que atienden aspectos formales en la relación contractual.

3.2.4. Evolución de los contratos

Para atender el tráfico marítimo y otras necesidades como la movilidad de las personas dentro del país, las actividades pesqueras y las actividades de ocio y turismo, el país dispone de un completo sistema marítimo-portuario. Así Costa Rica cuenta con 7 puertos con tráfico internacional, 5 de los cuales se encuentran en la vertiente del Pacífico y están gestionados por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), y 2 se encuentran en la vertiente del Atlántico y están gestionados por JAPDEVA.



Además cuenta con instalaciones portuarias dedicadas al cabotaje que dependen directamente del MOPT y otros organismos públicos y 4 puertos dedicados a la pesca y marinas deportivas gestionadas por la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT).

Costa Rica dispone de una compleja organización institucional que en el subsector marítimo portuario resulta en múltiples instituciones públicas y público-privadas que disponen de solapamientos de responsabilidad y en algunos casos, incluso con lagunas de responsabilidad. A esta organización de la parte pública, se añaden un conjunto de instituciones privadas que velan por los intereses de las empresas que representan. Esta compleja organización institucional opera en el complejo sector del transporte marítimo, cuyo ámbito de actuación traspasa las propias fronteras del país. En muchos casos, este sector dispone de un marco jurídico y de una normativa que se regula a través de organizaciones internacionales, en las que Costa Rica tiene escasas posibilidades.

A continuación se hace una breve descripción de las principales instituciones y organizaciones que conforman este complejo entramado institucional de Costa Rica con responsabilidad directa en el sector marítimo-portuario:

- Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) es el responsable máximo del sector, conforme a los preceptos establecidos en la Ley de su creación (Ley 4786 de 1971).
- La División Marítimo Portuaria (DMP), regida por el Decreto Ejecutivo 29.547 de 2001 de reforma organizativa y funcional del MOPT y cuya misión es llevar a cabo una continua evaluación de la calidad de la gestión en los puertos, terminales nacionales y empresas de cabotaje, así como de los servicios que estos brindan. Depende directamente del Viceministro de Transporte y Seguridad Vial. La DMP tiene limitada su actuación por superposición de funciones con INCOP y JAPDEVA, cuyos presidentes dependen igualmente del Ministro.
- El INCOP se hace responsable de asumir las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria con el propósito de explotar, directa o indirectamente, los puertos del estado en el litoral Pacífico, sus servicios portuarios, así como las facilidades y actividades conexas. Fue creado mediante la Ley 1.721 de 1953 y actualmente está regulado por la Ley 8.461 de 2005; es el titular de las infraestructuras portuarias que pertenecen al Estado en la costa del Pacífico. En cuanto a los servicios portuarios y el modelo de gestión, la Ley no entra en una definición clara de los primeros, ni establece cual debe ser el modelo de gestión que ha de regir los puertos bajo su control. Por el contrario, deja este punto en una ambigüedad tal, que permite todos los modelos conocidos, principalmente “Tool Port”, “Land-Lord” y “Puerto Privado”; en los hechos, estos tres modelos aplican en la práctica a los puertos que gestiona.
- JAPDEVA se rige por la Ley Orgánica 5.337 de 1973; es la autoridad portuaria de la cuenca atlántica y como consecuencia de su rango orgánico, dispone de un cierto blindaje para su modificación al requerir una amplia mayoría de la Asamblea Legislativa. En cuanto al modelo de gestión que se permite resulta difícil de definir, ya que pareciera que solo permite puertos con modelo de “Tool-Port” (puertos en gestión directa) y puertos con modelo de “Puerto Privado” (con una entidad privada concesionaria del puerto en su totalidad, que asume las funciones de Autoridad Portuaria). Por lo tanto, no queda claro que sea posible llevar a cabo un modelo de gestión de tipo “Land-Lord” en el que se cede en



concesión la gestión de servicios, la operación de las terminales y la operación de las demás zonas de servicio, por partes y sin ceder la responsabilidad de Autoridad Portuaria, esta falta de claridad ha llevado al recientemente conocido conflicto entre JAPDEVA y la concesión del nuevo terminal de contenedores de Moin habilitado por el MOPT.

Igualmente, que en el caso del INCOP, existen solapamientos de responsabilidad con el MOPT con otras instituciones, entre las que figura el Consejo Nacional de Concesiones.

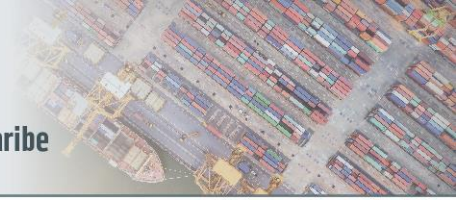
- Consejo Nacional de Concesiones (CNC) es una entidad del Estado creado por la Ley 7.762 que regula su estructura y funciones. Es el órgano responsable de la gestión de los proyectos de concesión, conforme a lo establecido en el Artículo 8 de la Ley, aunque no posee conocimiento experto sobre la materia portuaria.
- Consejo Portuario Nacional (CPN) creado a través del Decreto 37.172 de septiembre de 2010, en respuesta a la estrategia general del MOPT de creación de consejos sectoriales. Su responsabilidad declarada es presentar para aprobación del Poder Ejecutivo un “Plan Maestro de Desarrollo Portuario” para los próximos 20 años, pero no se señalan las formas de coordinación con la planificación estratégica general del MOPT, como el propio Plan Nacional de Transportes. En cualquier caso, no se entiende bien su necesidad y encaje en la ya de por sí compleja organización institucional del sector.
- Ministerio de Hacienda. Dirección General de Aduanas, es un organismo que ha dedicado grandes esfuerzos a la mejora de los procesos de tramitación de los despachos aduaneros y de las autorizaciones de levante de las mercancías. Toda la normativa aduanera, la descripción de procedimientos y trámites y el arancel están en general alineados con las buenas prácticas internacionales y con los preceptos marcados por la Organización Mundial de Aduanas.

Existen otras entidades del estado que disponen de responsabilidad en determinadas actividades que afectan a la actividad marítimo-portuaria:

- Instituto Costarricense de Turismo (ICT), tiene su origen en el año 1931 (Junta Nacional de Turismo), adoptando su forma y funciones actuales en el año 1955, con la creación del ICT a través de la Ley Orgánica 1.917. Su objetivo general es planificar, promover y comercializar los servicios turísticos de Costa Rica. Controla y tiene adscrito a su organización al CIMAT para la gestión de las marinas deportivas.

Además de las estadísticas de tráfico de cruceros que facilita el MOPT, INCOP y JAPDEVA, resultan de especial interés los datos incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo Turístico realizado por esta institución.

- Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura (INCOPESCA) fue creado en el año 1994 a través de Ley 7.384, tiene por misión promover el desarrollo pesquero y acuícola, para lo que regula, protege y administra los recursos marinos y acuícolas, propiciando un aprovechamiento sostenible como contribución al desarrollo económico del país.
- Servicio Fitosanitario del Estado (Ministerio de Agricultura y Ganadería) Su misión es proteger los recursos agrícolas de las plagas y contribuye a la protección de la salud humana y el ambiente, mediante el establecimiento de las medidas fitosanitarias y sanitarias en el ámbito de su competencia, en aras de un desarrollo competitivo y sostenible del sector agrícola y



del bienestar social de la población. En la práctica, su actividad portuaria se centra en el control e inspección de las importaciones y exportaciones de productos de origen vegetal para la prevención de plagas agrícolas. Por lo tanto, el Servicio Fitosanitario participa en los procesos de autorización y levante de las mercancías sujetas a tales controles.

- Servicio Nacional de Salud (SENASA), su relación con la actividad portuaria ocurre por el control e inspección de las importaciones y exportaciones de productos de naturaleza animal, para prevenir enfermedades de transmisión entre animales y a las personas que consumen estos productos. Su forma de actuar y procedimientos de trabajo son similares a los del Servicio Fitosanitario.

Hay otras entidades del Estado que interactúan en la actividad marítimo portuaria como la Dirección General de Migraciones y Extranjería (Migraciones), encargada del control de los pasajeros que entran y salen por mar (principalmente buques de crucero), el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) creado con la Ley Orgánica 7.001 de 1985, encargado de la gestión de la infraestructura ferroviaria o el Servicio Nacional de Guardacostas creado con el Decreto Legislativo 8.000 del año 2000 (creado como cuerpo policial integrado en la Fuerza pública).

Otras organizaciones y asociaciones de carácter privado (o público que no actúan como autoridad), que desarrollan su actividad, total o parcialmente, en el sector marítimo portuario son:

- Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) dedica grandes esfuerzos al análisis del comercio internacional y el transporte marítimo.
- Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO) agrupa a un conjunto de empresas y personalidades que dedican importantes esfuerzos a la mejora del comercio exterior de Costa Rica.
- Corporación Bananera Nacional (CORBANA) CORBANA agrupa a los principales productores internacionales de banano. Su misión fundamental consiste en impulsar el desarrollo bananero de Costa Rica, que constituye el principal sector exportador.
- Cámara Nacional de Armadores y Agentes Vapores (NAVE) Representa los intereses de las principales navieras que operan en el país.

En la actualidad, el sistema portuario costarricense se encuentra en un estado de bajo desarrollo relativo y baja competitividad, con una legislación que no favorece su modernización, un entramado de organización institucional que superpone funciones, un modelo de gestión en proceso de cambio y unas infraestructuras inadecuadas a las demandas actuales, que requieren de una intensa dedicación para la mejora y modernización del corazón de la actividad: infraestructuras, operaciones marítimas, legislación, modelo de gestión, gobernanza portuaria, organización y ordenación del recinto, accesos terrestres, etc. Como consecuencia, la entrada en operaciones de la nueva Terminal de Contenedores Moin (TCM) ha generado conflictos entre el MOPT y la Junta administradora de JAPDEVA, por la autorización al concesionario a recibir un número de buques no fully cellular container.

3.2.5. Obligaciones de los concesionarios



La Ley No. 7762 establece los Derechos y Obligaciones de la Administración concedente, de los concesionarios y de los Usuarios. El Reglamento de la Ley 7762 dictado por Decreto 27098 del MOPT⁸⁴ establece las normas adicionales.

Son obligaciones generales del concesionario con base en esta ley:

- a) Cuidar, reparar y mantener la obra y todos los bienes de la concesión, así como prestar el servicio público, conforme a esta ley, su reglamento y el contrato de concesión.
- b) Permitir y facilitar, a la Administración Pública, la prestación de los servicios públicos que brinde directamente.
- c) Adquirir los bienes inmuebles o los derechos que se necesiten para cumplir el objeto de la concesión.
- d) Indemnizar por los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros como consecuencia de la ejecución de la concesión.
- e) Mantener los registros contables de conformidad con las normas estipuladas en el contrato de concesión, en la estructura tarifaria o en su defecto, de conformidad con las normas internacionales de contabilidad.
- f) Cumplir los compromisos financieros contraídos con la Administración concedente y derivados del otorgamiento de la concesión.

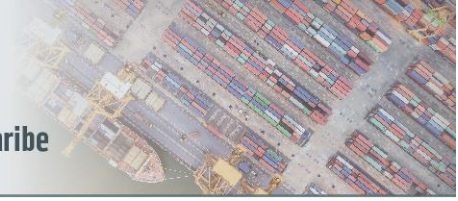
Obligaciones y Derechos

También los contratos se refieren a las obligaciones y derechos de la Administración, el Concesionario y de los Usuarios. Finalmente, establece y regula la existencia de un Reglamento del Servicio de la Terminal.

Son también obligaciones generales del Concesionario:

- a) Cumplir plenamente con las condiciones de la Licitación Pública, con lo ofrecido tanto en su oferta como en cualquier manifestación formal documentada que haya aportado adicionalmente durante el procedimiento del concurso o aceptado en la formalización o ejecución del Contrato.
- b) Verificar la legalidad y corrección del procedimiento de la Licitación pública seguido para la adjudicación en su favor, así como para la suscripción y ejecución del Contrato. En virtud de esta obligación, el Concesionario no podrá alegar desconocimiento del ordenamiento jurídico aplicable en la especie, para fundamentar gestiones resarcitorias o para eludir responsabilidades originadas en tales incorrecciones. Dentro de esta obligación, el Concesionario deberá comunicar a los respectivos jefes administrativos las incorrecciones que detecte, a efecto de salvar su responsabilidad eventual en el caso.
- c) Cuidar, reparar y mantener la obra y todos los bienes de la Concesión a partir de la Orden de Inicio, así como prestar el servicio público, todo conforme a la LGCOP, el RLCOP y el Contrato de Concesión.

⁸⁴ Ministerio de Obras Públicas y Transporte



- d) Prestar los servicios descritos en el Cartel de la Licitación y en este Contrato, apegándose a los principios de continuidad, regularidad, uniformidad, igualdad y generalidad, de conformidad con la LGCOP.
- e) Presentar ante SETENA toda la documentación requerida para tramitar la licencia de viabilidad ambiental para la etapa de explotación, en caso de ser requerida.
- f) Permitir y facilitar a la Administración Pública, la prestación de los servicios públicos que brinde directamente, para lo cual el Concesionario deberá asignar, sin costo alguno, las áreas necesarias para que sean ubicados los servicios de gobierno y que se mencionan en el CAPÍTULO 10 de este contrato. Dichas instalaciones deberán ser entregadas debidamente terminadas y acondicionadas para su ocupación y uso inmediatos. El mantenimiento y el costo de operación de dichas áreas le corresponderán a la respectiva dependencia.
- g) Proveer los fondos de conformidad con los términos establecidos en este Contrato para la supervisión y fiscalización del proyecto, hasta por el monto indicado en las bases económicas.
- h) Acatar las disposiciones de la administración Concedente, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan a su favor.

3.2.6. Obligaciones del Estado

Entre otros aspectos, la Ley No. 7762 establece los Derechos y Obligaciones de la Administración concedente, de los concesionarios y de los Usuarios. El Reglamento de la Ley No. 7762 dictado por Decreto 27098 del MOPT⁸⁵ establece las normas adicionales.

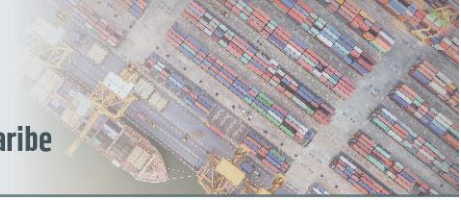
En términos generales los Derechos de la Administración concedente son: modificar las características de las obras concesionadas y los servicios de la concesión y acordar rescate de la concesión, por razones de interés público.

En cuanto a Obligaciones de la Administración concedente se establece: fiscalizar toda construcción y explotación de obras y servicios concesionados, realizar los avalúos y las tasaciones pertinentes, recomendar al Ministerio de Hacienda el otorgamiento de los beneficios tributarios y conceder una ampliación del plazo para la terminación de las obras.

Los Derechos del Concesionario son: contar con la ejecución plena del contrato y la colaboración de la Administración concedente, ser resarcido íntegramente por la lesión patrimonial causada a la obra o el servicio como consecuencia de la modificación impuesta, solicitar la modificación de los términos del contrato cuando se afecte el equilibrio económico y financiero previsto en él para restablecerlo, solicitar un reajuste en las tarifas de conformidad con las reglas o condiciones del cartel⁸⁶ y el contrato, cobrar las tarifas o contraprestaciones autorizadas a los usuarios de las obras o los servicios concesionados.

⁸⁵ Ministerio de Obras Públicas y Transporte

⁸⁶ Pliego de la licitación

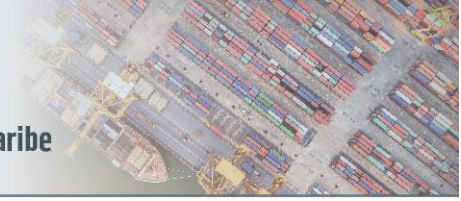


En el contenido de los contratos, se encuentra un capítulo específico que se refiere a las obligaciones y derechos de la Administración, el Concesionario y de los Usuarios. Finalmente, establece y regula la existencia de un Reglamento del Servicio de la Terminal.

Son obligaciones de la administración Concedente:

1. Atender debidamente los compromisos válidamente asumidos, en forma completa y oportuna.
2. Prestar la colaboración al Concesionario para que éste pueda ejecutar sin obstáculos y en forma idónea el objeto de la Concesión. A estos efectos, la administración Concedente colaborará con el concesionario, en las distintas gestiones requeridas para la ejecución del objeto de la concesión que se tramiten ante instituciones estatales o bien, que requieran gestión interinstitucional.
3. Coordinar con RECOPE⁸⁷ oportunamente lo concerniente a la concesión.
4. Colaboración para los Estudios Básicos: La administración Concedente colaborará con el Concesionario para la realización de los estudios básicos. Para tales efectos la administración Concedente acuerda ampliar el plazo para la presentación de los Diseños y Planos Definitivos en cinco meses lo que es aceptado por el Concesionario como un cumplimiento alternativo a la suscripción de un contrato directo para la realización de los estudios básicos.
5. Nombramiento del equipo técnico capacitado: La administración Concedente nombrará un equipo técnico capacitado para la correcta ejecución contractual.
6. Visas: La administración Concedente colaborará, dentro de los procedimientos legales establecidos, para el otorgamiento de las visas del Concesionario y sus subcontratistas.
7. Acceso a la Terminal Moín / Limón: La administración Concedente permitirá el acceso a las terminales de Moín y Limón, al personal del Concesionario y sus Subcontratistas, para facilitar el desarrollo del Proyecto, para lo que aprobará un procedimiento fácil y expedito que también garantice la seguridad de las operaciones de JAPDEVA. Asimismo, la Administración Concedente facilitará al Concesionario y sus Subcontratistas acreditados el acceso al sitio de las obras y al área de construcción.
8. Importación temporal de maquinaria y equipo: La Administración Concedente colaborará en los procesos de importación temporal de maquinaria y equipo en los términos de este contrato.
9. Camino de Acceso a la Terminal de Contenedores: La Administración Concedente asume la responsabilidad de tener un nuevo acceso vial para comunicar la ruta nacional N° 32 con la entrada al área de la concesión.
10. Permisos: Prestar la colaboración necesaria para la tramitación de cualquier permiso o trámite para la construcción de instalaciones temporales y permanentes que requiera el concesionario y los permisos de funcionamiento en dichas instalaciones. A estos efectos prestará la colaboración necesaria para obtener los permisos y autorizaciones que puedan ser exigidos por diferentes

⁸⁷ Refinería costarricense de Petróleo



entidades públicas para la realización de estudios previos a la construcción de las obras objeto de concesión, la construcción de estos y la prestación de los servicios portuarios. El deber de colaboración no exime al contratista del cumplimiento de sus obligaciones ni modifica el esquema de distribución de riesgos contenido en este Contrato.

11. Área de trabajo para el Concesionario: La Administración Concedente dará al Concesionario un área de trabajo libre de vicios legales aparentes, de diez hectáreas utilizables, con acceso a la carretera, con frente de agua, durante la etapa de construcción, con las condiciones necesarias para la instalación de: campamentos, plantel de trabajo, fabricación, almacenamiento de materiales y equipo, oficinas. Esta área será usada por el Concesionario y sus subcontratistas.

12. Disposición de material de dragado y banco de material para el relleno.

Inicio de Operaciones con el primer puesto de atraque: La Administración Concedente autorizará el inicio de operaciones del primer puesto de atraque en los términos de este contrato.

13. Cumplimiento de compromisos acordados: La Administración Concedente se compromete a cumplir con los compromisos válidamente adquiridos.

14. Coordinar con las diferentes autoridades públicas la prestación de los servicios que requiera la terminal.

15. Velar y tomar las medidas necesarias para que la navegación desde y hacia la Terminal de Contenedores sea segura.

16. Supervisar y fiscalizar de manera permanente, toda construcción y explotación de las obras y servicios concesionados, de acuerdo con el programa de construcción y mantenimiento de las obras, el Reglamento de Servicio, Planes de Operación, Plan de y Gestión Ambiental, y en general todos los planes y manuales durante la vigencia del contrato.

17. Realizar las valoraciones y tasaciones pertinentes, para comprobar e indemnizar los daños y/o eventual perjuicios causados al Concesionario, en caso de imposibilidad de cumplimiento de las obligaciones de la Administración Concedente, o en caso de modificaciones unilaterales del Contrato.

18. Recomendar al Ministerio de Hacienda el otorgamiento de beneficios tributarios, cuando corresponda y el concesionario los solicite, de conformidad con los reglamentos vigentes.

19. Tramitar las gestiones que formule el Concesionario a la administración Concedente, cuando sean necesarias y conducentes para ejecutar el Contrato de Concesión. Salvo que se establezca un plazo diferente en el Contrato o en la legislación nacional, estas gestiones deberán ser resueltas por la Administración Concedente dentro de un plazo de quince (15) días hábiles.

20. Resolver, en el plazo de treinta días (30) calendario, las peticiones que presente el concesionario para el restablecimiento del equilibrio económico y financiero, en caso de no resolverse en este plazo, el Concesionario podrá recurrir a la vía del arbitraje.

21. La administración Concedente asume la responsabilidad de trasladar la operación de carga, descarga y almacenamiento de contenedores de Puerto Limón y Puerto Moín a la Terminal de



Contenedores Moin (TCM), de los barcos fully cellular, a partir del momento en que entre en operación la terminal.

3.2.7. Término de las concesiones

El plazo máximo de la Concesión es de treinta y tres años (33) años, contados a partir de la fecha indicada en la Orden de Inicio de la Construcción de la fase 2 A. De ese plazo, tres años (3) como máximo, corresponden a la construcción de dos puestos de atraque de 300 metros de la Fase 2 A. Es entendido que la explotación de la obra se podrá dar paulatinamente antes de los tres años indicados, conforme se vayan construyendo los puestos de atraque, y existan las condiciones para que cada uno de ellos sea operado de manera anticipada, en cuyo caso se procederá a con la recepción de la misma, de conformidad con lo estipulado en este contrato. La construcción del tercer puesto de atraque (fase 2 B.1) será realizada dentro de un plazo de 24 meses calculado desde su inicio, y la fase 2 B.2 que corresponde a un adelanto de la fase 3 dentro de un plazo 12 meses desde su inicio. Finalmente, el tiempo para iniciar y concluir la construcción de la Fase 3 es de 24 meses.

Sin embargo, la Concesión podrá extinguirse por las siguientes causas:

1. El vencimiento del plazo de la Concesión de conformidad con las reglas de este Contrato.
2. La imposibilidad de cumplimiento como consecuencia de medidas adoptadas por los Poderes del Estado o la Administración Concedente o incumplimiento grave de la Administración Concedente debidamente comprobado.
3. El rescate por causas de interés público.
4. El acuerdo mutuo entre la Administración Concedente y el Concesionario, para lo cual se deberá contar con la aprobación previa de los acreedores del Concesionario, si los hubiere.
5. La resolución contractual procede por las siguientes causas:
 - a) La falta de constitución o la reconstitución de las garantías dispuestas en el contrato de concesión.
 - b) Cualquier falta grave en las obligaciones del concesionario derivados del contrato.
 - c) Las demás causas de resolución previstas en el clausulado de este Contrato.
 - d) Cualquier otra señalada por el ordenamiento jurídico como causa para resolver el Contrato por falta grave.La declaratoria de resolución del contrato estará precedida por un proceso administrativo, que respetará las reglas del debido proceso.
6. Por un Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito que impidan prestar el servicio en forma definitiva bajo términos iguales o similares a los del Contrato. Asimismo, la Administración Concedente o el Concesionario podrán solicitar la terminación del Contrato de Concesión en caso de que un evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor, o Evento Oneroso, que impida el cumplimiento de las obligaciones que impone el presente Contrato se prolonguen por un plazo superior a un año.
7. Cuando se dé un procedimiento de ejecución del fideicomiso de garantía de la titularidad de las acciones y haya transcurrido un plazo de seis (6) meses sin que exista un nuevo



adjudicatario autorizado por la Administración Concedente y la Contraloría General de la República.

8. Por cualquier otra causa señalada en este Contrato y en el ordenamiento jurídico costarricense.

3.2.7. Estándares de desempeño

El principal indicador que se utilizará en este caso para evaluar la gestión del concesionario es la relación tiempo de espera/tiempo de servicio por buque atendido no debe ser superior a un 10%, es decir que un buque cuya operación fue de 10 horas su tiempo de espera en bahía no debe ser más de una hora. Cuando el tiempo de operación sea menor a 10 horas se utilizará un tiempo de espera de una hora mínimo para evaluar al Concesionario

Para verificar la calidad del servicio, el concesionario debe suministrar a la Autoridad Portuaria, la misma información que utiliza la TCM, quedando esta sincronizada a tiempo real con la operación portuaria y los servicios prestados durante toda la concesión.

Si el buque demora su llegada a puerto y pierde su ETA, la atención de dicho buque deberá ser reprogramada sin afectar a los otros usuarios, el Concesionario deberá asignar la nueva programación a tal buque, que será el que se utilizará para la medición de calidad del servicio en función del tiempo de espera/tiempo de servicio.

Además, se incorporan en los contratos otros parámetros de calidad relacionados con rendimiento como los siguientes:

- Un rendimiento mínimo efectivo de **26 movimientos/hora buque** atracado /grúa en el primer año de operaciones.
- Un rendimiento mínimo efectivo de **28 movimientos/hora buque** atracado /grúa en el segundo año de operaciones.
- Un rendimiento mínimo efectivo de **30 movimientos/hora buque** atracado /grúa en el tercer año de operaciones.
- Un rendimiento mínimo efectivo de **31 movimientos/hora buque** atracado /grúa en el cuarto año de operaciones.
- Un rendimiento mínimo efectivo de **32 movimientos/hora buque** atracado /grúa en el quinto año de operaciones.
- A partir del sexto año de operaciones un rendimiento mínimo efectivo de **35 movimientos/hora** buque atracado /grúa.

3.2.8. Estandarización de los contratos de concesión portuaria

Por favor remitirse al ANEXO N°1 de este documento.



3.2.9. Incentivos de inversión – inversiones adicionales

El Contrato contempla las obras obligatorias iniciales, define sus bases técnicas, especificaciones de construcción, mantenimiento y conservación. Incluyendo aspectos como las obras a realizar por el concesionario, bitácoras y recepción de las obras.

Respecto de nuevas inversiones y las adicionales a las contratadas, se establece que por acuerdo entre el Concesionario y la Administración concedente o decisión unilateral de ésta, motivada en razones de interés público, podrán modificarse las características de las obras y los servicios contratados, donde se deberá compensar al Concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio. Las bases de la licitación fijan el monto máximo de la inversión que el Concesionario está obligado a realizar en virtud de lo dispuesto en el párrafo precedente; asimismo, el plazo máximo dentro del cual la Administración concedente podrá ordenar la modificación de las obras. Las modificaciones no pueden exceder del veinticinco por ciento (25%) del monto total de la inversión inicial contratado.

El pliego de licitación define los niveles de servicio a ser cumplidos por el Concesionario durante todo el período de vigencia de la concesión. No obstante, si durante la vigencia de la concesión, la obra resulta insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en el cartel de licitación y en el contrato de concesión y, por iniciativa de la Administración en casos excepcionales donde medie un interés público razonado, se considera conveniente su ampliación o mejoramiento, se procederá a suscribir un convenio complementario al referido contrato de concesión, cuando las obras sean consustanciales a las obras iniciales concesionadas .

Otro incentivo a la inversión lo constituye el hecho de que el régimen de concesiones portuarias, por ser considerado un servicio público, está exceptuado de aplicársele el art. 9 de la ley 7472 de competencia, que si se le aplica a “todos los agentes económicos”, esta norma promueve la competencia para minimizar precios y elevar la eficiencia y propender por una regulación eficiente (menores costos directos e indirectos).

3.2.10. Incentivos de productividad

Están descritos los indicadores de rendimientos y las consecuencias de su incumplimiento, pero no incentivos a la productividad. Se debe aclarar si hay, porque en lo que se lee del documento no se evidencia alguno.

3.2.11. Otros incentivos a la industria portuaria

Podría mencionarse como un incentivo que la Ley 3091 establece que el Consejo de Administración deberá tramitar las solicitudes de concesión, dentro de los tres meses siguientes a la presentación de éstas, para el establecimiento de servicios portuarios y de transporte privados en la Vertiente



Atlántica, trasladándolas con las recomendaciones pertinentes al Poder Ejecutivo, quien deberá resolver en un plazo no mayor de tres meses.

3.2.12. Régimen de Sanciones

Incumplimientos establecidos por ley

1. La Administración concedente sancionará al concesionario con una multa de ciento cincuenta salarios base mínimo, fijados en el presupuesto ordinario de la República, a quien incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:
 - a) Utilice las aguas, los minerales u otros materiales que aparezcan como consecuencia de la ejecución de las obras, sin la autorización de la respectiva Administración.
 - b) Incumpla la obligación de habilitar una vía de tránsito provisional, cuando la interrupción de los caminos existentes sea imprescindible.
 - c) No conserve las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de empleo y funcionamiento, según lo previsto en el contrato de concesión.
 - d) Destine total o parcialmente el inmueble o las obras, a actividades distintas de las autorizadas, instale o habilite otros servicios diferentes de los contemplados en el contrato de concesión, sin la autorización de la Administración concedente ni la aprobación de la Contraloría General de la República.
 - e) Inicie la etapa de explotación sin la autorización de la Administración concedente.
- 2) Del no pago en tiempo de los cánones o pagos establecidos a cargo del Concesionario. En caso de que el concesionario no cancele alguno de los cánones o pagos establecidos en este contrato, se impondrá una multa del quince por ciento (15%) mensual sobre el monto del canon o pago adeudado. Si el atraso se prolonga por más de tres meses, se interpretará como falta grave y será causal para dar inicio al procedimiento de resolución del contrato de concesión.
- 3) Incumplimiento a las obligaciones referentes a la exoneración de bienes a utilizar en la concesión. El incumplimiento a las disposiciones de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y su Reglamento, así como la cláusula 16.3.7 de este contrato, generan una multa de diez veces los impuestos exonerados, o bien, la resolución del contrato, de acuerdo con la gravedad del hecho.
- 4) De los cobros irregulares de las tarifas autorizadas y calidad. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, podrá sancionar al concesionario por haber efectuado cobros irregulares de tarifas, así como por la prestación del servicio que no se ajuste a los principios de calidad y continuidad. Si se comprobare el incumplimiento, sancionará al concesionario infractor con una multa de cien salarios base mínimo de oficina 1, según el monto que se disponga para ese puesto.

Tipología de las faltas

Los tipos de faltas a considerar se clasificarán en faltas leves, leves agravadas y graves.



Faltas Leves

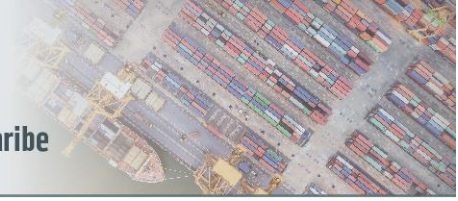
Estas faltas se originan por los incumplimientos que a continuación se detallan, siempre y cuando no se haya solicitado una prórroga para su cumplimiento por razones debidamente justificadas. Se enumeran las siguientes:

- 1) La existencia de atrasos por parte de la Sociedad Concesionaria, superiores a cinco (5) días hábiles en la presentación a la Administración Concedente, de los informes requeridos según lo previsto en este Contrato de Concesión, contados a partir del día siguiente de la fecha prevista como plazo máximo para su entrega por la Sociedad Concesionaria.
- 2) El hecho de que la Sociedad Concesionaria, sus socios, entidades vinculadas o controlantes, no permitieren la inspección de documentos, libros y demás información, o impidieren u obstaculizaren la labor de fiscalización de los funcionarios competentes designados por la Administración Concedente, dentro del plazo otorgado para ello, a efectos de que éstos puedan cumplir, eficaz y eficientemente con sus cometidos de control sobre la actividad de la Sociedad Concesionaria.
- 3) Si el Concesionario no cumple con los estándares de mantenimiento de todos los servicios de conformidad con lo establecido en las Bases Técnicas de la Oferta y el presente Contrato, dentro del plazo señalado por la Administración para su corrección o mitigación, según sea el caso.
- 4) Si en etapa de construcción el Concesionario no cumple con las instrucciones del Gerente de Proyecto impartidas en forma directa y por escrito o a través del Libro de Obras (Bitácora de Obra) y de Explotación, dentro del plazo señalado por ese profesional para acatar las instrucciones
- 5) Si se produjere un atraso respecto de los plazos estipulados en el Plan de Construcción de Obras por razones imputables al concesionario, siempre que ese atraso sea inferior a un cinco por ciento (5%) del plazo total de la obra. De ser superior el retraso, se constituirá, según corresponda falta leve agravada o falta grave.
- 6) Incumplimiento en el inicio de operaciones de la obra concesionada
- 7) Incumplimiento de las obligaciones de facilitar la debida conexión electrónica para el flujo de información entre el concesionario la administración concedente y otras entidades públicas competentes, conforme a lo dispuesto en la cláusula 14.1
- 8) Se haya acreditado el incumplimiento del Concesionario ante la denuncia, petición o queja de los usuarios.

Faltas leves agravadas:

En el ámbito de este Contrato, se consideran infracciones leves agravadas todas aquellas que no están calificadas como infracciones leves o muy graves:

- 1) Tratándose de un incumplimiento calificado como infracción leve, sobre el cual la Administración solicitó la corrección por parte de la Sociedad Concesionaria y que la misma no se haya dado dentro del plazo de los quince (15) días hábiles contados partir de la fecha prevista como plazo máximo para ello, según sea la falta leve que se trate.
- 2) El hecho de que la Sociedad Concesionaria, sus socios, entidades vinculadas o controlantes, con culpa o negligencia, suministraren datos falsos
- 3) La ejecución de obras o instalaciones o el suministro de equipamientos que se computen como inmuebles por destino, sin que hayan sido autorizadas.



- 4) Si se produjere un atraso, entre cinco (5%) y hasta quince por ciento (15%) de los plazos estipulados en el Plan de Construcción de Obras por razones imputables al concesionario.
- 5) Incumplimiento al límite de endeudamiento, autorizado en la cláusula 11.11 del contrato.
- 6) Incumplimiento a la obligación de notificar de previo a la suscripción del contrato de fideicomiso en garantía.
- 7) Incumplimiento del concesionario a su obligación de mantener los seguros vigentes.
- 8) Incumplimiento del porcentaje de contratación del personal de JAPDEVA, durante los
 - a) primeros dos años, siempre y cuando sea imputable al concesionario.
- 9) Incumplimiento de los parámetros de calidad mensuales establecidos.

Faltas graves:

Son Faltas Graves:

- 1) Si la Administración previene al concesionario de manera previa a su vencimiento, la renovación de las garantías y/ o seguros, sin que éste cumpla en plazo, se incurre en incumplimiento; si el incumplimiento persiste por más de 5 días hábiles y hasta 10 días hábiles, por causas imputables al Concesionario, se acredita causal para dar inicio al procedimiento de resolución contractual.
- 2) Si se produjere un atraso por razones imputables al concesionario superior al quince por ciento (15%) con respecto de los plazos estipulados en el Plan de Construcción de Obras.
- 3) Por iniciar las obras sin la aprobación por parte de la Administración Concedente y sin la aprobación por parte del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, así como de otras entidades públicas si corresponde según el ordenamiento jurídico vigente, de los diseños y/o planos y/o estudios técnicos respectivos de las obras de construcción y mejoramiento. El Concesionario deberá paralizar de inmediato la construcción de las obras que no cumplan con este requisito en el momento en que le sea comunicado por parte del Gerente de Proyecto. Si pasaren más de treinta (30) días calendario, sin que el Concesionario haya acatado lo ordenado por el Gerente de Proyecto, la Administración Concedente podrá resolver el Contrato y declarar extinguida la Concesión.
- 4) La interrupción o cierre voluntario total o parcial de los servicios de la Terminal concesionada, sin previa autorización de la Administración Concedente y que obedezca a una causa imputable al Concesionario hasta por un plazo máximo de 10 días hábiles.
- 5) Incumplimiento a la cláusula 18.1, cuando el Concesionario realice la cesión del contrato, sin autorización.
- 6) El hecho de que la Sociedad Concesionaria, sus socios, entidades vinculadas o controlantes, con dolo, suministraren datos falsos
- 7) Incumplimiento a la obligación de mantener el capital social suscrito y pagado.
- 8) Incumplimiento a las regulaciones de la titularidad del capital social de la Sociedad Concesionaria.
- 9) Incumplimiento de las obligaciones referentes al deber de solicitar la autorización para el cambio de casas matrices o miembros del consorcio adjudicatario.
- 10) Incumplimiento de la obligación de fideicometer la reserva de inversión.
- 11) Una vez comprobada la existencia de la falta, le serán aplicadas las multas a la sociedad concesionaria que se detallan en el cuadro 3.

3.2.13. Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP



La normativa legal establece que en la forma determinada en las bases de licitación o en la oferta del concesionario, en el contrato podrán fijarse los siguientes pagos a favor de la administración:

- a. **Un canon⁸⁸ por la explotación de la concesión**, el cual no podrá ser superior al cinco por ciento (5%) de los ingresos brutos generados por la concesión otorgada. El porcentaje, el plazo y la entrega del cobro serán los estipulados en las bases de licitación.
- b. Los pagos extraordinarios al Estado (un pago ofertado en la licitación).
- c. Los que se originen en la entrega de los bienes que se utilizarán en la concesión.
- d. Un pago por concepto de inspección y control del contrato de concesión.

Finalmente, el contrato de concesión estableció las siguientes cifras para el canon de la concesión.

Canon de fiscalización para la fase de explotación

Para la fase de explotación de la Concesión se establece un monto de fiscalización que corresponde al uno por ciento (1%) de los ingresos brutos (sin incluir los ingresos por el cobro de servicio de electricidad por contenedor refrigerado).

Canon por la explotación de la Concesión.

Se fija un canon de un 5% de los ingresos brutos (sin incluir los ingresos por el cobro de servicio de electricidad por contenedor refrigerado), el cual se destinará en su totalidad al desarrollo regional.

Contribución para el Desarrollo Regional

El Concesionario pagará una contribución para el desarrollo de la Provincia de Limón, de un 2.5% de los ingresos brutos (sin incluir los ingresos por el cobro de servicio de electricidad por contenedor refrigerado).

3.2.14. Contraprestación metodología por tipo de carga

No hay una metodología en la que se diferencie el tipo de carga para el cálculo de la contraprestación. El canon variable se determina en función (un porcentaje) del Ingreso Bruto de la Concesión.

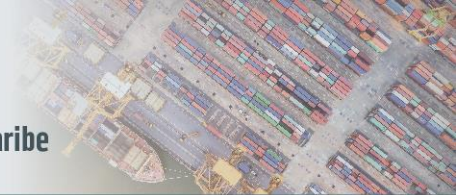
3.2.15. Elementos que conforman la contraprestación portuaria

El elemento que conforma el canon variable es:

- Un Pago Anual Variable: un monto anual variable determinado sobre un 8,5% del Ingreso Bruto de la Concesión.

3.2.16. Diferencias en metodologías entre países (US por tn, US por cont, US por m2.)

⁸⁸ En este contrato se usa el término “canon”, de forma equivalente al término “contraprestación” utilizado en otros países. Al referirnos al caso de Costa Rica, en esta sección se mantiene el uso de la palabra canon para ser consecuentes con los textos originales del contrato de concesión.

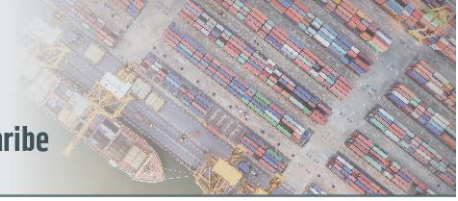


En este caso, el Canon depende indirectamente del volumen de carga movilizada en la terminal, ya que va atado a los Ingresos Brutos Totales.

Resalta como diferenciación, que se incorpora un gravamen de carácter social, como es el Fondo de Desarrollo de la Provincia de Limón que no se ajusta a la evolución del negocio portuario.

3.2.17. Otros pagos a cargo de los terminales portuarios

Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Garantías	Durante el período de la inversión, la concesionaria constituirá una garantía equivalente al 7% del valor de la inversión total hasta la ejecución de las obras comprometidas. Luego de ese momento, la garantía a constituir tendrá un valor de seis (6) veces el valor de una contraprestación anual, que se ajustará de acuerdo al Código Fiscal Federal.
Seguros	La Concesionaria, durante todo el plazo de la concesión, será responsable de que todas las instalaciones y construcciones del puerto se encuentren aseguradas, incluidos el señalamiento marítimo, obras de atraque y muelles, patios, almacenes y edificaciones, contra riesgos derivados de incendios, colisiones o fenómenos meteorológicos o sísmicos, así como los que cubran la responsabilidad civil que pudiera surgir por la prestación de los servicios. Las constancias del aseguramiento y de su renovación anual deberán entregarse a la SCT dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la fecha del otorgamiento del presente título, o inmediatamente después de la expiración de cada periodo anual, según corresponda. La concesionaria traslada la parte correspondiente a los contratos de cesión parcial de derechos y prestatarios de servicios con idénticas condiciones.
Mantenimiento	La concesionaria es responsable de conservar los bienes por lo menos en el mismo estado en que se le entregan, por lo que es responsable de que se efectúen los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de las obras e instalaciones del recinto portuario. Dichos trabajos se efectuarán conforme se establezca en el programa de mantenimiento y mejoras contenido en el programa operativo anual. También se incluye el dragado y señalamiento en los canales de acceso y maniobra interna, garantizando la profundidad establecida en el programa maestro. La concesionaria traslada estas obligaciones proporcionalmente a los contratos de cesión parcial de derechos y a los prestatarios de servicios. El concesionario está obligado a mantener un fondo de reserva para afrontar estos gastos, que es verificado por la SCT.

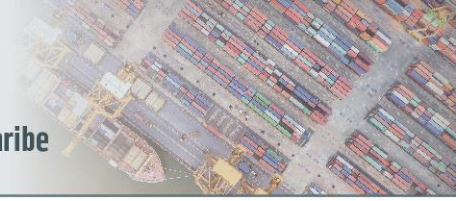


Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Inversiones obligatorias	Son obligatorias las inversiones comprometidas en el plan de inversión entregado a la SCT para garantizar la ejecución de los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, la prestación de los servicios comprometidos y los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes concesionados.
IVA e Impuesto a la Renta	En tanto sociedades mercantiles, están obligadas al pago de las obligaciones según la Ley General de Sociedades Mercantiles. El IVA diferencia dos tipos de tasa sobre las ventas: 10% en las zonas fronterizas y el 15% en las restantes. El Impuesto Sobre la Renta se calcula a tasas variables (según el monto de la renta) que van desde 1,92% al 35% (rentas superiores a \$ 291.5000). Hay incentivos fiscales en la zona fronteriza norte (-10%)
Seguridad	La concesionaria debe garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones amarradas en el muelle de la terminal y, en general, de las personas y los bienes; para lo cual se encargará de tomar las medidas necesarias para evitar la presencia de personas ajenas a la operación de la Terminal y, en general, ejercer la vigilancia en el área de la misma, efectos para los cuales instalará, a su cargo y costo los equipos y sistemas necesarios.
Ambiental	La concesionaria deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y ^{protección} del ambiente. La concesionaria asume las responsabilidades derivadas de los daños que, en materia de ecología y de protección del ambiente, se causen a partir de la entrega y recepción de la concesión.
Prevención de Riesgos	No se mencionan disposiciones específicas para la prevención de riesgos. Más allá de las obligaciones de constituir garantías y/o fianzas

3.2.18. Carga de los pagos (contraprestación, otros pagos) para los concesionarios.

La contraprestación (canon) variable se determina en función (un porcentaje) del Ingreso Bruto de la Concesión. Los elementos que conforman la contraprestación (canon) son:

- Pago Anual Variable: Monto anual variable determinado sobre un 8,5% del Ingreso Bruto de la Concesión.



Canon fijos estipulados

De acuerdo con el contrato, no se aplican un canon fijo al inicio o durante el plazo.

Canon variable

De acuerdo con el contrato el canon corresponde al 8,5% de los ingresos brutos del concesionario. Para hacer dicho cálculo es necesario estimar los Ingresos brutos a partir de la posible evolución de la actividad de movilización de carga de la terminal y de otros servicios que puede prestar el operador en la terminal.

Movimiento de carga en la Terminal

Como la terminal recién ha entrado en operación, no se cuenta con datos de evolución de actividad; se adoptaron para fines de calcular el canon dos escenarios: uno inicial de 500 mil TEU y uno a plena ocupación de la actual capacidad: 1 millones de TEU.

Estimación del canon

La siguiente tabla muestra los valores de canon total estimado para los dos escenarios y supuestos de tarifas y actividad que se indica en el Anexo.

Carga movilizada (TEU)	500.000	1.000.000
Total Ingresos	91.074.020	182.148.039
Tasa canon contratado	8,5%	8,5%
Canon anual estimado	7.741.292	15.482.583
Canon por TEU US\$	15,5	15,5
Canon por Ton US\$	1,5	1,5

3.2.19. Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones



Siendo que una de las contraprestaciones es en concepto de inspección y control del contrato de concesión, se entiende que dichos fondos serán aplicados en las actividades de administración, supervisión y control por parte de la autoridad reguladora.

La Contribución al Desarrollo Regional de la provincia de Limón se deposita en un Fideicomiso que debe constituir el concesionario y está destinado a una actividad totalmente ajena al negocio portuario.

3.3. México

3.3.1. Marco Regulatorio vigente

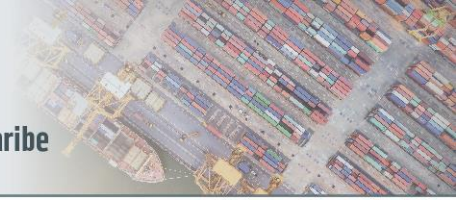
Ordenamiento Institucional

Hasta 1993, en México existía un único operador de servicios portuarios llamado PUMEX, Puertos Mexicanos. No existía la posibilidad de que otra entidad autorizara la construcción y/o explotación de infraestructura portuaria. En 1993 dos hechos marcaron la reforma portuaria en el país. En primer lugar, se destaca la disolución de PUMEX; en segundo lugar, la reforma tomó entidad jurídica con la sanción de la nueva Ley de Puertos, bajo los siguientes objetivos:

- Creación de una administración descentralizada -Autoridades Portuarias Integrales (en adelante API)- en cada puerto o grupo de puertos, para promover la participación de la inversión privada en los puertos y ser depositarias, por concesión, de las funciones de administración, construcción, operación y prestación de servicios que hasta entonces habían sido realizadas por el Gobierno Federal.
- Fomento de la competencia con la libre entrada de empresas en la operación de terminales y la prestación de servicios que garanticen las gestiones satisfactorias de calidad, seguridad y permanencia.
- Simplificación de la regulación portuaria y coordinación de las distintas autoridades y la aplicación de regulaciones, cuando corresponda, para evitar prácticas desleales o monopólicas.

Las API son sociedades mercantiles concesionarias del puerto cuyo objeto es el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios. Sin embargo, en la mayoría de los puertos se ha transferido el objeto social a la Iniciativa Privada, mediante procesos de licitación. Se identifican tres tipos de API: Federal, Estatal y Privada

La forma de organización portuaria establecida para México es del tipo “Landlord”, ya que el Estado mantiene la propiedad de los inmuebles y en general el recinto portuario, privatizando la mayoría de los servicios. Es decir, se transfiere a los particulares la prestación de los servicios portuarios tales como las maniobras, almacenaje, remolque, pilotaje, lanchaje, amarre, y otros servicios. En el caso de los inmuebles, el Estado concede por un periodo determinado a las API, la administración de terrenos, muelles, patios, almacenes, cobertizos, señalamiento marítimo, obras de protección y éstas a su vez pueden cederlos a particulares, contratando con terceros la operación de terminales e instalaciones portuarias, mediante una cesión de derechos para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados, así como también contratar con terceros la prestación de servicios portuarios.



La Ley de Puertos delimita las funciones de la administración y de la autoridad, a fin de evitar intervenciones discrecionales. El Gobierno Federal actúa como máxima autoridad portuaria, a través de la Secretaría de Comunicación y Transporte y garantiza las concesiones. En los casos en que no exista competencia, puede fijar tarifas máximas. Por otra parte, la reforma portuaria en México, exige que en las áreas de uso común de los puertos, así como en las terminales, marinas e instalaciones públicas, los servicios portuarios deban prestarse a todos los usuarios solicitantes sin exclusiones y de manera regular, en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio. Por su parte, se establece el carácter mercantil de los servicios portuarios y la libertad de contratación de estos por parte de los usuarios con el prestador que mejor se adapte a sus requerimientos.

Inversiones

De acuerdo con la Ley de Puertos, la Secretaría de Transporte y Comunicaciones (en adelante STC) es la encargada de otorgar derechos de concesión o permisos para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios. En el caso de que se trata de una Administración Portuaria Integral, el otorgamiento de estos derechos es mediante una concesión. Si las áreas portuarias se encuentran fuera de una Administración Portuaria Integral, estos derechos podrán ser otorgados mediante una concesión, en caso de bienes de dominio público, o mediante permisos en caso de la prestación de servicios portuarios.

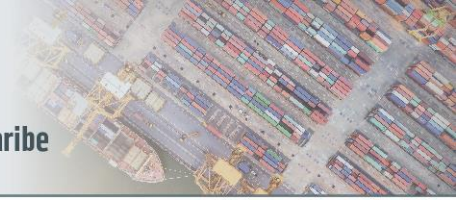
Los puertos mexicanos no tienen apoyos económicos para poder operar, dejaron de recibir subsidios y operan con utilidades, lo que les permite cubrir su gasto corriente, realizar el mantenimiento correctivo y preventivo de sus instalaciones y equipos, realizar obras de infraestructura, pagar impuestos y obligaciones contractuales y cubrir una contraprestación al Gobierno Federal por el usufructo de los bienes concesionados.

Régimen de servicios y tarifas

De acuerdo con la Ley de Puertos, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte puede establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable.

Por su parte, conforme a la misma Ley, las API, pueden determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos.

En este marco regulatorio, las tarifas fueron liberalizadas en general, salvo en aquellos casos que no existe competencia suficiente. En el caso de los servicios portuarios prestados por las API el sistema de precios es un price-cap, con una revisión quinquenal que trata de ver las ganancias en eficiencia producidas como resultado de la competencia, y la reforma en general. El esquema de derechos con tarifas máximas se basa en principios de centros de costo por puerto, a fin de eliminar los subsidios cruzados y recuperar vía ingresos los costos que ocasionan los servicios otorgados.



Las facultades legales referidas a la fijación, regulaciones y tarifas son como sigue: corresponde a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecer las bases para fijar tarifas de los bienes y servicios, en los que intervenga la administración federal. Por su parte, corresponde a la SCT otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos portuarios, auxiliares y conexos. La Ley de Puertos faculta también a la SCT para establecer las bases de regulación tarifaria. A su vez, dentro de ella, le corresponde a la Dirección General de Puertos.

Las cuotas de atraque y muellaje de las tarifas por el uso de infraestructura portuaria en terminales, marinas e instalaciones portuarias de uso particular son fijadas libremente por los concesionarios, aunque deben registrarse en la Dirección General de Puertos de la Secretaría antes de su aplicación.

En cuanto a las API, las bases y lineamientos para las distintas tarifas aplicables en los puertos son aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, pero la ley (artículo 61) confiere al concesionario la potestad de establecer regulación tarifaria y de precios en los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios que celebre, pudiendo ser suprimida, parcial o totalmente, cuando así lo indique un dictamen de la Comisión Federal de Competencia.

Por su parte, las API deben cumplir con contraprestaciones hacia el Gobierno Federal por el usufructo de los bienes recibidos en concesión. Las mencionadas contraprestaciones se basan también en una ecuación general.

En el caso de las terminales concesionadas por las API, la regulación tarifaria se ha dado en condiciones diferentes en cada caso, hoy en día en la mayor parte de los casos son libres, debiéndose registrar con la Autoridad Portuaria, y estas permanecen vigentes por un periodo mínimo de seis meses. Las tarifas registradas son máximas y el nivel de aplicación es de carácter comercial de acuerdo con el volumen, pero siempre en igualdad de condiciones. De hecho, en caso de inconformidad los Contratos de Cesión prevén la regulación tarifaria por parte de las API.

Régimen de Competencia

En México, conforme a lo establecido en la Ley de Puertos, los actos de los concesionarios,

“permisionarios”, operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestadores de servicios, están sujetos a las disposiciones generales aplicables en materia de competencia económica, incluyendo los casos en que se fijen precios y tarifas máximas de acuerdo con dictámenes de la autoridad de defensa de la competencia.

Las API impulsan el desarrollo de nuevas terminales mediante el ingreso de nuevos operadores en el puerto, estableciendo de esta forma un marco de competencia sobre la base del régimen de concesiones a privadas.

3.3.2. Estructura de los contratos

Si bien no hay un listado de obligaciones y derechos de las partes, las diferentes API asumen los surgidos de la Ley de Puertos y sus reglamentaciones, teniendo, en términos generales, la siguiente estructura contractual:



Objeto de los contratos

El objeto principal es la administración general de cada puerto, según el siguiente detalle:

1. El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran el recinto portuario de cada puerto
2. El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario.
3. La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en el recinto de que se trata, y
4. La prestación de los servicios portuarios.

Titularidad de los bienes

El Estado Federal sigue manteniendo la titularidad de los bienes (Ley General de Bienes Nacionales) no otorgando a los concesionarios derechos reales ni acción posesoria sobre los mismos.

Sesión de derechos

Las API podrán ceder solo parcialmente los derechos y obligaciones derivados de esta concesión (artículo 30) teniendo prohibido otorgar mandatos cuyo ejercicio implique que la administración portuaria integral pueda ser ejercida por terceros.

Control mayoritario por mexicanos.

La API se obliga a mantener su estructura de capital y su consejo de administración, de tal forma que siempre la facultad para determinar el control administrativo y el manejo de la empresa recaiga mayoritariamente en los socios mexicanos.

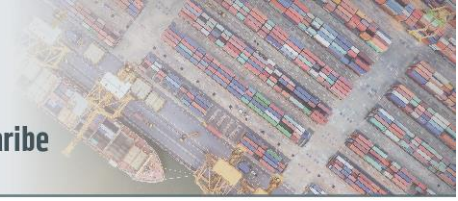
Asimismo, someterán a la autorización previa de la SCT los acuerdos de fusión, de escisión, de disminución del capital pagado, fijo o variable, de la sociedad, o de retiro de aportaciones de los accionistas o los cambios en la tenencia de las acciones representativas de su capital social que provoquen una modificación en el control administrativo de la empresa, la que deberá ser resuelta en el plazo de 20 días a contar desde la presentación.

Contraprestación al Gobierno Federal.

Las API pagarán al Gobierno Federal como única contraprestación el aprovechamiento que fije la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a propuesta de la SCT pagaderos en moneda mexicana.

3.3.3. Evolución de los contratos

La administración portuaria en México ha sufrido grandes transformaciones durante los siglos XX y XXI, pudiéndose identificar tres momentos importantes:



1. El sistema portuario antes de las reformas legales de 1989.
2. La mejora del sistema portuario que tuvo lugar en 1989.
3. El marco normativo vigente de la administración portuaria de 1993.

La actividad portuaria en México antes de la Reforma Portuaria de 1989 estaba regulada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 y la Ley de Puertos de 1970. Este marco regulatorio establecía que el Gobierno Federal era el encargado del control, operación y desarrollo de los puertos. Además, la rectoría portuaria era ejercida por varios organismos del Gobierno Federal. El modelo portuario mexicano podía ser clasificado como “service port” prestados por empresas paraestatales, a través de los sindicatos portuarios. El gobierno Federal monopolizaba la gestión portuaria.

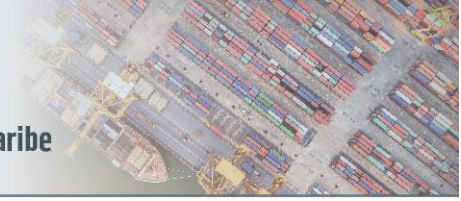
En la década de los setenta, el Gobierno Federal intentó hacer más eficientes los puertos mexicanos por medio de la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, que no logró su cometido. En 1986 México ingresó al Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT, por sus siglas en inglés). La entrada de México al GATT fue uno de los primeros pasos para implementar la nueva política económica de México, que abrió el camino para la firma del tratado de libre comercio con Canadá y Estados Unidos, el cual entró en vigor en 1994. A partir de 1986, el Gobierno Federal adoptó una serie de medidas económicas para liberar ciertos sectores económicos y privatizar algunas empresas estatales. Esta situación desencadenó la reforma portuaria de 1989.

En 1989, se constituyó un órgano descentralizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), denominado Puertos Mexicanos que buscó ordenar la política portuaria y hacer más eficiente la operación de los puertos mexicanos. Sus principales funciones eran administrar, operar, equipar, construir y dragar los puertos comerciales. Contaba con una representación en cada puerto. Además, administraba directamente 22 de los 73 puertos existentes en ese entonces. Por su parte, la Dirección General de Puertos y Marina Mercante tenía el control de las concesiones y permisos otorgados a las terminales privadas.

Los problemas operativos de los puertos continuaron, ya que los servicios portuarios en los principales puertos seguían siendo prestados por empresas paraestatales, a través de los sindicatos portuarios. Además, existió una escasa participación privada en la prestación de servicios de maniobra de mercancía, a pesar de que la legislación portuaria permitía esta situación. A su vez se provocó una indefinición entre las atribuciones de este organismo y de los organismos centralizados de la SCT, para atender y resolver los problemas de operativos de los puertos.

En 1992, el Gobierno Federal decretó la extinción de Puertos Mexicanos, debido a que era necesario crear una nueva administración portuaria más eficiente, así como permitir la participación del sector privado en los puertos nacionales. A partir 1993, el sistema portuario mexicano está regulado por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Puertos y su respectivo reglamento.

Las reformas portuarias de 1993 crearon un sistema de administración portuaria, que puede ser clasificado como “Landlord”, ya que la SCT mantiene las funciones regulatorias, las API están



dedicadas a la infraestructura portuaria y los agentes privados prestan servicios portuarios derivados del uso de la superestructura portuaria.

El Gobierno Federal promulgó la Ley de Puertos que creó un nuevo marco legal para el sistema portuario, con los siguientes objetivos:

- Permitir la participación privada para acelerar la ampliación y modernización de la infraestructura portuaria, con la finalidad de satisfacer las necesidades crecientes de los actores del transporte marítimo.
- Permitir la inversión extranjera.
- Garantizar la inversión necesaria para mejorar los muelles, las vías de conexas, las vialidades, los accesos, las bodegas, las instalaciones graneleras de los puertos, entre otras.
- Generar inversión pública y privada para construir infraestructura, que permita frenar los índices de saturación de los puertos.
- Lograr un sano financiamiento del desarrollo portuario, una mayor participación privada y una disminución de fondos públicos.
- Incrementar la eficiencia de los puertos para hacerlos más competitivos a nivel internacional.
- Promover el desarrollo comercial, industrial, pesquero y turístico de los puertos.
- Crear la figura de la Administración Portuaria Integral (API).

La reestructuración del sistema portuario basada en los siguientes ejes fundamentales:

1. La nación conserva el dominio inalienable sobre la tierra y el mar, que conforma el área portuaria.
2. La descentralización de la administración y operación portuaria para permitir que los puertos puedan desarrollar su gerencia y finanzas, por ellos mismos.
3. La privatización de la operación y prestación de los servicios portuarios, así como permitir que los particulares puedan invertir en la infraestructura necesaria para realizar dichos fines.
4. El desarrollo de un ambiente de competencia entre los operadores portuarios del puerto y la liberación de tarifas con base en las condiciones del mercado.

Además, la entrada en vigor de la Ley de Puertos cambió el rol de los sindicatos en la prestación de servicios portuarios. Entre 1994 y 1995, los contratos colectivos de trabajo fueron liquidados y un nuevo marco legal en materia laboral fue establecido para constituir una nueva gobernanza portuaria.

La Ley de Puertos establece que la SCT es la titular de la autoridad portuaria, la cual es ejercida por la capitanía de cada puerto. Dicha ley también señala que el Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria es un grupo de coordinación interinstitucional, entre la Secretaría de Marina y la SCT, para aplicar las medidas de protección marítima y portuaria, así como para la atención de incidentes marítimos y portuarios.

Actividades que debe realizar la SCT, entre las cuales se destacan las siguientes:



- Formular y conducir las políticas y los programas para el desarrollo del sistema portuario con apoyo de la Dirección General de Puertos.
- Fomentar la participación de los sectores social y privados, así como de los gobiernos estatales y municipales, para la explotación de puertos y terminales e instalaciones portuarias.
- Impulsar la competitividad de los puertos en sus instalaciones, servicios y tarifas.
- Promover la eficiencia de los servicios portuarios.
- Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones necesarias para construir, establecer, administrar, operar y explotar los puertos o terminales o instalaciones portuarias, así como para prestar los servicios portuarios.
- Verificar el cumplimiento de las concesiones otorgadas, así como aplicar las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento.
- Establecer las bases de regulación tarifaria y política de precios.

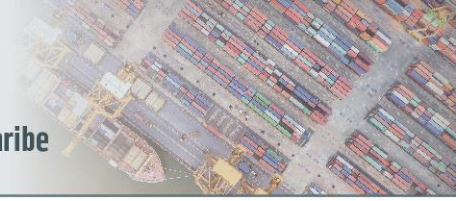
Adicionalmente, la SCT está facultada para otorgar concesiones a las Administraciones Portuarias Integrales (API) con la finalidad de administrar, planear, promocionar y construir la infraestructura en los puertos concesionados, por un plazo máximo de 50 años, con una posibilidad de prórroga por un término similar.

Las API son sociedades mercantiles con personalidad jurídica y patrimonio propio y adopta la figura jurídica de una Sociedad Anónima de Capital Variable de naturaleza paraestatal. Actualmente existen 16 API del Gobierno Federal, 5 API de Gobiernos Estatales, 2 API de Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y 1 API privada.

La API es autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecen sus políticas y normas internas, tomando en cuenta los límites establecidos por la legislación portuaria. Cada API recibe en calidad de concesión por parte del Gobierno Federal los activos de los puertos, a cambio de una compensación.

Las API tiene el encargo, vía concesión, de realizar las siguientes acciones:

- Planear, programar y ejecutar la promoción, operación y desarrollo del puerto para lograr una mayor eficiencia y competitividad.
- Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.
- Construir, operar y explotar terminales e instalaciones portuarias por sí o a través de terceros, mediante contrato de concesión parcial de derechos.
- Determinar las reglas de operación del puerto, como son los horarios del puerto y los requisitos que deben cumplir los prestadores de servicios portuarios.
- Asignar las posiciones de atraque.
- Operar los servicios de vigilancia, de control de los accesos, de tránsito de personas y vehículos en las áreas terrestres del recinto portuario.
- Establecer las tarifas portuarias aplicables a los operadores, tomando en cuenta las tarifas mínimas y máximas, así como las reglas establecidas por la SCT.



- La API debe elaborar un programa maestro de desarrollo portuario que deberá ser autorizado por la SCT.
- La API puede celebrar contratos de cesión parcial de derechos para permitir la explotación y operación de instalaciones y terminales, por parte de agentes privados. Las cesiones parciales de derecho y los contratos de prestación de servicios son asignadas por medio de concurso público. Sin embargo, la API puede establecer excepciones al otorgamiento de concesiones y contratos por medio de concurso público, cuando el servicio portuario haya sido señalado como de libre entrada en el programa maestro de desarrollo del puerto o se preste en áreas de uso común.
- Las API otorgan los contratos de prestación de servicios casi de forma automática. Dichos servicios están abiertos a la libre competencia y los precios son libres. Los servicios de maniobra para la transferencia de mercancía son realizados por operadores portuarios privados.

3.3.4. Obligaciones del concesionario

Programa maestro.

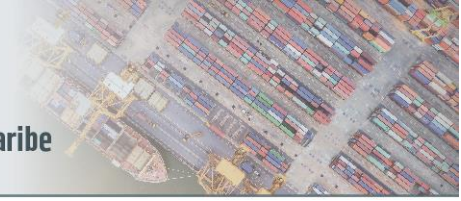
Las API se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario que deberá entregar a la SCT, para su aprobación, dentro de los noventa días naturales siguientes a la fecha del presente título, el que deberá considerar los siguientes aspectos:

- Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de los mismos.
- Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los modos de transporte.
- Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables.
- Los servicios y las áreas en los que, en términos del artículo 46 de la Ley, deba admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos.
- Los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes que se concesionan.
- Los demás conceptos que deban incluirse en los términos de la Ley o del presente título.

Programa operativo anual.

La API elaborará su programa operativo anual, en el que se considerarán las acciones que llevará a cabo para dar cumplimiento a los objetivos, estrategias, metas y demás obligaciones establecidas en el programa maestro de desarrollo portuario, así como los compromisos de productividad que, para el ejercicio de que se trate, la concesionaria se propone alcanzar directamente o a través de los terceros con los que tenga celebrados contratos.

Obras



Para la realización de obras nuevas, la API deberá contar con un dictamen técnico que emita un profesional autorizado por la SCT. Dicho dictamen y el proyecto ejecutivo correspondiente deberán someterse a la autorización de la SCT, previamente al inicio de las obras, debiendo resolverse en un plazo no mayor de 60 días.

Conservación y mantenimiento.

La API deberá conservar los bienes concesionados por lo menos en el mismo estado en que se le entregan, por lo que será responsable de que se efectúen los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de las obras e instalaciones del recinto portuario.

Dragado y señalamiento marítimo.

La API realizará las obras y trabajos de dragado de mantenimiento en los canales de acceso general y en el área concesionada, que sean necesarios para conservar la profundidad requerida para las maniobras marítimas y para la navegación interior, que no será inferior a la establecida en el programa maestro de desarrollo portuario.

Capacidad del puerto.

La API es responsable ante la SCT de que en el puerto se atiendan las demandas de manejo de las cargas de los usuarios, para lo cual deberá asegurarse de que se establezcan las condiciones de operación y se cuente con el equipamiento que garanticen la máxima seguridad y eficiencia.

Fondo de reserva.

La API se obliga a constituir un fondo de reserva para mantenimiento mayor, ampliación y modernización de la infraestructura portuaria, con los montos y mecanismos que se determinarán conforme a los lineamientos que se establezcan por la SCT.

Medidas de seguridad.

La API deberá adoptar las medidas conducentes a garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones y, en general, de las personas y los bienes, para lo cual, entre otros, se encargará de:

- Cuidar que los servicios, maniobras, trabajos y actividades del puerto se realicen de manera que no se obstruyan las áreas navegables, ni se afecte la adecuada operación de las instalaciones portuarias.
- Instalar por su cuenta servicios de vigilancia y operar el sistema de control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del puerto y sin perjuicio de las facultades del capitán del puerto y de las demás autoridades competentes.
- Verificar que la entrada al puerto de embarcaciones o vehículos portadores de sustancias inflamables, explosivas o peligrosas, así como el almacenamiento de éstas, cuenten con las autorizaciones, cumplan con los requisitos y se ajusten a las normas de seguridad establecidos en las reglas de operación del puerto o por las autoridades competentes. En caso de



incumplimiento, tomará las providencias conducentes y dará el aviso que corresponda al capitán de puerto y a las demás autoridades competentes.

- Instalar en lugares de fácil acceso, equipos y sistemas contra incendios, así como vigilar su buen funcionamiento, su disponibilidad para uso inmediato y capacitar a las personas que deban operarlos.
- Contar con un programa para casos de siniestros o emergencias en el puerto

Preservación del ambiente.

La API deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente.

3.3.5. Obligaciones del estado

Términos de la concesión

El plazo de vigencia establecido para las concesiones, permisos o autorizaciones de explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, es de cincuenta (50) años, previéndose la posibilidad de renovación por igual plazo.

3.3.6. Estándares de desempeño

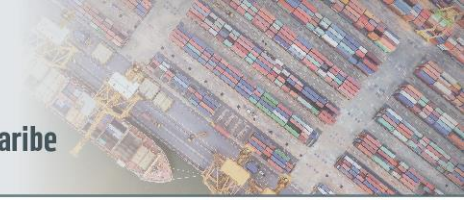
Eficiencia y productividad del puerto.

No se establecen indicadores y/o estándares de desempeño, si bien las API se obligan a que la operación del puerto se realice con la mayor eficiencia y productividad, por lo que sus procedimientos y reglas de operación serán orientados al logro de dicho objetivo, según criterios establecidos por el mercado, las navieras, los dueños de las cargas, etc.

La operación del puerto se sujetará a las reglas que formule la Concesionaria (API) y que, previa opinión del Comité de Operación las someterá a la autorización de la SCT. El Comité de Operación está integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. Es presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

3.3.7. Estandarización de los contratos

Por favor remitirse al numeral 3.7.1. de este documento.



3.3.8. Incentivos a la inversión

Las normas de México no contemplan incentivos específicos a las inversiones portuarias, ni otorga subsidios de ningún tipo, estando la actividad sujeta a su normal evolución comercial. Igualmente, las normas que regulan la inversión extranjera excluye algunas actividades entre las que se citan “control, supervisión y vigilancia de puertos, aeropuertos y helipuertos”, pudiendo ser ejercidas únicamente por empresas mexicanas. Sin embargo, la ley de puertos establece la opinión favorable de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) sobre la rentabilidad económica de los proyectos, entendiendo por tal el resultado de comparar los ingresos monetarios susceptibles de ser generados por el uso, aprovechamiento o explotación de los bienes de dominio público y servicios públicos concesionados, con respecto a los costos que se generarían por la realización del proyecto que se pretende concesionar, durante el horizonte temporal de evaluación. Esta evaluación se realiza con base en la evaluación que llevó a cabo el oferente sobre la rentabilidad económica del proyecto, así como la documentación que utilizó para realizar dicha evaluación, a fin de que esta última dependencia en un plazo no mayor a treinta días emita su opinión al respecto. Si bien este mecanismo no constituye un mecanismo de incentivos podría considerarse un mecanismo para evitar inversiones de inciertas.

3.3.9. Incentivos a la productividad

Los contratos no especifican condiciones y/o métodos que incentiven a los concesionarios (API) a incrementos en la productividad. Solamente en la norma legal y en los contratos de concesión se indica que los concesionarios son los responsables de satisfacer la demanda del mercado con su capacidad instalada actual, la que estará obligada a incrementar en la medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan.

La determinación de estos procedimientos los realiza la concesionaria en respuesta a las exigencias internacionales de la propia demanda. Una vez definidos son tomados en consideración para la redacción del plan de negocios y el programa de inversiones que se hubiera presentado con la propuesta técnica en el concurso.

En el régimen de contraprestaciones se advierte que podría interpretarse como un desincentivo que a los puertos con mayores volúmenes de operaciones se les aplique un mayor porcentaje sobre sus II.BB.

Características de los servicios.

La API es responsable ante la SCT de que, en las áreas de uso común y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, bajo la administración de una API, los servicios portuarios se presten de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio. Los turnos y prioridades los establece la API en las reglas de operación del puerto.



3.3.10. Otros Incentivos a la industria portuaria

Si bien el sistema portuario mexicano no incluyen acciones específicas que incentiven a la industria, el gobierno de México implementa desde el año 2008 un programa subsidiario a la actividad privada denominado “Programa Nacional de Desarrollo Portuario” instrumento de planeación cuyo propósito es llevar a la práctica el Programa Sectorial de la SCT en materia portuaria así como incorporar a la organización portuaria al desarrollo estratégico del sistema portuario nacional con visión al año 2030. El Programa Nacional de Desarrollo Portuario fue elaborado con fundamento en la Ley de Planeación, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Puertos y el Reglamento de la SCT y se propone alcanzar los siguientes objetivos:

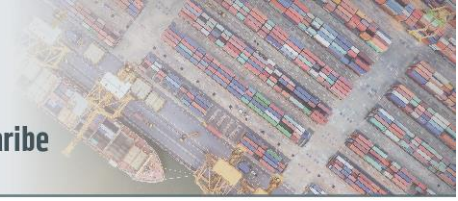
1. Fomento a la competitividad de actividades portuarias con el impulso de la comunidad portuaria.
2. Alinear la estrategia de los puertos y de los litorales con la estrategia del sistema portuario nacional, utilizando un modelo de gestión.
3. Contribuir a la descentralización, el reordenamiento y al federalismo en un entorno costero sustentable.
4. Atraer, facilitar y promover la inversión pública y privada.
5. Desarrollo de nuevos puertos e instalaciones.
6. Promover la generación de empleos de calidad en los puertos.
7. Maximizar la aportación de valor del SPN a las cadenas productivas para coadyuvar al desarrollo económico y social.

3.3.11. Sanciones

La Ley de puerto sanciona a los concesionarios ante los siguientes incumplimientos:

1. Incumplir con las condiciones de construcción, operación y explotación de los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias de acuerdo con lo establecido en los reglamentos, programa maestro de desarrollo portuario, título de concesión y normas oficiales mexicanas, el equivalente a la cantidad de cinco mil a doscientas mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización (UMA)⁸⁹ al momento de cometerse la infracción.

⁸⁹ La Unidad de Medida y Actualización (UMA) es la referencia económica en pesos mexicanos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores. Lo determina el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) Sus valores para el año 2019 son: Diario \$ 84,49 | Mensual \$ 2.568,50 | Anual \$ 30.822.

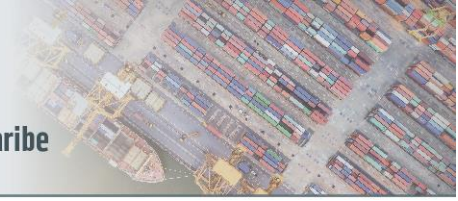


2. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias sin la concesión respectiva, hasta con cien mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
3. Prestar servicios portuarios sin el permiso o contrato correspondiente, el equivalente a la cantidad de un mil a cincuenta mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
4. Construir embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares sin el permiso correspondiente, hasta con quince mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
5. Ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de la concesión sin la autorización de la Secretaría, hasta con doscientos mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
6. Aplicar tarifas superiores a las autorizadas, hasta con veinte mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
7. Efectuar modificaciones substanciales al programa maestro de desarrollo portuario sin autorización de la Secretaría, hasta con cien mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
8. No presentar los informes obligatorios, hasta con tres mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
9. No registrar las modificaciones menores al programa maestro de desarrollo portuario, hasta con un mil veces el valor de la UMA al momento de cometerse la infracción.
10. Incumplir con la prestación de servicios a todos los solicitantes de manera permanente, uniforme y regular, en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el equivalente a la cantidad de un mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción.
11. Incumplir con la obligación de admitir a todos aquellos prestadores de servicios que satisfagan los requisitos que se establezcan en los reglamentos y reglas de operación respectivos, teniendo los usuarios la oportunidad de seleccionar al prestador de servicios que convenga a sus intereses, hasta con treinta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción.
12. Incumplir con la respuesta a tiempo a un pedido de adjudicación directa o de un llamado a concurso para operar una terminal o instalación, o en prestar servicios en el área a cargo de un administrador portuario, el equivalente a la cantidad de diez mil a cincuenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción, y Las demás infracciones a esta Ley o a sus reglamentos, el equivalente a la cantidad de cien a setenta mil veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará una multa por el doble de la cantidad que resulte conforme a este artículo.

3.3.12. Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) es quien define los conceptos y montos de las contraprestaciones (aprovechamientos en el léxico mexicano) que las distintas API deben hacer a la SCT.



Éstas se definen como un porcentaje sobre los ingresos brutos totales percibidos por las Administraciones Portuarias Integrales (API), distinguiendo en dos valores según el volumen de operaciones de los puertos.

API	Contraprestación (Aprovechamiento)
Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Salina Cruz, Altamira, Tampico, Tuxpan, Coatzacoalcos, Progreso, Baja California Sur, Cabo San Lucas, Campeche, Dos Bocas, Huatulco, Puerto Chiapas, Puerto Vallarta, Quintana Roo, Tabasco y Tamaulipas	6 por ciento, sobre los ingresos brutos totales calculados con base en flujo de efectivo que reciba la API del cual se podrá disminuir un monto equivalente a la inversión que realice conforme al Programa Maestro de Desarrollo Portuario por un importe que represente hasta 1.5 por ciento de sus ingresos brutos totales que reciba la API.
Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz	9 por ciento, sobre los ingresos brutos totales calculados con base en flujo de efectivo que reciba la API del cual se podrá disminuir un monto equivalente a la inversión que realice conforme al Programa Maestro de Desarrollo Portuario por un importe que represente hasta 2.25 por ciento de sus ingresos brutos totales que reciba la API.

3.3.13. Por tipo de carga

No se prevé en la normativa contraprestaciones por tipo de cargo, sino solamente sobre los ingresos brutos percibidos.

Elementos que componen la contraprestación

Los elementos considerados son dos:

1. Los ingresos brutos realizados por cada puerto, a período vencido.
2. El porcentaje de ese ingreso determinado por la SHCP para cada puerto.

De esto modo se consigue que las contraprestaciones (aprovechamientos) sean proporcionales a las tarifas que las API cobran por sus servicios y su volumen de operaciones.

Facilita a su vez un aprovechamiento consistente en tanto el porcentaje es menor para las API que obtienen ingresos más bajos.

Y adicionalmente, exhibe una cierta neutralidad en cuanto a los incentivos que puedan tener las API entre proporcionar directamente los servicios o los subcontraten con terceras empresas, cosa promovida en la ley de puertos.



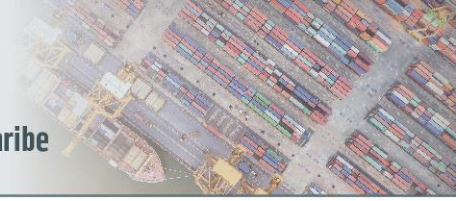
3.3.14. Diferencias principales entre las metodologías (US ton, US Cont, etc)

Como en otros casos estudiados, la contraprestación (aprovechamiento) depende indirectamente del volumen de carga movilizada en la terminal y las tarifas aplicadas, ya que se determina como un porcentaje de los Ingresos Brutos Totales percibidos por la concesionaria.

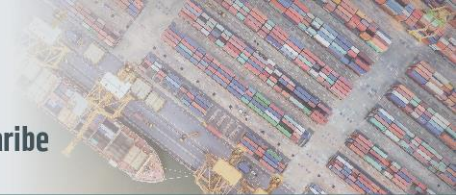
Resalta como diferencia, que se distinguen unos porcentajes diferenciales entre los puertos según los volúmenes operados (los puertos más grandes abonan mayores contraprestaciones).

3.3.15. Otros pagos

Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Garantías	Durante el período de la inversión, la concesionaria constituirá una garantía equivalente al 7% del valor de la inversión total hasta la ejecución de las obras comprometidas. Luego de ese momento, la garantía a constituir tendrá un valor de seis (6) veces el valor de una contraprestación anual, que se ajustará de acuerdo al Código Fiscal Federal.
Seguros	La Concesionaria, durante todo el plazo de la concesión, será responsable de que todas las instalaciones y construcciones del puerto se encuentren aseguradas, incluidos el señalamiento marítimo, obras de atraque y muelles, patios, almacenes y edificaciones, contra riesgos derivados de incendios, colisiones o fenómenos meteorológicos o sísmicos, así como los que cubran la responsabilidad civil que pudiera surgir por la prestación de los servicios. Las constancias del aseguramiento y de su renovación anual deberán entregarse a la SCT dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la fecha del otorgamiento del presente título, o inmediatamente después de la expiración de cada periodo anual, según corresponda. La concesionaria traslada la parte correspondiente a los contratos de cesión parcial de derechos y prestatarios de servicios con idénticas condiciones.



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Mantenimiento	<p>La concesionaria es responsable de conservar los bienes por lo menos en el mismo estado en que se le entregan, por lo que es responsable de que se efectúen los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de las obras e instalaciones del recinto portuario. Dichos trabajos se efectuarán conforme se establezca en el programa de mantenimiento y mejoras contenido en el programa operativo anual. También se incluye el dragado y señalamiento en los canales de acceso y maniobra interna, garantizando la profundidad establecida en el programa maestro. La concesionaria traslada estas obligaciones proporcionalmente a los contratos de cesión parcial de derechos y a los prestatarios de servicios. El concesionario está obligado a mantener un fondo de reserva para afrontar estos gastos, que es verificado por la SCT.</p>
Inversiones obligatorias	<p>Son obligatorias las inversiones comprometidas en el plan de inversión entregado a la SCT para garantizar la ejecución de los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, la prestación de los servicios comprometidos y los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes concesionados.</p>
IVA e Impuesto a la Renta	<p>En tanto sociedades mercantiles, están obligadas al pago de las obligaciones según la Ley General de Sociedades Mercantiles. El IVA diferencia dos tipos de tasa sobre las ventas: 10% en las zonas fronterizas y el 15% en las restantes. El Impuesto Sobre la Renta se calcula a tasas variables (según el monto de la renta) que van desde 1,92% al 35% (rentas superiores a \$ 291.5000). Hay incentivos fiscales en la zona fronteriza norte (-10%)</p>
Seguridad	<p>La concesionaria debe garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones amarradas en el muelle de la terminal y, en general, de las personas y los bienes; para lo cual se encargará de tomar las medidas necesarias para evitar la presencia de personas ajenas a la operación de la Terminal y, en general, ejercer la vigilancia en él área de la misma, efectos para los cuales instalará, a su cargo y costo los equipos y sistemas necesarios.</p>



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.17
Ambiental	La concesionaria deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección del ambiente. La concesionaria asume las responsabilidades derivadas de los daños que, en materia de ecología y de protección del ambiente, se causen a partir de la entrega y recepción de la concesión.
Prevención de Riesgos	No se mencionan disposiciones específicas para la prevención de riesgos, más allá de las obligaciones de constituir garantías y/o fianzas.

3.3.16. Carga de los pagos (contraprestación, otros pagos) para los concesionarios.

Los denominados “aprovechamientos”, que constituyen las contraprestaciones que los concesionarios deben pagar al estado mexicano, consisten en un porcentaje de los ingresos brutos totales de cada API (pagos realizados por los cesionarios parciales de derechos, los permisionarios y los clientes directos < tarifas de puerto, atraque y muellaje>) distinguiendo porcentajes diferenciales para los puertos, lo que es determinado por la SHCP. Estos son de 6% para los puertos de menor volumen de actividad y 9% para los de mayor volumen.

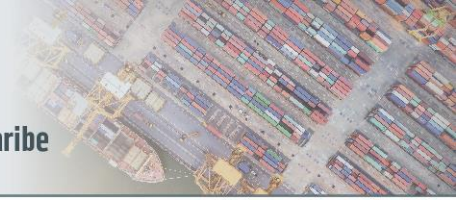
No se contempla el pago de sumas fijas y forma parte de la contratación el cumplimiento del plan de inversiones comprometido por cada concesionario, en los plazos y condiciones pactados en cada contrato.

3.3.17. Uso de los recursos

En los contratos no se especifica el uso o destino de los recursos generados por los concesionarios, si bien siendo sociedades mercantiles, deben afrontar las obligaciones operativas de las mismas, los planes de inversiones comprometidos con la SCT, las obligaciones tributarias y demás gastos que toda compañía debe afrontar, pues no cuentan con excepciones ni regímenes especiales que las beneficien.

3.4. Panamá

3.4.1. Marco Regulatorio vigente



Ordenamiento Institucional

La Ley 56 de 2008, Ley General de Puertos, establece las normas rectoras de la actividad de los puertos y las instalaciones marítimas que existan o se construyan en la República de Panamá, el uso de bienes otorgados en concesión y la prestación de servicios marítimos, sean estos de naturaleza pública o privada. La Ley 56 exceptúa su aplicación a la Autoridad del Canal de Panamá y a las áreas bajo la administración de dicha Autoridad, el Canal de Panamá, las cuales están sujetas a su régimen especial establecido en la Constitución Política. La Ley 56, establece que corresponde a la Autoridad Marítima de Panamá aplicar y proponer las reglamentaciones necesarias, así como fiscalizar el cumplimiento de las disposiciones y definir las condiciones técnicas que garanticen el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, en el marco de una política de competitividad, transparencia y eficiencia, a fin de lograr el máximo desarrollo del Sector Marítimo en general.

En su artículo 8, la Ley 56 establece que la organización del Sistema Portuario Nacional deberá propiciar la actividad eficiente en todos los puertos en el territorio de la República de Panamá, para su conexión con los sistemas generales de transporte y el mejor aprovechamiento del espacio portuario nacional, de forma que garantice la continuidad en la ejecución de las obras portuarias y que la actividad portuaria se oriente en función de los objetivos nacionales.

El artículo 9 establece que la competencia de la Autoridad Marítima de Panamá en materia portuaria comprende, entre otros:

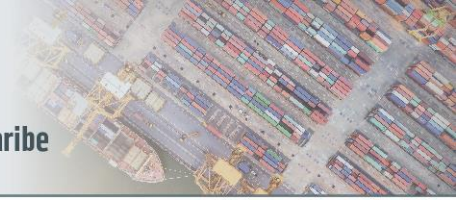
1. El régimen y la administración de los puertos estatales y su infraestructura.
2. El establecimiento y la evaluación de normas y procedimientos técnicos para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura portuaria.
3. La aprobación de los estudios y proyectos de desarrollo, construcción, modernización y mantenimiento de los puertos y construcciones de tipo portuario.

Inversiones

De acuerdo con su artículo 10, la Ley 56 establece que el plan de desarrollo portuario se dirigirá fundamentalmente a la promoción de la inversión privada en la actividad portuaria, de conformidad con los planes y las políticas de desarrollo del Sector Marítimo y Portuario.

Para la construcción, ampliación o modificación de puertos, sean estos de administración pública o privada, se requiere la debida planificación y elaboración de los proyectos respectivos, sujetos a las reglamentaciones y normas aplicables. La Autoridad Marítima de Panamá, manteniendo un rol rector, supervisor, regulador y, principalmente, facilitador, procurará la agilización y consecución de los proyectos, así como su aprobación cuando ello sea posible, con el fin de que no se afecte el ejercicio de las actividades portuarias, su crecimiento y los planes de desarrollo del sector marítimo.

El artículo 19 de la Ley 56 establece que las personas que tengan interés en desarrollar la construcción, explotación y administración de un puerto marítimo deberán presentar su propuesta ante la Autoridad Marítima de Panamá. Una vez hecha la evaluación preliminar, se concederá a los interesados, conforme a la solicitud de que se trate, un término razonable para que presenten completa la documentación requerida, la cual incluirá experiencia demostrada de los desarrolladores



y constructores, cuando la actividad lo amerite. En la misma temática, en el artículo 20, la Ley 56 establece que las personas naturales o jurídicas de Derecho Privado que sean beneficiadas con el otorgamiento de una concesión o Licencia de Operación podrán realizar actividades portuarias y prestar los servicios marítimos autorizados en los términos establecidos en su contrato, contrato ley o Licencia de Operación, así como en la Ley.

Por otro lado, el artículo 37 de la misma Ley establece que le corresponderá a la Autoridad Marítima de Panamá autorizar la expansión de las áreas otorgadas en concesión cuando lo solicite el concesionario, si las circunstancias, el monto de la inversión y el nivel de operaciones proyectado así lo determinen.

Régimen de servicios y tarifas

En esta materia, la Ley 56 no tiene otra regulación más que la que se establece en su artículo 73: “Los operadores portuarios no podrán adoptar medidas o tarifas discriminatorias o que atenten contra la libre competencia o la libre concurrencia de los concesionarios autorizados y de los que prestan Servicios Marítimos Auxiliares. En caso de la discriminación, la Autoridad Marítima de Panamá, regulará cualquier incremento en las tarifas.”

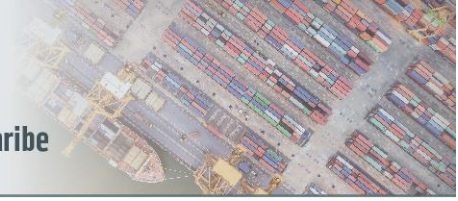
Competencia Portuaria

En su artículo 7, la Ley 56 establece que La Autoridad Marítima de Panamá desarrollará la actividad portuaria en un marco de libre y leal competencia entre los operadores portuarios, así como entre los proveedores de servicios, a fin de fomentar el incremento de la actividad marítima. Adicionalmente, el mismo artículo establece que la Autoridad Marítima de Panamá promoverá la competencia en el sistema portuario nacional pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que para tal fin sean necesarias conforme a lo dispuesto en esta Ley.

3.4.2. Estructura de los contratos

Por medio la Ley N°56 de 2008, Panamá establece los elementos esenciales de las regulaciones que rigen los contratos de concesión de puertos de administración privada. El artículo 41 de la Ley 56 establece como disposiciones mínimas de los contratos de concesión, las siguientes:

1. Cronograma que especifique los periodos que correspondan a la construcción, expansión y modernización de los puertos o terminales portuarias y las inversiones que se harán en cada uno de ellos, apegadas a las disposiciones que sean aplicables a la protección del medio ambiente.
2. Derechos y obligaciones de las partes sobre las áreas otorgadas en concesión, con especificación de las actividades a desarrollar por el concesionario.
3. Tarifas aplicables, sus incrementos, impuestos o cargos que el concesionario deba pagar a la Autoridad Marítima de Panamá, así como los plazos para realizar dichos pagos.
4. Término de duración del contrato.



5. Área territorial en la cual el concesionario puede ejercer sus derechos y cumplir sus obligaciones contractuales.
6. Mecanismos de renovación del contrato, con indicación clara de los requisitos que debe cumplir el concesionario para solicitar al Estado la renovación de su contrato.
7. Exoneraciones aduaneras y fiscales que el Estado conceda a la empresa concesionaria, de aplicar en caso de los contratos ley.
8. Causales de terminación del contrato.
9. Sanciones a los incumplimientos de las obligaciones contenidas en el contrato y la ley por parte del concesionario.
10. Determinación de los tribunales u organismos arbitrales que deberán decidir las interpretaciones o disputas que surjan por razón del contrato de concesión.

En relación con las obligaciones del concesionario, el art. 23 de la Ley N°56 establece obligaciones principales y generales, que se detallaran en el capítulo correspondiente a obligaciones del concesionario.

También contiene cláusulas de relación con las siguientes materias:

Canon de la concesión

En su Artículo 28, la Ley 56 establece que en los casos en que se requiera el avalúo de los bienes del Estado para determinar el monto del canon de la concesión o posterior a su formalización, el avalúo será realizado por la Autoridad Marítima de Panamá, junto con la Contraloría General de la República o a través de peritos independiente, con arreglo al justo y real valor comercial.

Modificaciones o cesión de contratos

El artículo 32 de la Ley 56 establece que los contratos de concesión podrán ser modificados, cedidos, prorrogados, renovados a solicitud de la parte interesada, con la autorización expresa de la Autoridad Marítima de Panamá y el refrendo de la Contraloría General de la República. En los casos de cesión de derechos de contratos, las partes deberán solicitar y obtener de la Autoridad Marítima de Panamá la autorización correspondiente.

Contratos Ley

Conforme al Artículo 36 de la Ley 56, podrán elevarse a contratos ley los contratos de concesión para la construcción, desarrollo, administración y operación de terminales marítimas o portuarias cuando, a juicio del Estado y atendiendo al monto de la inversión que se garantice, el impacto que pueda tener en la economía nacional.

Plazo

El artículo 38 establece el plazo máximo de las concesiones, las que se otorgarán por un máximo de hasta veinte años y podrán ser prorrogadas a solicitud del concesionario hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el contrato de concesión. No obligatorio para la Autoridad Marítima de Panamá convenir en la prórroga de los contratos de concesión en los mismos términos y condiciones previstos en el contrato original.



Tarifas y régimen impositivo

El articulado del Capítulo XI de la Ley 56 establece el pago de una contraprestación al Estado asociada al otorgamiento de una concesión (denominada en la ley “tarifas”). Conforme a su definición (artículo 5). Tarifa es el importe que deberán pagar los concesionarios y los proveedores de servicios al Estado en razón a la actividad que realizan. Para determinar dichas tarifas, el artículo 63 de la Ley 56 establece que se consideraran los siguientes parámetros:

1. Monto de la inversión.
2. Áreas de operación.
3. Actividad que se autorizará realizar.
4. Valor de los bienes otorgados en concesión.
5. Rentabilidad del proyecto.
6. Beneficios para el Estado de la actividad.
7. Periodo de la concesión.

El artículo 64 a su vez, señala que la Autoridad marítima considerará, entre otras, las siguientes tarifas (fijas o variables) por el derecho de uso de la concesión, derecho de uso de bienes de instalaciones portuarias y Licencias de Operación:

1. Tarifas por movimiento.
2. Tarifa por manejo de carga a granel.
3. Tarifas por prestación de servicios marítimos, dependiendo del servicio autorizado.
4. Tarifas por servicios prestados a las naves, como uso del canal de navegación, fondeo en áreas marítimas, faros y boyas, siempre que estos servicios no estén siendo pagados a otras entidades del Estado.
5. Tarifa de muellaje.
6. Tarifa de inspección o supervisión de áreas a ser incorporadas en la Concesión.

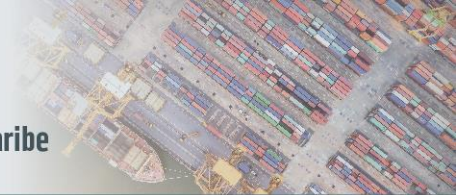
Revisión y ajustes

El artículo 68 de la Ley 56 establece la revisión y ajuste de las tarifas (contraprestación) de una concesión más tardar a los cinco años, considerando las tarifas existentes en otros puertos de la región por la prestación de los mismos servicios, donde cualquier aumento que corresponda, se hará por igual a todos los concesionarios, según el tipo de actividad que desarrollen.

Impuestos

El artículo 71 establece que los concesionarios pagarán los impuestos municipales que les sean aplicables por las actividades que realicen y el artículo 72 que los *operadores portuarios* pagarán al Tesoro Nacional una tarifa uniforme en concepto de tarifas de impuesto sobre la renta por cada movimiento de carga local.

Tarifas de los operadores a los usuarios



De acuerdo con el artículo 73 de la Ley 56, los operadores portuarios no podrán adoptar medidas o tarifas discriminatorias o que atente contra la libre competencia o la libre concurrencia de los concesionarios autorizados y de los que prestan Servicios Marítimos Auxiliares.

Contratos previos a la Ley 56

El artículo 75 establece que las concesiones otorgada con anterioridad a la Ley 56 seguirán pagando los cánones y tarifas establecidas en sus respectivos contratos y adendas, por las áreas otorgadas en concesión y por conceptos o servicios que estén prestando o estén autorizados a prestar, respectivamente, salvo en lo que se refiere al método de facturación que se establece en la Ley 56.

Es necesario profundizar en estos puntos de los contratos. Algunos están desarrollados para el contrato con la PPC, pero son particulares.

Terminación del Contrato causales y disposición de los bienes e inversiones efectuadas

- Terminación por Expiración.
- Terminación del contrato por el Concesionario.
- Terminación del contrato por el Estado.
- Terminación por causas de fuerza mayor o caso fortuito

3.4.3. Evolución de los contratos

Los puertos panameños en el Sistema Portuario Nacional (SPN) se dividen en dos grupos: puertos privados y puertos estatales. Los puertos privados han sido asignados a operadores portuarios luego de un proceso de privatización de algunos puertos estatales (también conocido como concesión). Los puertos estatales son aquellos operados por el Estado bajo la administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y principalmente proveen los servicios de atraque y fondeo, así como otros servicios afines para los usuarios locales y de cabotaje.

En el ordenamiento institucional de Panamá existe la Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP) y la Autoridad Marítima de Panamá. La primera creada por constitución nacional para la operación, administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento, mejoramiento y modernización del canal⁹⁰, así como sus actividades y servicios conexos conforme a las normas constitucionales y legales vigentes, a fin de que el canal funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. La Autoridad podrá delegar en terceros, total o parcialmente, la ejecución y desempeño de determinadas obras, trabajos o servicios, conforme a la Ley y los reglamentos.

⁹⁰ El canal de Panamá, que incluye la vía acuática propiamente dicha, así como sus fondeaderos, atracaderos y entradas; tierras y aguas marítimas, lacustres y fluviales; esclusas; represas auxiliares; diques y estructuras de control de aguas.



Por su parte la Autoridad marítima de Panamá (en adelante AMP), creada con el Decreto Ley N°7 (de 10 de febrero de 1998) por el cual se crea la Autoridad Marítima de Panamá y se unifican las distintas competencias marítimas de la administración pública (Ver funciones principales de la AMP en el anexo 9).

El régimen contractual para las concesiones en Panamá tiene como marcos normativos la Ley No. 22 de 2006, que regula las contrataciones públicas en Panamá, modificada por la Ley 61 del 27 de septiembre de 2017; y la ley No. 56 de agosto 6 de 2008.

La primera establece las normas, reglas y principios básicos a los que regirán los procedimientos de selección de contratistas, y los contratos públicos que formalicen el gobierno central, las entidades autónomas y semi autónomas, los municipios y las sociedades en las que el estado participe con 51% o más del patrimonio o acciones, así como los que se efectúen con fondos públicos o bienes nacionales para “disposición de bienes del estado, incluyendo su arrendamiento” y “las concesiones o cualquier otro contrato no regulado por ley especial”.

Por su parte la Ley N°56 – General de Puerto de Panamá – sancionada el 6 de agosto de 2008, rige para las instalaciones portuarias existentes y nuevas, el uso de bienes concesionados y la prestación de servicios marítimos, públicos o privados, en todo el ámbito nacional con excepción de las áreas comprendidas por la Autoridad del Canal de Panamá.

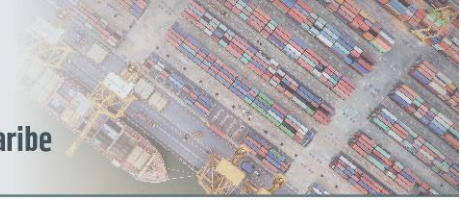
3.4.4. Obligaciones de los concesionarios

Las empresas concesionadas deberán ajustarse a los términos negociados en sus respectivos contratos y adendas aprobados por la Asamblea Nacional (artículo 118)

Entre otros aspectos, la Ley No. 56 establece las Obligaciones de un concesionario.

Obligaciones principales (artículo 23):

1. Cumplir con todas sus obligaciones frente a cualquier institución del Estado, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
2. Cumplir las órdenes y disposiciones emanadas de las autoridades y los organismos competentes, como policía, aduanas, sanidad, salud, seguridad social, ornato, medio ambiente y normas industriales.
3. Permitir a los funcionarios de la Autoridad Marítima de Panamá el acceso a los bienes otorgados en concesión, a fin de inspeccionar sus condiciones.
4. Permitir a los funcionarios de la Autoridad Marítima de Panamá el acceso a sus libros y registros de operaciones y contabilidad, incluyendo los auxiliares, cuando el canon de concesión se hubiera pactado sobre la base de un porcentaje de los ingresos brutos o netos o de los ingresos por



los servicios prestados, a fin de determinar la veracidad y exactitud de los pagos que se han hecho o deberán hacerse a la Autoridad Marítima de Panamá.

5. Invertir en el mantenimiento de los bienes otorgados en concesión las sumas que se han pactado.

6. Disponer y mantener facilidades adecuadas para el alojamiento, el trabajo, las necesidades y la vigilancia, cuando así corresponde, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, del personal de la Autoridad Marítima u otras instituciones del Estado, en condiciones confortables y decorosas.

7. Comunicar a la Autoridad Marítima de Panamá de cualquier evento de fuerza mayor, caso fortuito o actos de terceros que perturben el uso de los bienes otorgados en concesión previstos en el contrato.

8. Comunicar a la Autoridad Marítima de Panamá su voluntad de concluir el contrato de concesión, en cuyo caso se estará dispuesto a lo que contengan dispongan las disposiciones legales y contractuales al respecto.

9. Asumir el pago de los gastos de energía eléctrica, comunicaciones, aseo, agua, limpieza y cualquier servicio que requiera con ocasión del ejercicio de sus actividades, quedando entendido que al concluir la concesión todas las cuentas por estos servicios serán pagadas en su totalidad.

10. Asumir el pago de los salarios, las prestaciones, las cuotas de seguro social y cualquier otro que en su condición de empleador deba satisfacer en virtud de las leyes o acuerdos contractuales vigentes, quedando entendido que al concluir la concesión todas las sumas pendientes de pago por estos conceptos serán satisfechas y que, en caso de que no lo fueran, la Autoridad Marítima de Panamá podrá requerir que de las fianzas de cumplimiento se satisfaga lo que estuviera pendiente.

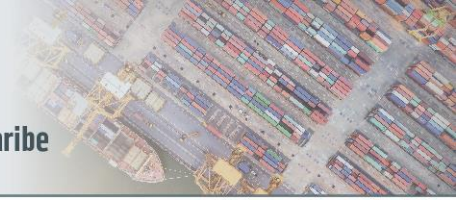
11. Proveer el mantenimiento y aseo de los bienes otorgados en concesión, así como de las mejoras que se hubieran introducido en ellos.

12. Colocar los avisos, letreros, anuncios, banderas y señales en general que la Autoridad Marítima de Panamá indique, con sujeción a las especificaciones que esta disponga

13. Someter a la aprobación de la Autoridad Marítima de Panamá las obras, mejoras o reparaciones mayores que hayan de efectuarse en el bien y cumplir las recomendaciones que al efecto le señale esta.

14. Comunicar a la Autoridad Marítima de Panamá cualquier cambio que se dé en la empresa, en cuanto a su domicilio, números de teléfonos, fax, correo electrónico, representante legal y composición de la junta directiva, así como la composición mayoritaria de los accionistas cuando se varíe el control de decisión en estas, salvo que se trate de sociedades cuyas acciones se negocien libremente en bolsas de valores reconocidas por el Estado. Dicha información será de manejo confidencial por la Autoridad Marítima de Panamá.

15. Prestar los servicios autorizados en las condiciones apropiadas de seguridad, calidad, rapidez y eficiencia.



16. Conservar y custodiar los bienes del Estado otorgados en concesión con la diligencia de un buen padre de familia y devolverlos a la Autoridad Marítima de Panamá, a la expiración del respectivo contrato, según se hubiera pactado, sin perjuicio de las mejoras permanentes que quedaran en favor de la Autoridad Marítima.
17. Mantener las instalaciones de agua, alumbrado, teléfonos, sanitarios, alimentación, gas, energía eléctrica, primeros auxilios y cualquier otra área destinada a uso público en condiciones de uso limpio, adecuado y seguro.
18. Mantener equipos, implementos y procedimientos adecuados para la prevención y control de incendios y tener elementos de seguridad que reúnan las condiciones que determinen el Cuerpo de Bomberos de Panamá de la zona que corresponda, la Autoridad Marítima de Panamá y las demás oficinas públicas competentes.
19. Conservar en permanente buen estado las defensas de los atracaderos, muelles, instalaciones y bienes en general otorgados en concesión.
20. Realizar sus operaciones de acuerdo con las prácticas de seguridad vigentes y mantener medidas preventivas para evitar la contaminación dando cumplimiento a las normas nacionales aplicables y a lo estipulado en los convenios internacionales que hubiera ratificado la república de Panamá.
21. Permitir el embarque y desembarque de bienes cuando, atendiendo a circunstancias extraordinarias, la Autoridad Marítima de Panamá así lo solicite.
22. Permitir el acceso a las instalaciones otorgadas en concesión de cualesquiera personas y embarcaciones que pudieran estar en peligro, de conformidad con las normas nacionales e internacionales en vigor.
23. Suministrar anualmente a la Autoridad Marítima de Panamá un detalle de la información estadística de la carga manejada por el puerto.
24. Informar inmediatamente a la Autoridad Marítima de Panamá de la suspensión o cierre de sus actividades por cualquier causa.
25. Cualquiera otra disposición contenida en el respectivo contrato de concesión, la ley y los reglamentos aplicables.

Obligaciones generales de los concesionarios Capítulo 9 Ley 56

1. Prestar los servicios autorizados en las condiciones apropiadas de seguridad, calidad, rapidez y eficiencia.
2. Cumplir las órdenes y disposiciones emanadas de las autoridades y los organismos competentes, como policía, aduanas, sanidad, salud, seguridad social, ornato, normas industriales y medio ambiente.



3. Someter a la aprobación de la Autoridad Marítima de Panamá las obras, mejoras o reparaciones mayores que hayan de efectuarse a los bienes otorgados en concesión y cumplir las recomendaciones que al efecto les señale esta.
4. Conservar y custodiar los bienes del Estado otorgados en concesión con la diligencia de un buen padre de familia y devolverlos a la Autoridad Marítima de Panamá a la expiración del respectivo contrato, según se hubiera pactado, sin perjuicio de las mejoras de carácter permanente que quedarán en favor de la Autoridad Marítima.
5. Realizar las operaciones de acuerdo con las prácticas de seguridad vigentes y mantener medidas preventivas para evitar la contaminación dando cumplimiento a las normas nacionales, y con lo estipulado en los convenios internacionales ratificados por la República de Panamá.
6. Permitir el ingreso y salida de carga del país a cualquiera que necesite usar las instalaciones portuarias sin discriminación comercial.
7. Excepcionalmente, permitir el uso gratuito temporal de las instalaciones a las naves al servicio del Estado, que no hayan sido otorgadas en concesión a particulares, cuando por razones de orden público, riesgo o peligro inminente, fuera requerido por la Autoridad Marítima de Panamá.
8. Garantizar las obligaciones que adquiera, mediante el contrato con una fianza de cumplimiento y suscribir las pólizas de responsabilidad civil, de incendio, de contaminación o cualquier otra que fuera pactada en el correspondiente contrato.

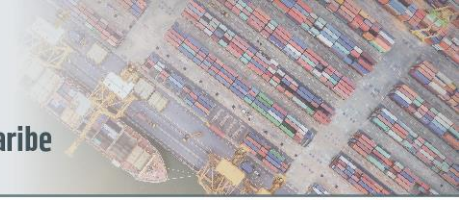
3.4.5. Obligaciones del Estado

La principal obligación asumida por el estado es garantizar al concesionario el uso pleno y pacífico del área de concesión.

También la de facilitar al concesionario la libre conversión de sus ingresos a moneda extranjera, así como su libre transferencia.

De manera subsidiaria, la AMP asume responsabilidades de supervisión y control referidas a Gestión ambiental (capítulo XIII), Gestión de Protección y Seguridad Portuaria (capítulo XIV) y Seguridad Industrial e Higiene Portuaria (capítulo XVI).

- La AMP, a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, vela por el fiel cumplimiento de la norma de protección portuaria, con el objeto de prevenir, controlar y minimizar los sucesos que afecten la seguridad marítima y portuaria.
- De igual modo, como Estado Rector de Puerto y promotor del desarrollo del Sector Marítimo de Panamá, asume establecer programas y políticas de promoción de responsabilidad social corporativa, con el fin de incentivar el cumplimiento de normas de seguridad y medio ambiente.
- Aprobar los planes de protección y seguridad portuaria, con el objeto de prevenir, controlar y minimizar los efectos de incidentes o sucesos que afecten la seguridad marítima y portuaria o que pudieran lesionar o causar pérdidas de vidas o daños materiales.



- Velar por el fiel cumplimiento de las normas sobre protección y seguridad portuaria, con el objeto de prevenir, controlar y minimizar los efectos de incidentes o sucesos que afecten la seguridad marítima y portuaria o que pudieran lesionar o causar pérdidas de vidas o daños materiales.
- Aplicar las normas, de conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) 74/78 y sus enmiendas vigentes, a todas las instalaciones portuarias en territorio nacional que presten servicio a naves dedicadas a viajes internacionales, y a las instalaciones portuarias que, aunque sean utilizadas por naves que no realicen viajes internacionales, en ocasiones tengan que prestar servicio a tales naves.
- Inspeccionar los puertos nacionales para detectar irregularidades en cuanto a medidas de seguridad, efectuando investigaciones de todos los accidentes de trabajo que ocurran en los puertos nacionales, ya sea que se produzcan o no lesiones a los trabajadores.
- Coordinar el manejo de mercancías peligrosas en el embarque y el desembarque, entre otros, en los puertos de administración pública, realizando las recomendaciones pertinentes para cada caso.
- Establecer los mecanismos y las sanciones pertinentes para reparar las acciones u omisiones cometidas por los concesionarios.
- Autorizar a todo plan de construcción, expansión, operación o desarrollo de instalaciones marítimas o portuarias, así como la prestación de servicios marítimos que incluya el uso de áreas de compatibilidad con la operación del Canal de Panamá, previamente deberá obtener el permiso de compatibilidad o de uso de riberas del Canal expedido por la Autoridad del Canal de Panamá.

3.4.6. Término de las concesiones

Plazo

Conforme lo establece el artículo 38 de la ley 56 el plazo máximo de las concesiones de puertos de administración privada se otorgará por un máximo de hasta veinte años y podrá ser prorrogado a solicitud del concesionario hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el contrato de concesión. Las condiciones para la prórroga son negociadas libremente entre las partes, no siendo obligatorio para la Autoridad Marítima de Panamá convenir iguales términos y condiciones que los previstos en el contrato original. La ley no establece condiciones exigibles para la renegociación de los contratos.

3.4.7. Estándares de desempeño

La normativa vigente no establece normas y/o condiciones exigibles de desempeño, productividad y/o calidad de los servicios para los concesionarios de puertos privados, las que eventualmente podrán ser incluidas, o no, en los contratos de concesión de común acuerdo entre las partes. Se entiende que los puertos privados desarrollan sus propios manuales de desempeño y productividad para cumplir con las demandas del mercado.



Contrariamente, la AMP deslinda toda responsabilidad (artículo 33) por las obligaciones o reclamaciones que surjan de relaciones contractuales adquiridas por los concesionarios, incluyendo las de naturaleza administrativa, civil, comercial, laboral o cualquiera otra que implique algún tipo de responsabilidad en materia de obligaciones.

A manera de ejemplo, se citan algunas exigencias contenidas en los Planes de Inversión y Desarrollo para los puertos de Balboa y Cristóbal:

- El concesionario deberá realizar la inversión necesaria para habilitar el puerto de Balboa para permitir el acceso de buques tipo Postpanamax.
- La reparación de las grúas en el Puerto de Cristóbal para que recuperen el nivel de rendimiento normal, según las especificaciones del fabricante. Todas las grúas de contenedores deberán contar con suficiente equipo de apoyo a fin de que cuenten con la capacidad para realizar no menos de veinticinco (25) movimientos de contenedores por hora/grúa.

3.4.8. Estandarización de los contratos de concesión portuaria

Por favor remitirse al ANEXO N°1 de este documento.

3.4.9. Incentivos de inversión – inversiones adicionales

La Ley 56 establece que la AMP desarrollará la actividad portuaria en un marco de libre y leal competencia entre los operadores portuarios, así como entre los proveedores de servicios, a fin de fomentar el incremento de la actividad marítima.

Son políticas públicas el fomento de la inversión en actividades logísticas portuarias, el desarrollo y fortalecimiento de la logística y el transporte y la competitividad de servicios portuarios y marítimos auxiliares.

Adicionalmente, promoverá la competencia en el sistema portuario nacional pudiendo adoptar las medidas de regulación, ordenación y control que para tal fin sean necesarias conforme a lo dispuesto en esta Ley.

Este marco regulatorio que aplica para las actividades portuarias de Panamá constituye un contexto que entrega incentivos a los agentes económicos, y en particular el concesionario, quien, ante la amenaza competitiva, debería proveer inversiones, capacidad y servicios en forma oportuna, eficiente y competitiva.

En general los contratos solo establecen condiciones y/u obligaciones de inversión, (conocidos como Planes de Inversión y Desarrollo) como por ejemplo los incluidos en el contrato de Manzanillo para la construcción de la Terminal Atlántica (MIT Panamá)⁹¹ que al inicio de la concesión comprometió una inversión de USD 51 millones en el plazo de 5 años.

⁹¹ Ley 31 - 1993



En forma posterior, tras una renegociación del contrato, se estableció un nuevo compromiso que obligó al Concesionario a invertir USD 1.000 millones, destinados a aumentar significativamente la capacidad de los puertos.

El referido contrato establece el derecho del concesionario de llevar a cabo las mejoras que considere oportunas, incluyendo el diseño, ingeniería, estudios, análisis, evaluación, construcción, desarrollo, administración y dirección de estos, ya sea directamente o a través de contratistas locales o internacionales.

3.4.10. Incentivos de productividad

Como se mencionó anteriormente, el sistema portuario panameño solo incentiva la libre y sana competencia. En cualquier caso, los contratos no especifican condiciones y/o métodos que incentiven a los concesionarios a incrementos en la productividad, más allá de la obligación que les impone de responder oportuna y eficientemente a las demandas del mercado.

En el artículo 66 de la ley, se establece: para los trasbordos de contenedores de una nave a la otra, los dos movimientos sean calculados como uno, esto puede ser considerado un incentivo para este tipo de carga.

3.4.11. Otros incentivos a la industria portuaria

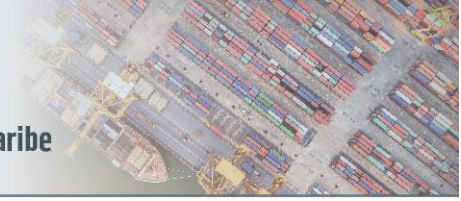
Nuevamente se podría considerar un incentivo el empeño del sistema portuario panameño y su marco normativo por garantizar el libre juego de la oferta y demanda en condiciones de libre competencia, incluyendo las facilidades del concesionario para proponer y realizar inversiones y tarifas.

Otra norma que podría considerarse incentivo es la facultad otorgada al concesionario para disponer de las cargas abandonadas para resarcir sus costos, cumpliendo previamente un procedimiento descrito en la misma ley (artículo 82).

3.4.12. Régimen de Sanciones

La Ley de puertos establece en el capítulo XVI el régimen de sanciones para las concesiones y permisos otorgados por la AMP, a saber:

- Cuando los concesionarios o proveedores de servicios cometan alguna infracción, corresponderá a la AMP establecer los mecanismos y las sanciones pertinentes para reparar la acción u omisión cometida. Dichas infracciones y sanciones se establecerán en el correspondiente Reglamento de Multas y Sanciones (Artículo 111).



- El concesionario o proveedor de servicios que incumpla con las obligaciones y responsabilidades establecidas en esta Ley y sus reglamentos será sancionado con multa (artículo 112)
- Cuando el solicitante de una concesión inicie la construcción de cualquier tipo de infraestructuras o de acondicionamiento de terreno, sin el refrendo del respectivo contrato y sin las autorizaciones requeridas, será sancionado y además deberá restablecer, a su costo, el área afectada a sus condiciones originales (artículo 113)
- Cuando el proveedor de Servicios Marítimos Auxiliares inicie operaciones dentro de las áreas de competencia de la AMP sin las debidas autorizaciones será sancionado de acuerdo y deberá suspender la actividad, sin perjuicio de la facultad que tendrá la institución para cancelar la Licencia de Operación.
- Son causales de caducidad de un contrato: morosidad, infracción del reglamento e incumplimiento.
- Son causales de terminación: muerte, quiebra, disolución o concurso del concesionario, vencimiento del plazo, término del objeto, por caso fortuito o fuerza mayor, acuerdo mutuo y por razones de utilidad pública o interés social.

3.4.13. Metodologías aplicadas – Pagos fijos y variables a cargo de los TP

Según la normativa, el Concesionario pagará semestralmente y por anticipado, renta según la naturaleza y magnitud del proyecto.

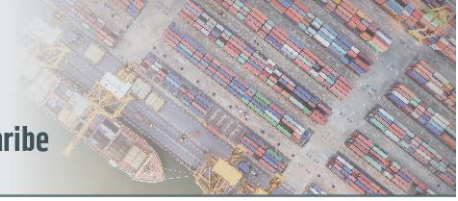
Para su determinación se establece (Artículo No.28) que en los casos en que se requiera el avalúo de los bienes del Estado para determinar el monto del canon de la concesión o posterior a su formalización, el avalúo será realizado por la AMP junto con la Contraloría General de la República o a través de peritos independiente, con arreglo al justo y real valor comercial. En casos de ser necesario tasar estos valores, la ley otorga a la AMP la potestad de hacerlo con la colaboración del Procurador General de la República. No se establece un mecanismo específico.

En los contratos de cesión parcial de derechos, se incluyen cláusulas al respecto, por acuerdo de las partes, no respondiendo a un modelo generalizado.

A modo de ejemplo se desarrolla la evolución que llevó el Contrato Ley N° 5/1997 entre la AMP y Panamá Ports Company, S.A (PPC), desde su inicio hasta la actualidad:

Inicialmente las contraprestaciones se determinaron del siguiente modo:

Anualidad Fija: Una anualidad por un monto de VEINTIDOS MILLONES DOSCIENTOS MIL BALBOAS (B/.22,200,000.00). A partir del sexto año contado desde la primera fecha de pago y, posteriormente durante la vigencia del contrato, y su prórroga, al inicio de cada período consecutivo de cinco años, se revisa el pago anual en base al promedio del índice del precio al consumidor de los cinco años anteriores, hasta un tope máximo de ajuste de diez por ciento (10%), sobre el monto de la última anualidad pagada. Esta revisión establece el monto de la anualidad fija a ser pagada durante los cinco años siguientes.



Anualidad Variable: Un monto variable correspondiente al diez por ciento (10%) de la entrada bruta de todas las fuentes de ingreso que provengan de las actividades que realice el concesionario en Los Puertos

En 2002, el Ministerio de Comercio e Industrias busca equiparar el Contrato de PPC, firmado en 1997, con el de Colon Container Terminal, firmado en 1996. Para ello, mediante la Resolución N° 14 del 13 de mayo de 2002, procede a eliminar las anualidades fijas y variables de canon establecidas en el Contrato inicial.

Con ello, el Estado establecía como único canon variable un monto de seis dólares por movimiento de cada contenedor y tres dólares de impuesto sobre la renta, aplicable a los movimientos de carga local. Con ello, en lugar de 30 millones de dólares anuales, el Estado recibiría poco más de 2 millones, conforme al movimiento de carga de la época. El Estado dejaba de percibir los 22.2 millones de anualidad fija y la anualidad variable, correspondiente al 10% de las entradas brutas de todas las fuentes de ingresos, que establecía el contrato firmado con la empresa PPC.

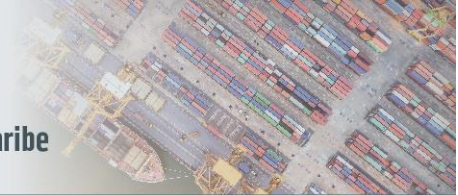
En el año 2005, la Administración considera que la Resolución No. 14 de 2002 que otorgó la equiparación basada en el artículo 2 de la Ley No.12 de 3 de enero de 1996 no era aplicable ya que **PPC** recibió infraestructuras y puertos en operación, a diferencia de los otros operadores portuarios. Sobre dicho fundamento, el Ministerio de Comercio e Industrias presentó ante la Corte Suprema de Justicia el 27 de septiembre de 2004 una ampliación del Informe de Conducta, modificando la posición de la Administración y exponiendo sus consideraciones en torno a la ilegalidad de dicha Resolución, a fin de que fueren incorporadas y consideradas en el Proceso Contencioso-Administrativo de Nulidad contra el acto administrativo.

Tras una renegociación, se acordó con PPC poner término a los efectos de la Resolución No. 14 de 13 de mayo de 2002, por lesionar gravemente los intereses del Estado. Los términos de la nueva negociación logró que PPC pagara una contraprestación justa por las infraestructuras y puertos en operación recibidos en concesión, en los siguientes nuevos términos:

- El aumento de la tarifa por movimiento de seis a **USD nueve (USD 9,00)** más el aumento quinquenal de acuerdo al índice de precios al consumidor;
- El pago de la tarifa del impuesto sobre la renta de **USD tres (USD 3.00)**, sobre los movimientos de carga local, lo que equivaldrá a un pago adicional de todo otro cargo bajo este Contrato.
- El compromiso contractual de invertir **USD MIL MILLONES (USD 1,000,000,000)**, para aumentar significativamente la capacidad de los puertos de Balboa y Cristóbal;
- La renuncia de créditos por inversión por infraestructura portuaria y no portuaria;
- La renuncia a créditos por **USD doce millones (USD 12,000,000)** por dragados solicitados durante la vigencia de la Resolución No. 14 de mayo de 2002; y
- La renuncia del derecho contractual de PPC de recibir ingresos por algunas concesiones retenidas por el Estado; con lo cual aumentarían significativamente los ingresos para el país, además de la generación de miles de empleos en las ciudades de Panamá y Colón.

Adicionalmente, PPC reconoce en la negociación que:

a) Recibió infraestructuras y puertos en operación y



b) Que el Estado tiene derecho a una contraprestación adecuada por haber entregado a PPC puertos en operación y por las infraestructuras otorgadas en concesión.

PPC aceptó pagar al Estado la suma neta de USD ciento dos millones (**USD 102 millones**) en concepto de contraprestación por el derecho de uso de las infraestructuras y puertos en operación recibidos en concesión y por los efectos que haya sufrido el Estado producto de la Resolución No.14 de 13 de mayo de 2002.

3.4.14. Contraprestación metodología por tipo de carga

La contraprestación (canon) variable se determina en función del número de movimientos totales anuales en el Puerto.

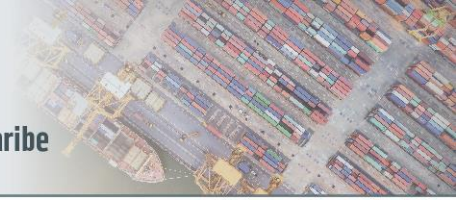
3.4.15. Elementos que conforman la contraprestación portuaria

- Pago fijo: pago en concepto de contraprestación por el derecho de uso de las infraestructuras y puertos en operación recibidos en concesión.
- Pago Anual Variable: Monto anual variable determinado sobre el valor unitario aplicable y el número de movimientos del Puerto.
Se debe destacar que en los casos de los movimientos de contenedores de trasbordo se computa como un solo movimiento por contenedor.

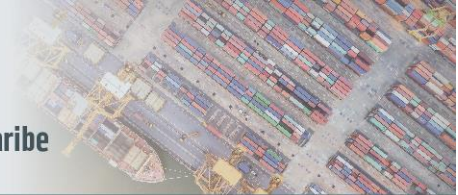
3.4.16. Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2)

El Canon comprende montos fijos (un valor acordado en la negociación de 2005) y un Monto variable Anual que se determina en función de un valor unitario establecido también acordado en 2005 en **US\$/Movimiento** de carga contenedor y los Movimientos anuales de carga local en el Puerto. No existen fórmulas generales aplicables para todos los contratos, sino que son materia de negociación entre las partes, como puede verse en el ejemplo citado en el punto 4.2.1.

3.4.17. Otros pagos a cargo de los concesionarios



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.14
<p>Garantías</p>	<p>El Concesionario garantiza el cumplimiento de las obligaciones del Contrato, mediante la constitución de un bono de cumplimiento a favor del Estado por la suma de quinientos mil balboas, a ser emitido por una institución financiera de primera clase seleccionada por PCC, previa aprobación del Estado.</p>
<p>Seguros</p>	<p>No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe contemplar la contratación de seguros.</p>
<p>Mantenimiento</p>	<p>El Concesionario se obliga a realizar obras de mantenimiento correctivo y de reparación; o, reemplazar cualquiera facilidad o instalación, si esta lo considera más conveniente por razones técnicas y/o económicas. Dicho mantenimiento incluye trabajos de dragado en el área marina del Puerto y en el acceso marino hacia el Canal de Panamá, que permite a cobrar derechos de atraque y de fondeadero o anclaje.</p>
<p>Inversiones obligatorias</p>	<p>El Inicio del Contrato el Concesionario se compromete a invertir 50 Millones de Balboas en ambos puertos. Posteriormente, tras una renegociación del contrato y su extensión por igual plazo al inicial, el Concesionario se compromete a invertir 1000 millones de dólares de los EE.UU. Adquisición de Equipo. El Concesionario compró al Estado todo el equipo existente en los Puertos, por la suma total de 10 millones de Balboa.</p>



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.14
IVA e Impuesto a la Renta	El artículo 71 de la Ley de Puertos N° 56 establece que los concesionarios deben pagar los impuestos municipales que les sean aplicables por las actividades que realicen y el artículo 72 de la misma Ley, que los operadores portuarios debe pagar al Tesoro Nacional una tarifa uniforme en concepto de tarifas de impuesto sobre la renta por cada movimiento de carga local.
Seguridad	No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe contemplar el desarrollo y operación de un plan de seguridad para al menos obtener la certificación PBIP.
Ambiental	No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe contemplar el desarrollo de una política de sostenibilidad ambiental robusta.
Prevención de Riesgos	No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe abordar la gestión de riesgos a la salud y profesionales en la operación portuaria.

3.4.18. Carga de los pagos (contraprestación, otros pagos) para los concesionarios. Contraprestación por tipo de carga

La contraprestación (canon) variable se determina en función del número de movimientos totales anuales en el Puerto. Elementos que conforman la contraprestación portuaria

- Pagos fijo único: un pago en concepto de contraprestación por el derecho de uso de las infraestructuras y puertos en operación recibidos en concesión.
- Pago Anual Variable: Monto anual variable determinado sobre el valor unitario aplicable y el número de movimientos del Puerto.

El Canon comprende un monto fijo (un valor acordado en la negociación de 2005) y un Monto variable Anual que se determina en función de un valor unitario establecido, también acordado en 2005 en **US\$/Movimiento** de carga contenedor y los Movimientos anuales de carga local en el Puerto.



Canon fijos estipulados

De acuerdo con el contrato y sus modificaciones, los montos de canon fijos fueron los siguientes:

año	1997	1998	1999	2000	2001	2005
Canon anual	22.200.000	22.200.000	22.200.000	22.200.000	22.200.000	102.000.000

Canon variable desde 1997 a 2001

De acuerdo con el contrato el canon corresponde al 10% de los ingresos brutos del concesionario. Para hacer dicho cálculo es necesario estimar los Ingresos brutos a partir de la evolución real de la actividad de movilización de carga de la terminal y de otros servicios que puede prestar el operador en la terminal.

Canon variable 2002 en adelante

De acuerdo con el contrato y sus modificaciones, la aplicación del contrato determinó aplicar los siguientes canones unitarios:

año	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Canon unitario US\$/movimiento	-	-	-	-	-	6	6	6	9
Carga local US\$/movimiento	-	-	-	-	-	3	3	3	3

Movimiento de carga en la Terminal

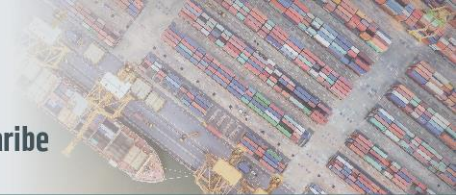
La terminal ha evolucionado desde 120.953 movimientos en 1997 a 1.965.663 de movimientos en 2018. El canon anual se determina a partir de dichos movimientos anuales.

Estimación del canon, 1997 a 2001

La siguiente tabla muestra los valores del canon total estimado y supuestos de tarifas y actividad.

Ingreso unitario por TEU (asumido)	182	182	182	182	182
Ingreso medio por TEU	37.422.858	18.189.007	25.976.915	24.931.761	71.900.847
Tasa canon contratado	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%	10,0%
Canon por Ingreso	3.742.286	1.818.901	2.597.691	2.493.176	7.190.085

Estimación del canon, 2002 a 2018



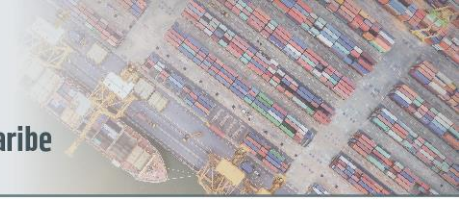
La siguiente tabla muestra los valores del canon total estimado y supuestos de tarifas y actividad.

Año	Canon carga transbordo	Canon carga local (impuesto renta)
2002	1.306.445	68.067
2003	1.581.510	82.416
2004	1.646.030	84.518
2005	3.364.502	118.915
2006	5.096.087	177.105
2007	9.375.963	322.939
2008	11.472.986	387.860
2009	11.562.020	374.382
2010	17.212.752	525.306
2011	21.017.185	620.113
2012	20.422.602	621.084
2013	19.004.049	587.385
2014	19.790.704	619.905
2015	19.502.960	595.225
2016	18.835.265	575.885
2017	20.626.792	565.612
2018	16.450.052	413.638

Estimación del canon

La siguiente tabla muestra los valores de canon total pagado por el concesionario en cada año. La segunda columna muestra el valor de canon anual por tonelada movilizada en el terminal en cada año.

Año	Canon Total	Canon medio por ton
1997	25.942.286	12,62
1998	24.018.901	24,03
1999	24.797.691	17,37



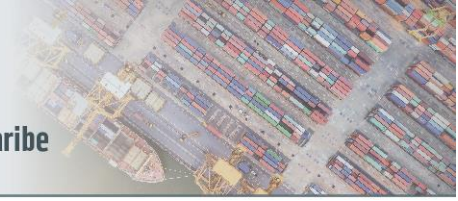
Año	Canon Total	Canon medio por ton
2000	24.693.176	18,03
2001	29.390.085	7,44
2002	1.374.513	0,34
2003	1.663.926	0,34
2004	1.730.548	0,34
2005	105.483.417	15,01
2006	5.273.192	0,50
2007	9.698.902	0,50
2008	11.860.847	0,50
2009	11.936.403	0,50
2010	17.738.058	0,50
2011	21.637.298	0,50
2012	21.043.686	0,50
2013	19.591.434	0,50
2014	20.410.609	0,50
2015	20.098.185	0,50
2016	19.411.150	0,50
2017	21.192.404	0,50
2018	16.863.691	0,50

3.4.19. Usos / Inversión actual de los recursos de contraprestaciones

Ni la norma general, ni los contratos de concesión, establecen o prevén aplicaciones de los fondos en actividades específicas provenientes del pago de las contraprestaciones.

3.5. Perú

3.5.1. Marco regulatorio



Rige la Ley de Puertos N°27.943 de 2004 denominada “Ley del Sistema Portuario Nacional” (LSPN) concebido para todos los puertos del país. En su Artículo 1º esta Ley regula todas las actividades y servicios en los terminales, infraestructuras e instalaciones ubicados en los puertos marítimos, fluviales y lacustres, tanto los de iniciativa, gestión y prestación pública, como privados. El Artículo 7º de la LSPN instituye un instrumento vinculante de planificación portuaria nacional denominado “Plan Nacional de Desarrollo Portuario”, a través del cual se deben calificar como Áreas de Desarrollo Portuario, determinadas zonas del litoral del territorio nacional y aguas jurisdiccionales, en la costa o riberas para instalaciones portuarias y en las áreas necesarias para los accesos y actividades auxiliares del transporte y la logística, a ser destinadas exclusivamente al desarrollo y actividades portuarias, prohibiéndose su cambio de uso o la implantación de bienes o actividades ajenos a este fin.

En 2008 entró en vigor el Decreto Legislativo N°1022, que modificó la LSPN, con el objeto de facilitar la promoción de la inversión privada en los puertos peruanos, y con la finalidad de facilitar las actividades y los servicios portuarios en un contexto de facilitación del comercio y busca zanjar los conflictos competenciales entre la APN y de la Autoridad Marítima, ya que esas situaciones crean incertidumbre y distorsionan el normal funcionamiento del SPN.

La institucionalidad portuaria está integrada por: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones: Órgano rector que define las políticas sectoriales. La Autoridad Portuaria Nacional creada como Organismo Público Descentralizado encargado del Sistema Portuario Nacional, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La Autoridad Portuaria Regional: Las Autoridades Portuarias Regionales son órganos integrantes del Sistema Portuario Nacional, que se establecen en un puerto o conjunto de puertos marítimos, fluviales o lacustres. El Administrador Portuario es una persona jurídica constituida o domiciliada en el país, que administra un puerto o terminal portuario. El Administrador Portuario puede ser público o privado.

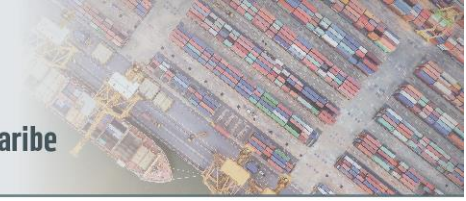
3.5.2. Estructura de los contratos

La Ley 27.943 regula la administración e inversión en la infraestructura portuaria y sus modalidades contractuales. Esta autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgar la administración de una infraestructura existente al sector privado; sin uso exclusivo, en libre competencia, donde no se puede impedir el acceso de los usuarios a la infraestructura portuaria para proveer sus servicios.

Las modalidades contractuales pueden considerar gravar la renta de la concesión con la finalidad de financiar las inversiones de los proyectos, así como ceder los contratos conforme al Reglamento, siempre que el cesionario cumpla con las condiciones exigidas en la licitación al adjudicatario y con acuerdo de la autoridad.

Por otra parte, la Ley autoriza a la Autoridad Portuaria Nacional a otorgar al sector privado derechos para el desarrollo portuario de una infraestructura nueva, bajo régimen de exclusividad de servicios portuarios.

Requisitos mínimos



- a. Celebración de convenios de estabilidad tributaria, en forma optativa y si lo solicita el postor.
- b. Cumplimiento de estándares internacionales sobre sistemas de calidad en la actividad portuaria.
- c. Integramente a la política tributaria nacional y sus beneficios a favor de la inversión privada.
- d. Previsión del abuso de posición de dominio y/o prácticas restrictivas en actividades y servicios portuarios, que afectan la libre y leal competencia.
- e. Establecer programas de inversiones, tarifas y servicios permitidos.
- f. Establecer plazo, penalidades, responsabilidades, infracciones y sanciones relativas a los incumplimientos contractuales y cesión de los compromisos contractuales.
- g. Establecer las causas para la revisión de los compromisos contractuales.
- h. Garanticen la capacitación y seguridad del trabajador portuario.
- i. Garanticen la protección del medio ambiente, con arreglo a la legislación
- j. Establecer los derechos de los usuarios.
- k. Establecer las obligaciones de ejecución de obras de construcción, rehabilitación, ampliación o mejora de los bienes portuarios.
- l. Establecer las responsabilidades de los titulares de las instalaciones portuarias.

Previamente a su suscripción, cada contrato debe ser publicitado y puesto en conocimiento de la ciudadanía y de la comunidad portuaria.

Antecedentes y definiciones

Describe los antecedentes del proceso de formación de la Ley y sus Reglamentos, del proceso de licitación de la concesión y unas definiciones para el significado de una lista términos utilizados en el Contrato.

Naturaleza jurídica, objeto, modalidad y caracteres

Naturaleza jurídica y objeto del contrato, define el objeto de cada concesión y reconoce al concesionario el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los Servicios dentro de la instalación, que califica como infraestructura portuaria. Define las principales actividades reconocidas, que constituyen derechos y obligaciones:

En el caso de la Terminal de contenedores zona sur, son:

- a. La entrega y reversión de los Bienes
- b. La Construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur
- c. La Ejecución de las Obras ICM
- d. La Conservación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur
- e. La Explotación de la Concesión
- f. La entrega del monto de inversión complementaria adicional



3.5.3. Plazo de la concesión

Se refiere al Plazo, la suspensión del plazo y a la ampliación de plazo. La infraestructura portuaria podrá entregarse a privados, en plazos no mayores de 30 años, en cualquiera de las modalidades siguientes:

- a) Asociación en Participación.
- b) Contratos de Arrendamiento.
- c) Contratos de Concesión.
- d) Contratos de Riesgo Compartido.
- e) Contratos de Gerencia.
- f) Contratos Societarios; y,
- g) Otras modalidades establecidas en la legislación.

El Plazo podrá suspenderse a petición de parte, en los siguientes casos: fuerza mayor, acuerdo, otros incluidos en el contrato, dando derecho a la extensión de este por igual período al de la suspensión. Tratándose de acuerdo de las partes, a causa distinta a la fuerza mayor, será necesaria la opinión previa favorable del ente Regulador (OSITRAN).

Régimen de bienes

La Sección establece el Régimen de bienes y las materias asociadas, tales como, toma de posesión de los bienes, acta de entrega, inventarios de los bienes, área de la concesión, modificación del área, servidumbres, defensas posesorias y entrega de los bienes del concedente.

En los casos que sea necesaria la reposición de uno o más bienes de la concesión, el concesionario comunicará de tales situaciones al Regulador y a la APN.

De las obras de la infraestructura portuaria

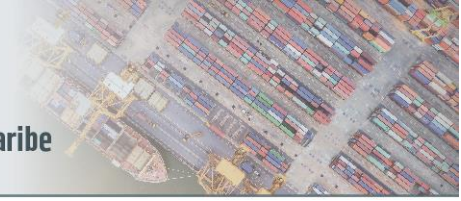
Esta sección comprende los siguientes temas:

Aprobación del Expediente Técnico⁹²: El concesionario tiene un plazo de 10 meses para presentar a la APN el Expediente Técnico para su aprobación. El concesionario asumirá el riesgo de la ejecución de la obra por etapas. Aprobado el expediente técnico se entenderá que el concesionario cuenta con la autorización de la APN para la ejecución de las obras, sin perjuicio de las demás autorizaciones que pudiera requerir. El concedente realizará sus mejores esfuerzos para que el concesionario obtenga dichas autorizaciones.

Supervisión de diseño: Durante la elaboración del Expediente Técnico, el concesionario deberá proporcionar al supervisor de diseño, designado por la APN, toda la información que solicite y facilitarle el acceso a las actividades y estudios que el concesionario realice para este fin.

Descripción de las obras: El concesionario se obliga a ejecutar las Obras correspondientes al Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur, conforme al Expediente Técnico aprobado por la APN, sin perjuicio de las actividades de Conservación a que se refiere la Sección 8.

⁹² Es el documento que contiene la información necesaria para la ejecución y supervisión de las Obras.



Supervisión de las obras; Corresponde al Regulador efectuar libremente las acciones de supervisión que le competen durante el desarrollo de las obras. Los costos de supervisión están a cargo del concesionario, no pudiendo del seis por ciento (6%) del valor de las obras. Dicho monto será de cargo del concedente.

Libro de obra: A partir del inicio de la construcción, el concesionario se obliga a abrir y mantener un libro de obra que registre los hechos más importantes durante la construcción de estas.

Calendario y plazo de ejecución de la obra: El concesionario deberá presentar un calendario de ejecución de obras que incluya tiempos de ejecución de todas las subpartidas relativas a la obra.

Medidas ambientales: el concesionario debe cumplir la condición de obtener la aprobación de la Autoridad Ambiental Competente, de Estudio de Impacto Ambiental.

Ampliación del plazo de ejecución: El concesionario podrá solicitar al regulador la ampliación del plazo total para la ejecución de las obras, la misma que requerirá la opinión del regulador. Cuando el concesionario solicite tal ampliación, por razones estrictamente imputables a él, resultarán de aplicación las penalidades respectivas. El Regulador resolverá sobre dicha ampliación en un plazo máximo de treinta días contados desde la recepción de la solicitud, previo informe del supervisor de la obra.

Aprobación de las obras: Conforme se culminen las obras, el concesionario solicitará a la APN, la recepción de las obras, adjuntando el informe respectivo donde establecerá la culminación de estas de conformidad con el Expediente Técnico aprobado.

Información: Es obligación del concesionario proporcionar al Regulador informes relativos al desarrollo de la ejecución de las obras, un informe mensual de avance de obras.

Oficinas para entidades públicas: El concesionario deberá proporcionar en forma gratuita a las entidades públicas a que se incluyan en el contrato oficinas no amobladas, que cuenten con las instalaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las labores propias de dichas entidades. Cada entidad pública deberá pagar al concesionario los gastos por concepto de servicios públicos. El concesionario no generará ningún margen de rentabilidad por estos conceptos.

Régimen económico de la construcción: El concesionario deberá acreditar ante el concedente, antes de los treinta días del inicio de la construcción, que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de obras.

De la conservación de la concesión: El concesionario efectuará las labores de conservación de la infraestructura portuaria que sean necesarias para alcanzar y mantener los niveles de servicio y productividad que se encuentran establecidos en el contrato.



3.5.4. Evolución de los contratos – Marco normativo

El SPN, incluidas las actividades portuarias que se realizan y los servicios portuarios, es el resultado de la dinámica del comercio del Perú. Se encuentra regulado por distintas normas de diverso rango, que abarcan desde preceptos constitucionales, hasta normas de menor jerarquía como resoluciones de directorio. El conjunto de normas que regula el SPN, constituye el ordenamiento portuario entre organismos públicos vinculados con la gestión portuaria, los actores particulares de la actividad y sus interrelaciones. Estas normas se ven complementados por otro conjunto de normas generales, cuya aplicación en el campo portuario es relevante, tanto en lo concerniente a las transacciones que se puedan dar en él como en la consecución de los objetivos de modernización portuaria.

La ley N° 27943 del Sistema Portuario Nacional (LSPN), modificada por el Decreto Legislativo N° 1022, del año 2008 es la norma rectora del SPN.

Impulsa el proceso de modernización de los puertos y terminales portuarios integrantes del SPN y configura un marco legal adecuado para la provisión de servicios portuarios y para la realización de actividades portuarias, de tal manera que tanto las actividades como los servicios portuarios se puedan brindar en términos de competitividad y eficiencia.

Dispone que la infraestructura portuaria podrá ser entregada en administración al sector privado hasta por 30 años.

Todas las formas de promoción de la inversión privada en los puertos se enmarcan como asociaciones público-privadas (APP).

El conjunto de normas específicas se puede resumir en las siguientes:

- El Reglamento de la LSPN, es la norma adjetiva de mayor importancia en el SPN pues complementa disposiciones generales establecidas en la ley.
A su vez LSPN establece los términos y condiciones para la aprobación del Plan Nacional Desarrollo Portuario (PNDP). El PNDP vigente fue aprobado mediante Decreto Supremo N°009-2012-MTC de 10 de agosto de 2012.
- El Reglamento de Recepción y Despacho de Naves en los puertos de la República del Perú, aprobado mediante Decreto Supremo N 013-2011-MTC.
- El Decreto Supremo N°019-2004-MTC, que establece que la APN es la autoridad competente para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (código ISPS).
- La Norma Nacional para la Inscripción, Certificación y Registro de las Organizaciones de Protección Reconocidas.
- La Resolución de Acuerdo de Directorio N 013-2009-APN/DIR.
- El Reglamento de Agencias Generales, Agencias Marítimas, Agencias Fluviales, Agencias Lacustres; Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba del Decreto Legislativo N°707, aprobado mediante Decreto Supremo N°010-99-MTC.
- El Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) de la APN aprobado por Decreto Supremo N°016-2005-MTC.



- El Reglamento de los Servicios de Transporte Acuático y Conexos Prestados en Tráfico de Bahía y Áreas Portuarias, aprobado mediante Resolución Ministerial N°259-2003-MTC-02.
- El Decreto Legislativo N°1147 que Regula el Fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las Competencias de la Autoridad Marítima Nacional- Dirección General de Capitanías y Guardacostas y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N°015-2014-DE246.

Adicionalmente, un conjunto de normas complementarias al ordenamiento portuario, a saber:

- La Constitución Política del Perú (CPP) de 1993, en especial los artículos 54º y 73º, que tratan sobre el territorio del Estado –incluido el dominio marítimo- y sobre el dominio público, respectivamente.
- La Ley Marco de las Asociaciones Público-Privadas para la Generación de Empleo Productivo.
- El Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público - Privadas y Proyectos en Activos – Decreto Legislativo N°1224 y sus modificaciones.
- El Reglamento de la Ley Marco de las Asociaciones Público-Privadas (Decreto Legislativo N°1012), aprobado mediante Decreto Supremo N°146-2008-EF y modificado mediante el Decreto Supremo N 106-2011-EF y el Decreto Supremo N°226-2012-EF.
- Las normas aplicables en el SPN que son aprobadas por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRÁN), cuyo rol en materia de regulación económica atañe directamente a las actividades y los servicios portuarios.
- Las normas que se refieren a PROINVERSIÓN, cuando se trata de procesos de promoción de la inversión privada en los terminales portuarios.
- La Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada –Ley N°28059- y sus normas reglamentarias.
- La Ley del Trabajo Portuario –Ley N°27866- y sus normas reglamentarias recogidas en Texto Único Ordenado aprobado por el Decreto Supremo N 013- 2004.
- Las normas sobre el procedimiento administrativo general – contenidas en la Ley N°27944, recogidas en la Decisión 608 de la Comisión de la Comunidad Andina y en el Decreto Legislativo N°1034, sobre trato nacional a las inversiones extranjeras.
- Los convenios internacionales de los que el Perú es parte y las normas nacionales en materia ambiental que resultan aplicables en los puertos.

3.5.5. Obligaciones del concesionario

La explotación de la instalación concesionada constituye un derecho para el concesionario, en la medida que es el mecanismo mediante el cual el concesionario recuperará su inversión en las obras, así como un deber, en la medida en que el concesionario está obligado a mantener la operatividad de dicha infraestructura portuaria y prestar los servicios a los usuarios dentro de los estándares especificados en el expediente técnico y en los anexos del contrato.

El concesionario tiene derecho a disponer la organización de los servicios de la concesión y a tomar las decisiones que considere más convenientes para su adecuada operación y funcionamiento. Este



derecho comprende la libertad del concesionario en la dirección y gestión del negocio, dentro de los límites contenidos en el contrato.

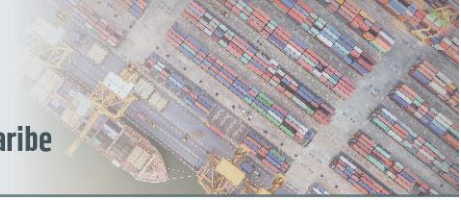
Son Obligaciones del concesionario respecto de los bienes

- Los bienes sólo son destinados a la ejecución del contrato.
- Los bienes entregados son recibidos en el estado en que se encuentren.
- A realizar actividades de conservación de los bienes.
- A realizar actividades de mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia.
- A realizar las mejoras necesarias y útiles que requieran los bienes.
- Reponer a su costo, los bienes que pudieran resultar perdidos u obsoletos.
- los bienes del concesionario serán transferidos a una entidad fiduciaria local para asegurar su transferencia al Estado.
- Si los bienes del concesionario son objeto de leasing, se otorga derecho a favor del concedente de la opción de compra.
- El concesionario deberá inscribir los bienes en el registro público respectivo.
- El concesionario será responsable por los daños, perjuicios o pérdidas ocasionados a los bienes.
- El concesionario mantendrá indemne al concedente respecto de cualquier reclamo respecto de los bienes.
- El concesionario será responsable por la correcta administración y uso de los bienes de la concesión, así como por el riesgo inherente.
- El concedente, reconoce que cualquier reclamo por hechos o situaciones originadas antes de la fecha de entrega no serán de responsabilidad del concesionario.
- contratar una póliza de seguro sobre los bienes
- A pagar los impuestos, tasas y contribuciones que le correspondan en relación con los bienes.

Transferencia de los bienes del concesionario ⁹³ : Se otorga al concedente una opción de compra respecto de los bienes del concesionario, a efectuarse en cualquier momento a partir del último año de la concesión y hasta 30 días desde la fecha de caducidad. Para determinar el precio de los bienes se aplicará el concepto de depreciación económica. El concesionario está **obligado** a poner a disposición del concedente los bienes del concesionario, para su explotación por parte del concedente, desde la fecha de caducidad del contrato y hasta la fecha en que surta efecto la opción o en que venza el plazo para su ejercicio.

- El concesionario **se compromete** a respetar los derechos que el concedente pudiera otorgar a favor de terceros respecto de los servicios de agua y suministro eléctrico cuyas instalaciones se encuentren ubicadas dentro del área de concesión.
- El concesionario tiene la **obligación** de ejercitar la defensa posesoria extrajudicial y judicial, para según sea el caso, repeler la fuerza y recobrar el bien o en caso de que recaiga sobre la concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, entre otras. Comunicar al Regulador y al Concedente dichos hechos y hacer uso de los mecanismos y recursos

⁹³ Son todos los bienes destinados a la ejecución del contrato, distintos a los bienes del concedente, entre otros, grúas pórtico y de patio.



judiciales que le permitan mantener indemne el derecho del Concedente sobre los bienes de la concesión.

- El concesionario se **obliga** a efectuar la conservación de los bienes de la concesión hasta la fecha de caducidad de la concesión. El concesionario efectuará las labores de conservación de la infraestructura portuaria que sean necesarias para alcanzar y mantener los niveles de servicio y productividad. En caso de que sucediera una situación que requiera mantenimiento de emergencia, el concesionario, **deberá proceder** en el más breve plazo posible a tomar las acciones necesarias para recuperar el nivel de operatividad del nuevo terminal de contenedores
- Es **obligación** del concesionario proporcionar al regulador los informes que correspondan de conformidad a lo dispuesto en el reglamento general de supervisión del ente regulador. El regulador efectuará el control y verificación del cumplimiento del plan de conservación y tomará las acciones pertinentes en caso de que tales hechos puedan afectar la calidad de los servicios o la vida útil de los bienes de la concesión. El costo de la preparación de los informes concesionario corresponderá al concesionario.
- El concesionario está obligado a establecer un sistema de atención de reclamos en concordancia con las disposiciones dictadas por el Regulador.

3.5.6. Obligaciones del Estado

En términos generales la política portuaria nacional define criterios para la interpretación de la Ley, así como criterios de integración en caso de eventuales vacíos normativos (DECRETO SUPREMO N° 003-2004-MTC) que pueden ser interpretados como compromisos que el estado asume:

- Fomentar la inversión privada en el ámbito portuario a fin de que ésta cumpla un rol relevante para la realización de actividades y servicios portuarios eficientes y competitivos para el desarrollo del país, sin perjuicio de las inversiones que le corresponden en su rol subsidiario.
- Ejecutar el proceso de descentralización y desconcentración del Sistema Portuario Nacional, en concordancia con las normas pertinentes establecidas en la Ley de Bases de Descentralización y la Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales.
- Definir las áreas de desarrollo portuario, la infraestructura, accesos e interconexiones con la red nacional de transporte y con el entorno urbano y territorial, así como con otros puertos nacionales y del extranjero, planteando objetivos, estrategias, metas y acciones para su concreción.
- Elaborar los Planes Regionales de Desarrollo Portuario que se enmarcan dentro del Plan Nacional de Desarrollo Portuario sobre criterios de eficiencia del uso de áreas acuáticas y terrestres, promoción de la participación privada, rentabilidad, y sostenibilidad. debiendo incluir los siguientes componentes:
- Las estrategias para el desarrollo de la relación ciudad-puerto, teniendo en cuenta las alternativas para el uso de redes viales existentes de acceso al puerto y su conexión con la red nacional de transporte del país.



Los contratos de concesiones portuarias no presentan una sección particular sobre obligaciones de las Partes, a excepción de las referidas respecto de los Bienes a cargo del concesionario. A lo largo del contrato se establecen las obligaciones, deberes y reglas que se obligan a respetar.

- El concedente está **obligado** a poner a disposición del concesionario, las áreas terrestres y acuáticas correspondientes al área de la concesión en los plazos establecidos.
- El concedente realizará sus mejores esfuerzos a efectos de establecer las servidumbres que requiera el concesionario para el cumplimiento de sus obligaciones conforme al contrato. Las servidumbres de ocupación temporal dan derecho al propietario del predio sirviente a percibir el pago de las indemnizaciones y compensaciones que establece la Ley.
- Efectuar las acciones de supervisión y fiscalización que le competen durante el desarrollo de las obras, asegurando el cumplimiento de la obligación del concesionario de proveer los servicios y de observar la calidad de estos.

3.5.7. Término de la concesión

La Ley 27.943 regula la administración e inversión en la infraestructura portuaria y sus modalidades contractuales y autoriza al MTC a otorgar la administración de una infraestructura existente al sector privado; sin uso exclusivo, en libre competencia, donde no se puede impedir el acceso de los usuarios a la infraestructura portuaria para proveer sus servicios.

La infraestructura portuaria podrá entregarse a privados, en plazos no mayores de 30 años, en cualquiera de las siguientes modalidades:

- a) Asociación en Participación.
- b) Contratos de Arrendamiento.
- c) Contratos de Concesión.
- d) Contratos de Riesgo Compartido.
- e) Contratos de Gerencia.
- f) Contratos Societarios; y,
- g) Otras modalidades establecidas en la legislación.

Este Plazo podrá suspenderse a petición de parte, en los siguientes casos: fuerza mayor, acuerdo, otros incluidos en el contrato, dando derecho a la extensión de este por igual período al de la suspensión. Tratándose de acuerdo de las partes, a causa distinta a la fuerza mayor, será necesaria la opinión previa favorable del ente Regulador (OSITRAN)⁹⁴.

3.5.8. Estándares de desempeño

⁹⁴ Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (**OSITRAN**) es un organismo público, descentralizado y supervisor adscrito al Presidente del Consejo de Ministros del Perú.



Si bien cada contrato puede especificar estándares convenidos por las partes, en términos generales se establecen los siguientes estándares obligatorios: La terminal atenderá durante las 24 horas del día (incluido sábados, domingos y feriados). El cumplimiento de los indicadores que se establecen a continuación se verificará en base al promedio trimestral o por operación, según sea el caso.

a) Niveles de Servicio y Productividad para cualquier tipo de Nave:

- Tiempo para el inicio de la descarga: No más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio para el inicio de las maniobras de descarga, computados desde el momento en que la Nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor a treinta (30) minutos.
- Tiempo para el zarpe de la Nave: No más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio para el zarpe de la Nave, computados desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias, hasta realizarse el desamarre respectivo. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor a treinta (30) minutos.

b) Niveles de Servicio y Productividad para cualquier tipo de carga:

Tiempo de atención al Usuario para el retiro de su mercancía: Una vez que el cliente haya realizado el pago de los derechos aduaneros que correspondan y obtenga la autorización del terminal, el tiempo posterior a este proceso no deberá ser mayor a treinta (30) minutos en promedio computados desde que el Usuario ingresa con su unidad al Terminal hasta que salga de la misma. Los treinta (30) minutos se computarán desde el ingreso de cada unidad de transporte.

c) Niveles de Servicio y Productividad para operación de contenedores:

- La productividad promedio exigida por cada grúa pórtico de muelle, no podrá ser menor de 25 movimientos por hora.

La productividad de cada operación individual no podrá ser menor de dieciocho (18) contenedores por grúa y por hora.

d) Niveles de Servicio y Productividad para carga rodante:

80 toneladas/hora en promedio trimestral.

e) Niveles de Servicio y Productividad para carga fraccionada:

100 toneladas/hora en promedio trimestral.

f) Niveles de Servicio y Productividad para carga sólida a granel:

- 400 toneladas/hora en promedio trimestral para granel en general,
- 300 toneladas/hora en promedio trimestral para fertilizantes.



La metodología para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad es establecida por la APN, no se publica la forma en que éstos se determinan.

3.5.9. Estandarización de los contratos

Por favor remitirse al ANEXO N°1 de este documento.

3.5.10. Incentivos a la inversión

Demanda Garantizada: El concedente garantiza al concesionario una demanda mínima anual de 300 mil TEU de importación y exportación y 100 mil TEU de transbordo durante los primeros diez años contados a partir del inicio de la explotación con dos amarraderos. Esta garantía no será exigible en los casos que la demanda atendida por el concesionario sea menor a la mínima garantizada como consecuencia de:

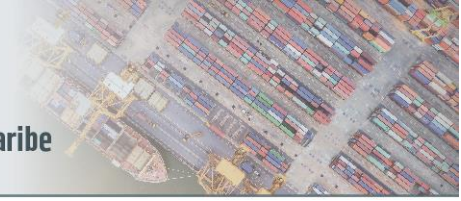
- a) El tráfico de contenedores de transbordo se haya desviado hacia otros puertos de la costa oeste sudamericana.
- b) Si el concesionario no brinda los servicios acordes con los niveles de servicio y productividad exigidos.
- c) Por fuerza mayor, suspensión de la vigencia de la concesión o caducidad de la concesión o si se ha invocado el equilibrio económico financiero.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente cláusula, el concedente y la APN procuraran el *desarrollo racional* de la infraestructura e inversiones, de modo que no se produzcan supuesto alguno que califique como competencia desleal por parte de ninguno de los administradores portuarios. De acuerdo a la norma de demanda garantizada, el concedente se obliga a pagar al concesionario el monto que resulte de la diferencia entre el ingreso correspondiente a la demanda efectivamente atendida por el concesionario y el ingreso correspondiente a la demanda mínima garantizada.

Por otra parte, se declara que cuando se produzca la Caducidad de la Concesión por el vencimiento del plazo pactado, la liquidación no contemplará contraprestación o compensación (al Concesionario) por las inversiones realizadas, ni monto indemnizatorio por concepto alguno, lo que puede ser considerado un desincentivo.

3.5.11. Incentivos a la productividad

Tanto la norma general, como los contratos, no incluyen cláusulas específicas que brinden incentivos a la productividad de los concesionarios. De manera indirecta puede considerarse que la política portuaria del Perú que garantiza la libre y sana competencia portuaria, incentiva a los concesionarios a alcanzar los estándares de la demanda internacional de la actividad portuaria en materia de operaciones y calidad, por su propio beneficio.



3.5.12. Incentivos a la industria

El puerto de Callao no presenta un contexto de competencia con otras terminales o puertos del país. En el puerto de Callao compiten entre sí dos terminales con capacidad para atender naves y carga en contenedores. La Terminal Muelle Sur (DP World) opera principalmente contenedores y la Terminal Muelle Norte (APM Terminals) opera carga general, contenedores y algunos graneles de importación.

En Perú, el régimen de inversión portuaria permite la competencia entre puertos, sin restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos públicos y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada. El modelo portuario permite la incorporación de nuevas inversiones en expansión. Ello constituye un factor de amenaza competitiva pues los operadores existentes actuarán considerando que siempre existe la posibilidad que se incorpore un nuevo actor al sistema.

3.5.13. Sanciones

De la potestad sancionadora: El Regulador está facultado para aplicar sanciones al concesionario en caso de incumplimiento de sus obligaciones, conforme a la Ley N° 26917 y los reglamentos. El concesionario deberá proceder al pago de las multas dentro del plazo que establezcan las leyes y disposiciones aplicables.

Las disposiciones contempladas en el Reglamento de Infracciones y Sanciones del Regulador referidas a supuestos previstos en el presente Contrato, primarán sobre éstos. En ese sentido, no serán aplicables las penalidades contractuales para los casos regulados en el referido reglamento. Las sanciones administrativas diferentes a las reguladas en el Reglamento de Infracciones y Sanciones de OSITRAN, impuestas, entre otras autoridades administrativas, por la APN, la Administración Tributaria, el Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, que se originen en la ejecución del presente Contrato, se aplicarán al Concesionario independientemente de las penalidades contractuales establecidas en el mismo y sin perjuicio de la obligación de responder por los daños y perjuicios resultantes de su incumplimiento.

Penalidades: El Regulador, en el ejercicio de su potestad sancionadora, se encuentra facultado para aplicar las penalidades contractuales establecidas en el mismo. En ese sentido, en caso de incumplimiento del Concesionario de cualesquiera de las obligaciones indicadas en el Contrato, el Regulador comunicará al Concedente del incumplimiento detectado y le indicará al mismo los mecanismos de subsanación correspondientes y/o la aplicación de las penalidades. El Concesionario no estará exento de responsabilidad aún en los casos en que los incumplimientos sean consecuencia de contratos que celebre con subcontratistas. El monto de las penalidades será abonado por el Concesionario al Regulador a la cuenta que éste le indique y en el plazo de diez (10) Días contados a



partir de la notificación que reciba por parte del Regulador. El Concesionario podrá impugnar la imposición de la penalidad.

3.5.14. Retribuciones a cargo del concesionario (contraprestaciones)

3.5.15. Metodología aplicada, pagos y variables

Si bien cada contrato comprende un acuerdo sobre las contraprestaciones, en términos generales se incluyen los siguientes:

- **Un pago fijo:** a propuesta del oferente en el proceso licitatorio en concepto de “Inversión Complementaria Adicional”
- **Un pago mensual variable** relacionado con los ingresos del concesionario, con metodologías diferentes, que en el caso de las concesiones del puerto del Callao son las siguientes:
 - **Muelle Norte:** Tres por ciento (3%) de los **Ingresos Netos Mensuales** (del impuesto a las ventas IGV) por la explotación de la Terminal Multipropósito.
 - **Muelle Sur:** Tres por ciento (3%) de los **Ingresos Brutos Mensuales** que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios de la terminal de contenedores.

3.5.16. Por tipo de carga

Si bien se aplican diferentes criterios para determinar los pagos del concesionario de la terminal de contenedores y otro para la terminal multipropósito, no se especifica que sea debido al tipo de carga, ya que el concesionario del muelle norte también opera contenedores. No están aclarados los criterios que sustentan la diferenciación, aunque la firma del contrato implica la aceptación de las partes.

3.5.17. Elementos que conforman la contraprestación

La norma general no establece criterios y/o metodologías uniformes para determinar las contraprestaciones en los contratos de concesión de los diferentes puertos.

En los contratos del puerto del Callao se contemplan similares estructuras

- Una Inversión adicional fija propuesta a criterio del oferente
- Pagos variables mensuales calculados como el 3% de los ingresos de la terminal.

En un caso se lo calcula sobre los ingresos netos y en el otro sobre los ingresos brutos, no brindándose en ningún caso las razones de esta diferenciación.



3.5.18. Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2)

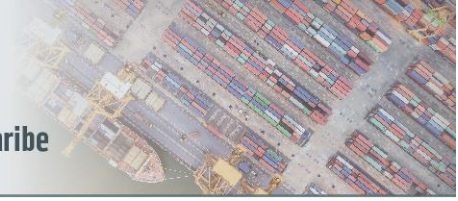
Se evidencia que el regulador se centra en el negocio global del concesionario (sus ingresos por todo concepto), desentendiéndose de la naturaleza de las cargas u otros parámetros como criterio para las contraprestaciones. Según el objeto de cada concesión se retribuye con criterios diferentes, aunque en ambos casos se calculan sobre los ingresos totales de la terminal y no se aclaran las razones de esta diferenciación.

El pago fijo es un monto de inversión adicional que los oferentes proponen en el proceso licitatorio.

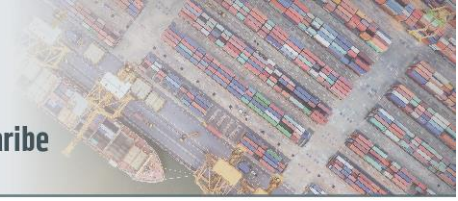
Los pagos variables mensuales son un porcentaje de los Ingresos Brutos Totales de la terminal, por lo que no dependen de ninguno de los supuestos del título. Siendo así, se podría inferir que el canon está relacionado indirectamente del volumen de la carga movilizada en cada mes, valorizada a las tarifas vigentes, aunque las terminales generan otros ingresos que no están relacionados a la carga movilizada.

3.5.19. Otros pagos

Multas	Multas o Sanciones según 4.1
Garantías	A fin de garantizar las obligaciones, el concesionario entrega al concedente una garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión por un porcentaje del presupuesto estimado oficial de obra, de acuerdo con lo siguiente: ·20%, desde la fecha de suscripción del contrato, ·15%, desde la aprobación de las obras correspondientes a un amarradero y 10%, desde la aprobación de las obras mínimas iniciales
Seguros	El concesionario debe contar con las pólizas de seguros según son establecidas en el contrato, considerándose como exigencias mínimas que podrán ser ampliadas y mejoradas por el concesionario, y cuya propuesta final haya sido debidamente aprobada por el Regulador.



Multas	Multas o Sanciones según 4.1
<p>Mantenimiento</p>	<p>Conservación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur. El concesionario debe a efectuar la conservación de los bienes de la concesión hasta la fecha de caducidad de la concesión.</p>
<p>Inversiones obligatorias</p>	<p>Respecto de las inversiones, las principales obligaciones se refieren a la presentación de la propuesta en el proceso licitatorio, incluyendo el compromiso de inversión del pliego y la inversión complementaria adicional propuesta, lo que queda plasmado en el Expediente Técnico para aprobación del concedente. En el caso del Callao, Zona Sur, es la Construcción del Nuevo Terminal de Contenedores.</p>
<p>IVA e Impuesto a la Renta</p>	<p>El concesionario es sujeto contribuyente según legislación tributaria aplicable. Está obligado al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen en el país, entre otros, a los bienes del concedente o los que se construyan o incorporen a la concesión.</p>
<p>Seguridad</p>	<p>El concesionario deberá presentar un Reglamento de seguridad, control y vigilancia del terminal y obtener la certificación internacional y garantizarla a su costo. El concesionario se obliga a obtener un certificado ISO 9001:2000 en un plazo que no excederá de tres años computados desde la fecha de inicio de explotación.</p>
<p>Ambiental</p>	<p>El concesionario declara conocer la ley general del ambiente y las obligaciones que establece el contrato en materia ambiental. Con el propósito de minimizar los impactos negativos que se puedan producir al ambiente en el área de la concesión, el concesionario se obliga a cumplir, durante las etapas de construcción y explotación, con los términos asumidos en el estudio de impacto ambiental del terminal.</p>



Multas	Multas o Sanciones según 4.1
Prevenición de Riesgos	El concesionario debe presentar, para la aprobación de la APN, un Reglamento de prevención de accidentes y prácticas de seguridad para la operación del Terminal.

3.5.20. Inversión de los recursos de la concesión

El monto de la Inversión Complementaria Adicional es transferido por el concesionario a un fideicomiso destinado a las inversiones determinadas en el contrato, como: administración y mantenimiento del patrimonio e inversiones en el puerto como sistemas de seguridad y protección, mejoras de accesos TIC's, mejoras al acceso marítimos y área de maniobra, desarrollo de zonas logísticas, etc

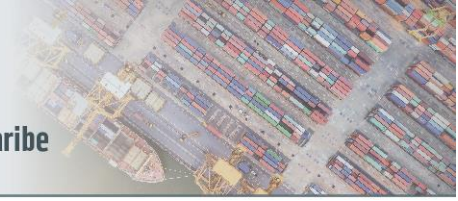
Ni los contratos, ni las normas vigentes hacen mención el destino dado a los recursos generados por los pagos mensuales variables.

3.6. Ecuador

3.6.1. Marco regulatorio vigente

Ordenamiento Institucional:

El 15 de enero del 2007, mediante Decreto Ejecutivo 053, se modifica la estructura del sistema institucional portuario creando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con cuatro Subsecretarías (obras públicas y comunicaciones, transporte vial y ferroviario, puertos y transporte marítimo y fluvial, y aeropuertos y transporte aéreo). La misión de Subsecretaria de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial es impulsar el desarrollo de la actividad marítima y fluvial, planificar, regular y controlar el sistema naviero y portuario en el territorio nacional, asegurando el cumplimiento de objetivos y prioridades definidos en el marco legal vigente. De esta forma se creó una Autoridad Portuaria Nacional, radicada en la Subsecretaria, de la cual dependen las direcciones de Puertos y de Transporte Marítimo y Fluvial. Esta Subsecretaria concentra en la práctica todas las funciones de Autoridad Portuaria Nacional y controla y supervisa el funcionamiento y operación de las entidades que conforman las Autoridades de los puertos de propiedad del Estado ecuatoriano.



Régimen de inversión:

Un reglamento de DIGMER⁹⁵ reconoce las modalidades de delegación de servicios portuarios, las cuales son: el contrato de gestión de servicios con terceros, en subsidio por la carencia del sector privado y los contratos de delegación de la autoridad portuaria con terceros. El ordenamiento legal portuario contiene regulaciones expresas para cierto tipo de servicios, tales como: el practicaje, remolque, abastecimiento de agua y electricidad, servicios relacionados con salvamento y conrainscendios, servicios de limpieza, recolección de residuos y desechos, la seguridad de la carga será responsabilidad de los operadores, servicio de depósito y almacenamiento y equipamiento.

Régimen de servicios y tarifas

En Ecuador los servicios portuarios que se desarrollan en las jurisdicciones de las autoridades portuarias se encuentran definidos en decretos del Ejecutivo y en resoluciones de la DIGMER. Las autoridades portuarias están impedidas de operar en forma directa cualquier servicio portuario, debiendo ser prestados exclusivamente por delegación, a través de personas jurídicas de derecho privado debidamente autorizadas a tales fines. De este modo, cuando se entrega en concesión un puerto comercial estatal a un concesionario, la autoridad portuaria limita su actuación a la vigilancia del cumplimiento de los contratos de concesión otorgados y al control de las reglas de la leal competencia por parte de los concesionarios.

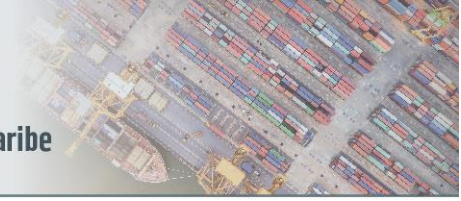
En el caso de las terminales otorgadas en concesión (tal como es la situación de la APG, APM, AP de Puerto Bolívar), los servicios que presta el operador y el alcance de cada uno de ellos, así como el valor de las tarifas que éste aplica están definidos en el contrato. En este aspecto, la autoridad portuaria se ha reservado el rol de fiscalización para el resguardo del cumplimiento de las obligaciones contractuales respecto a los servicios y la aplicación de tarifas a los usuarios. Para tal efecto, el contrato instituye la obligación del concesionario de proveer un manual de servicios previamente auditado y debidamente publicitado, el cual está sujeto a la aprobación previa de la autoridad portuaria. El manual debe establecer las reglas que regulan la prestación de los servicios, las tarifas y la interacción entre el concesionario y los usuarios de estos servicios, de conformidad con el contrato.

Competencia portuaria

Conforme al mandato contenido en el Artículo 244 No. 3 de la Constitución Política, es deber del Estado promover el desarrollo de actividades y mercados competitivos. Impulsar la libre competencia y sancionar, conforme a la ley, las prácticas monopólicas y otras que la impidan y distorsionen. A su vez, la Ley de Modernización del Estado prohíbe expresamente los monopolios (Art. 47).

El Reglamento General de la Actividad Portuaria RGAP/2000, a propósito de los lineamientos de la Política Portuaria Nacional, declara de plena aplicación a la actividad de los puertos lo previsto en el artículo 47 de la Ley de Modernización, referente a la prohibición de los monopolios (Art. N°5). No obstante, se autoriza al CNMMP, a otorgar concesiones en régimen de exclusividad regulada para el concesionario, atendida la importancia de las inversiones y el interés del sistema portuario en materia del logro de niveles de competitividad interregional, no pudiendo la exclusividad impedir que

⁹⁵ Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER)



cualquier actividad de las reguladas para dichas concesiones se desarrolle en otros puertos de la República, fuera de la zona de jurisdicción del puerto en que se conceden. A su vez, los prestadores de servicio, de acuerdo con la norma reglamentaria precitada, están obligados a actuar respetando los principios de la leal competencia y en el caso en que no exista expresamente establecido un régimen de exclusividad regulada, las Empresas Portuarias velarán porque los mismos actúen en libre concurrencia y competencia.

Entre las materias reguladas en este ámbito está la que se refiere a salvaguardar la denominada ecuación económica de la concesión. En efecto, para garantizar este principios de leal competencia se establece que cuando exista una concesión en un puerto comercial estatal para la prestación de determinados servicios portuarios y se presente una solicitud de habilitación de un puerto privado, nuevo o existente, con el fin de prestar los mismos o similares servicios, tal habilitación no podrá concederse, salvo que quien la solicite cuente, al menos, con las mismas condiciones de seguridad infraestructural y superestructuras, de idoneidad técnica y de equipamiento para la prestación, que se registran en la concesión portuaria pública.

3.6.2. Estructura de los contratos

En Ecuador, la prestación del servicio público, objeto principal de proyectos portuarios, se ejecuta bajo el régimen de gestión delegada en la modalidad de asociación público - privada ("APP"), de acuerdo con lo establecido en:

- los artículos 314 y 316 de la Constitución de la República del Ecuador;
- artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones;
- artículo 41 de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada,
- el Decreto Ejecutivo No. 810, publicado en el Registro Oficial No. 494, de 19 de julio de 2011 en todo aquello que no ha sido previsto en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y el Decreto Ejecutivo No. 582, publicado en el Registro Oficial No. 453, de 6 de marzo de 2015.

Régimen jurídico

En cuanto a las APP en el ámbito de los puertos, en el Ecuador aplica el siguiente Régimen Jurídico:

- Constitución de la República del Ecuador.
- Código Orgánico de la Producción.
- Código Orgánico de Planificación y Finanzas públicas.
- Ley de Modernización del Estado.
- Ley General de Puertos.
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional.
- Ley de Compañías.
- Ley de Mercado de Valores.
- Reglamento General de la Actividad Portuaria.
- Reglamento de Servicios Portuarios Para las Entidades Portuarias del Ecuador.
- Normas de Servicios Portuarios.



- Normativa Tarifaria Para los Puertos Comerciales del Estado.

Elementos esenciales del contrato

Los términos contractuales de las APP incluyen los siguientes títulos:

- Comparecientes.
- Objeto.
- Plazo y su régimen de modificación.
- Distribución de riesgos.
- Vigencia de la APP.
- Bienes de la APP y expropiaciones.
- Retribución de la sociedad gestora.
- Régimen de terminación de la APP.
- Régimen de infracciones y penas.
- Garantías.
- Seguros.
- Subcontratación.
- Mecanismo de resolución de controversias.

3.6.3. Evolución de los contratos – Marco normativo

Desde el inicio de la República del Ecuador (1830), la actividad portuaria se intentó desarrollar por el Estado, construyéndose en 1842 el primer muelle en el río Guayas en Guayaquil. El muelle estaba dotado de grúa y un pequeño ferrocarril hasta los depósitos de la aduana. Posteriormente (1856) se construye el primer muelle comercial por iniciativa privada, Desde entonces y a lo largo de la costa ecuatoriana, se construyeron muelles fluviales y marítimos de menor importancia, tanto por el sector público como por el sector privado, pero siendo Guayaquil el puerto principal del Ecuador y ante el crecimiento del comercio, se fue consolidando la necesidad de disponer de instalaciones portuarias que pudieran atender naves de mayor calado.

Es así como en 1958 se puede decir que comenzó la era moderna de los puertos ecuatorianos con la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y que llevó hasta al presente la evolución de sus normativas de acuerdo con el siguiente resumen:

1958 se crea la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), entidad autónoma de Derecho Privado con finalidad pública, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios y plena capacidad, para adquirir derechos y contraer obligaciones.

1966, se crea Autoridad Portuaria de Manta, como persona jurídica de derecho privado con finalidad pública.

1970, Decreto No. 545, primera Ley General de Puertos del Ecuador.

1970, Decreto No. 1043, primera Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional.



Estas dos leyes cambian la naturaleza jurídica de las Autoridades Portuarias, convirtiéndolas en organismos de Derecho Público, conservando su competencia para administrar, operar y mantener los puertos de la República, como entidades con personería jurídica y patrimonio y fondos propios.

1976, Decreto Sup. 289, nueva Ley General de Puertos

1976, Decreto Sup. 290, nueva Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional

1977, Decreto Sup. 1173. Ley de Régimen Administrativo de los Terminales Petroleros.

1993, Ley N° 50 de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por Parte de la Iniciativa Privada. Que consagra "...la desmonopolización y privatización de los servicios públicos y de las actividades económicas asumidas por el Estado u otras entidades del sector público..."

1994, Decreto Ejecutivo N°623, Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por Parte de la Iniciativa Privada (reformado por Decreto Ejecutivo N°4003 de 1996)

1996, Resolución N°470/96 Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, Reglamento de Servicios Portuarios para Puertos Comerciales Estatales del Ecuador.

El sector privado entró a operar en los puertos estatales en las áreas de carga, descarga, transferencia, almacenamiento en patio de contenedores y bodegas cerradas, practicaje, remolque, entre las principales. Inicialmente bajo un contrato de arrendamiento precario, y luego con una delegación instrumentada a través de un "permiso", por lo que se lo llamó comúnmente "permisionarios". El sector privado también incursionó en el Puerto Marítimo de Guayaquil, instalando terminales en otros esteros, cercanos al Estero Salado donde se construyó el "Terminal de Puerto Nuevo" de la APG.

2000, Decreto Ejecutivo N° 467, Reglamento General de la Actividad Portuaria del Ecuador, establece la nueva visión del Estado respecto a la participación del sector privado en la actividad portuaria nacional, abriéndose procesos de concesión de las terminales estatales de propiedad de las autoridades portuarias.

Se establece un plazo de 24 meses para culminar los procedimientos de licitación para el total de las concesiones de los puertos comerciales estatales del Ecuador, sea como puertos completos o como terminales especializada. Si bien esta disposición no se cumplió en el plazo establecido de 24 meses, se dio paso a la continuación de los procesos de concesión de las terminales estatales bajo la administración de las Autoridades Portuarias bajo la concepción de una matriz portuaria, concebida en su gestión, como un modelo Landlord.

1999- Concesión Terminal Granelera y Multipropósito de la APG.

2006- Concesión Terminal Portuaria de la Terminal Portuaria de Manta.

2006- Concesión Terminal de la Autoridad Portuaria de Esmeralda.



2007- Concesión Terminal Multipropósito y de Carga General de la APG (CONTECON Guayaquil S.A.)

2008, la nueva Constitución de la República del Ecuador establece como obligación del Estado, la provisión de infraestructura portuaria como parte de los sectores estratégicos y servicios públicos, la matriz portuaria (y por tanto modelo de gestión de los puertos) corresponde a un “Service Port”, en el que el Estado se reserva de manera exclusiva el derecho a la provisión del servicio público portuario, y que sólo podrá concederlo al privado en forma excepcional y cuando se den las condiciones establecidas en la ley.

2010, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI, dispone que, de manera excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República, el Estado o sus instituciones, pueden delegar a la iniciativa privada o a la economía popular y solidaria, la provisión de infraestructuras portuarias.

2011, Decreto Ejecutivo N°810, Reglamento de Aplicación del Régimen Excepcional de Delegación de Servicios Públicos de Transporte.

2015, Decreto Ejecutivo N°674 se autorizó la delegación al sector privado, la gestión del servicio público portuario de Puerto Bolívar y el Decreto Ejecutivo N°897, donde se autorizó la delegación del Puerto de Manta.

2016, concurso para “Diseño, Financiamiento, Ejecución de Obras Adicionales, Equipamiento, Operación y Mantenimiento del Terminal Portuario de Puerto Bolívar”. Concedido a Yilport Holding NV, la única oferta para el concurso, con un plazo de ejecución de 50 años.

2016, Decreto Ejecutivo N°1060, autorizó el desarrollo, construcción y mantenimiento de las instalaciones del puerto de aguas profundas de Posorja (Guayas) a DPW.

3.6.4. Obligaciones de los concesionarios

Derechos y obligaciones generales del adjudicatario

En esta sección el Contrato establece los derechos y obligaciones del Adjudicatario, concisamente los siguientes derechos:

1. La prerrogativa de disfrutar de forma exclusiva, de los derechos que el Contrato le confiere.
2. El derecho de organizar sus actividades y tareas para el cumplimiento de las obligaciones.
3. El derecho a celebrar todos los Acuerdos Conexos que considere adecuados a sus intereses.
4. La facultad de gravar los derechos de naturaleza económica que a través del presente Contrato adquiere para obtener el financiamiento de terceros para el Proyecto.
5. El derecho a recibir y disponer libremente de la Retribución de la Sociedad Gestora, que obtenga como resultado de la Operación y Mantenimiento de este Contrato.
6. El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente Contrato.
7. El derecho a obtener la colaboración razonable de la Entidad Contratante para el adecuado desarrollo de la operación.



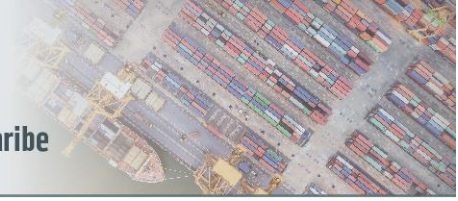
Las principales obligaciones del Adjudicatario (aunque hay otras de carácter formal como la constitución de la sociedad gestora, sus limitaciones, su vigilancia y control) son las siguientes:

1. La obligación de asumir a su riesgo, la inversión, los gastos y costos que se requiera para la ejecución del Proyecto.
2. La obligación de garantizar la ejecución de las Obras Nuevas y el Equipamiento de conformidad con el Proyecto Técnico Definitivo, con los mayores niveles de calidad.
3. La obligación de usar y mantener los Bienes de la APP de acuerdo con su naturaleza, asumiendo la responsabilidad por los daños que ocasionare, por acción u omisión.
4. La obligación de garantizar la prestación de los Servicios Obligatorios, en las condiciones previstas en el Régimen Jurídico Aplicable, en función de los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, calidad, libertad de acceso y seguridad para los Usuarios, con sujeción al Manual de Operación y al Plan de Conservación y Mantenimiento.
5. La obligación de permitir o hacer que se permita la adecuada fiscalización y evaluación del cumplimiento del Contrato por parte del Administrador del Contrato, Fiscalizador de la APP y, en general, de los inspectores, auditores e interventores designados por la Entidad Contratante.
6. La obligación de obtener y mantener las Habilitaciones Legales necesarias para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la APP.
7. En general, la obligación de cumplir con los términos, declaraciones, seguridades, condiciones, limitaciones y más estipulaciones previstas en el Contrato para su cabal ejecución.

Se detallan a continuación los eventos relevantes que deberán realizar las partes en diferentes períodos, a saber:

Del Periodo de Organización, el Adjudicatario las siguientes **obligaciones**:

1. Constituir y organizar, bajo los términos, plazo y forma previstos en el Contrato, la Sociedad Gestora.
2. Procurar de la Sociedad Gestora la Carta de Aceptación referida a la Cesión Condicional prevista en el Contrato.
3. La suscripción de los Contratos Definitivos previstos en su Oferta.
4. Constituir, de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable y este Contrato, el Fondo General de Fiscalización.
5. Contratar al Fiscalizador de la APP.
6. Proceder con la Toma Física de los Bienes de la APP.
7. Cumplir con las obligaciones específicas relacionadas con la Planificación y Diseño y, en especial, preparar y obtener la aprobación del Proyecto Técnico Definitivo.
8. Cumplir con las Condiciones de Operación.
9. Ejecutar el Plan de Transición de la APP en los términos previstos en el Proyecto Técnico Definitivo.
10. El Gestor Delegado deberá preparar y proveer todos los estudios y documentos necesarios para la obtención, ante la Autoridad Competente de al menos, las siguientes Habilitaciones Legales:
 - Licencia ambiental de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable.
 - Permisos de empalmes y conexiones de servicios públicos.
 - Cualquier otro necesario para iniciar la construcción.



De las Obras Nuevas y Equipamiento, el adjudicatario asume las siguientes obligaciones:

- La Sociedad Gestora deberá construir, a su entero costo y riesgo, las Obras Nuevas previstas en el Proyecto Técnico Definitivo y hasta, por lo menos, el valor de las Inversiones del Proyecto que se han comprometido en la Oferta.
- Igualmente equipar a su entero costo y riesgo cada una de las Obras Nuevas, según las previsiones del Proyecto Técnico Definitivo, los Hitos de Cumplimiento para cada fase de desarrollo del TPPB y, por lo menos, hasta el valor de la Inversión del Proyecto en materia de Equipamiento que consta en la Oferta adjudicada. Equipamiento incluirá todos los elementos necesarios para que la TPPB cumpla las condiciones técnicas y funcionales requeridas para prestar los Servicios Obligatorios.

Del Período de Operación y Mantenimiento

La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con las prácticas y políticas generalmente aceptadas para un operador de terminales portuarios; y, especialmente:

1. todas las normas contenidas en el Régimen Jurídico Aplicable, incluyendo, sin limitación, las referidas al ambiente, laborales, seguridad social y tributarias, así como las emanadas de la Entidad Contratante y otras Autoridades Competentes.
2. los requerimientos específicos de este Contrato.
3. el Manual de Operaciones.
4. Plan de Conservación y Mantenimiento.
5. las exigencias de todas las pólizas de seguros requeridas en el Contrato.
6. los estándares internacionales de la industria, en todo lo no contemplado en los puntos anteriores.

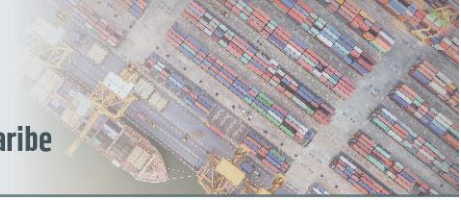
Servicios Obligatorios: Iniciado este período, el adjudicatario queda facultado a prestara favor de los Usuarios, los servicios básicos y facultativos de una terminal portuaria y por tanto, recaudar la Tarifa Portuaria respectiva.

Condiciones esenciales para la prestación de los Servicios Obligatorios

El adjudicatario está obligado a prestar los servicios con eficiencia, regularidad, continuidad, universalidad y calidad y en general, sujeta a los principios constitucionales que rigen la materia. La actividad de la Sociedad Gestora está sujeta al Régimen Jurídico Aplicable, especialmente en lo que respecta a las normas sobre libre y leal competencia, protección de consumidores y regulaciones sectoriales.

Mantenimiento: deberá cumplir en todo momento los términos de su Plan de Conservación y Mantenimiento contenido en el Proyecto Técnico Definitivo

Responsabilidad, Riesgos y Mecanismos de Cobertura: queda obligado a asumir plena responsabilidad por el correcto y oportuno cumplimiento de sus obligaciones, responsabilizándose de eventuales errores o desvíos en la ejecución de las prestaciones que tiene a cargo y asume de las consecuencias que puedan derivarse. También es responsable de cualquier daño en los Bienes de la APP que se hubiera producido por culpa, negligencia, impericia, dolo u otra causa imputable a la



sociedad, su personal y, en general sus subcontratistas, dependientes o controlados, debiendo responder por dichas pérdidas y/o daños e indemnizar a la Entidad Contratante.

También es responsable por cualquier daño que se hubiera producido a Usuarios, al ambiente, a la colectividad o en general a terceros, por culpa, negligencia, impericia, dolo u otra causa imputable a la sociedad.

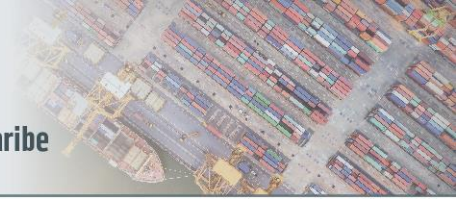
El Gestor Delegado se obliga a mantener indemne y liberar en forma efectiva a la Entidad Contratante y a sus representantes frente a terceros (incluidos personal, subcontratistas o Usuarios) por las consecuencias que puedan derivarse de sus propias acciones u omisiones.

Distribución de riesgos

De conformidad con lo que dispone el art. 46 de la Ley de Modernización del Estado, el MTOP no garantiza ningún tipo de rentabilidad al Gestor Delegado. En consecuencia, éste se hace responsable que la adjudicación, suscripción y ejecución del Contrato bajo su cuenta y riesgo. Por lo tanto, el MTOP no garantiza, en modo alguno, una determinada tasa interna de retorno para las inversiones efectuadas, ni márgenes de utilidad al Gestor Delegado, la cual suscribirá y ejecutará el Contrato por su cuenta y riesgo.

Finalmente, el adjudicatario asume expresamente los siguientes riesgos asociados con la APP:

1. La totalidad de los riesgos que se deriven del cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato y los Documentos de la Transacción. Por tanto, asumen como una obligación de resultado el adecuado, técnico y permanente funcionamiento de la APP, según se encuentra descrita en el Contrato y los Documentos de la Transacción.
2. Los riesgos propios de la Planificación y Diseño, Financiamiento, la Construcción, Operación y Mantenimiento del Proyecto, de la demanda de Usuarios que presente la vía objeto de la APP durante su plazo de vigencia, así como los provenientes del giro ordinario del negocio en el Ecuador.
3. Sin que su enunciación sea exhaustiva, son de cargo de la Sociedad Gestora los riesgos comunes, normales o previsibles que son inherentes a la ejecución de las actividades objeto del Contrato, y sus respectivas potenciales consecuencias negativas. En especial, sin que sirva de limitación, los riesgos de desarrollo, de puesta en marcha, operativos, de mercado, comerciales, tarifarios, financieros, cambiarios y de daño a terceros.
4. La Sociedad Gestora se obliga a asumir los riesgos que se le presenten en la ejecución de este Contrato y a arbitrar y emplear todas las medidas que estime necesarias para mitigarlos sin afectar los requerimientos técnicos, funcionalidad, mantenimiento y operación del Proyecto, sea mediante la obtención de asesoría especializada en los aspectos técnico, financiero, jurídico y tributario, pólizas, garantías o cualquier otro que considere pertinente, sin perjuicio de aquellos previstos en el Contrato.



Indemnizaciones y Seguros

Cargos de la Sociedad Gestora (adjudicatario)

1. La Sociedad Gestora deberá indemnizar los daños y perjuicios que determine por Autoridad Competente han sido ocasionadas a la Entidad Contratante, a los Usuarios, a la colectividad o terceros.
2. Los daños producidos en los Bienes de la APP se indemnizarán al valor de reposición.
3. La Sociedad Gestora responsable del hecho, acto o contrato que provocó una acción en contra de la Entidad Contratante, pagará los honorarios de abogados, costas judiciales, indemnizaciones, reparaciones y cualquier otro gasto o costo resultantes de tales acciones.
4. Las indemnizaciones podrán ser asumidas directamente por la Sociedad Gestora o a través de los seguros que hubiere contratado, sin que la contratación del seguro le exima a la Sociedad Gestora de su obligación de indemnizar los daños y perjuicios provocados a la Entidad Contratante, a los Usuarios o terceros. En cualquier caso, el pago de los deducibles serán de cuenta exclusiva de la Sociedad Gestora.

Seguros

Durante el Periodo de Organización, antes de la fecha de Toma Física de los Bienes de la APP y no más allá de noventa (90) días contados desde la fecha de suscripción del Contrato la Sociedad Gestora deberá presentar a la Entidad Contratante para su aprobación, el modelo de póliza a contratar correspondiente a los seguros que se refieren en esta cláusula y la indicación de la aseguradora que ha seleccionado, ajustándose a los términos de esta cláusula.

Garantías de fiel cumplimiento

1. Por las obligaciones asumidas por la Sociedad Gestora en relación con la construcción de las Obras Nuevas y el Equipamiento, mantendrá a favor de la Entidad Contratante una garantía por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) de las Inversiones del Proyecto que se mantengan pendientes *de ejecución* (la "Garantía 1").
2. Con independencia del otorgamiento de la Garantía 1, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contractuales relacionadas con la Operación y Mantenimiento, la Sociedad Gestora otorgará y mantendrá a favor de la Entidad Contratante una garantía por un valor equivalente al presupuesto anual destinado a la Operación y Mantenimiento, de conformidad con el presupuesto que consta en la Oferta (la "Garantía 2"). La Garantía 2 será renovada anualmente, durante todos los años de duración del período de Operación y Mantenimiento, con una anticipación de al menos treinta (30) días previos a su vencimiento.



3.6.5. Obligaciones del Estado

Puede entenderse, en términos generales, que el estado asume la responsabilidad de garantizar las condiciones necesarias para que el entorno competitivo portuario se desenvuelva en condiciones de libre y sana competencia, resguardando un adecuado “Level playing field” (campo de juego equilibrado) para los diferentes actores.

En los contratos de APP se especifican los derechos y obligaciones generales de la Entidad Contratante:

1. El derecho de ejercer sus potestades y atribuciones derivadas del Régimen Jurídico Aplicable y este Contrato directamente.
2. El derecho a organizar y realizar la evaluación del cumplimiento de este Contrato.
3. El derecho a mantener la titularidad sobre los Bienes de la APP durante la vigencia de la APP.
4. El derecho a que se le restituya los Bienes de la APP, junto con todas sus adiciones y mejoras, en condiciones de plena operatividad y funcionalidad, en la Fecha de Terminación

Las obligaciones de la Entidad Contratante son las siguientes:

1. Colaborar razonablemente con el Adjudicatario y la Sociedad Gestora, dentro del ámbito de sus competencias y en el marco del Régimen Jurídico, para la ejecución cabal del Proyecto.
2. Atender oportunamente las solicitudes de autorización que, en virtud de este Contrato, se deban realizar, sin que tal obligación presuponga que la Entidad Contratante deba consentir, en cualquier caso, lo solicitado.
3. Participar con información que disponga en las tareas de Planificación y Diseño a cargo del Gestor Delegado.
4. Permitir el cobro oportuno de la Retribución de la Sociedad Gestora, con sujeción a los términos, declaraciones, seguridades, condiciones, limitaciones y más estipulaciones del Contrato.
5. En general, la obligación de cumplir con los términos, declaraciones, seguridades, condiciones, limitaciones y más estipulaciones previstas en el Contrato para su cabal ejecución.

3.6.6. Término de las concesiones

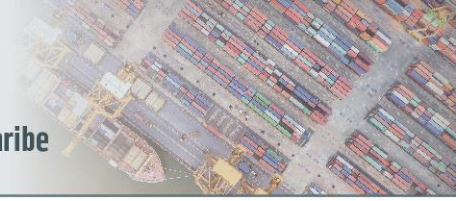
De la vigencia de la APP

La APP se otorga y tiene una vigencia por un plazo de 50 años, salvo ampliación o reducción del plazo por la ocurrencia de: i) un caso de suspensión autorizada, ii) la aplicación de un mecanismo de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico - financiero del Contrato; o iii) una causal de Terminación Anticipada.

Períodos de la APP

El Plazo de la APP se encuentra dividido en cuatro períodos:

- Período de Organización, desde la suscripción hasta el inicio de la gestión;



- Período de Construcción, desde cualquier inicio de ejecución de obra nueva y la certificación de obra concluida;
- Período de Operación y Mantenimiento; desde la toma física de la terminal hasta la terminación del Plazo del Contrato, y,
- Período de Liquidación, los seis meses previos a la terminación del Plazo del Contrato.

Terminación Anticipada

La regla general es que el Contrato termina antes del Plazo por las siguientes causales:

- Por mutuo acuerdo de las partes
- Por declaración unilateral de la Entidad Contratante debido a incumplimiento subsanable
- Por declaración del Tribunal debido al incumplimiento de la Entidad Contratante.
- Por Fuerza Mayor, declarada, en su caso, por la Entidad Contratante o el Tribunal.
- Por declaración unilateral de la Entidad Contratante por causas puramente objetivas
- Por el rescate del Proyecto.

Periodo de Liquidación y efectos de la terminación del Contrato

Con la conclusión del Plazo Ordinario o con la Notificación de Terminación, las partes iniciarán el Periodo de Liquidación. En el Periodo de Liquidación, la Sociedad Gestora se obliga a: (i) No suspender la Operación y Mantenimiento hasta ser sustituida, asumiendo todos los gastos y costos requeridos y haciendo suyos los ingresos hasta la Fecha de Terminación en los mismos términos previstos en el Contrato. (ii) Dar cumplimiento a la Reversión de la APP.

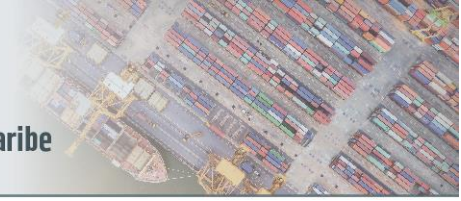
Reversión de la APP

Al iniciarse el Periodo de liquidación, a la Sociedad Gestora le queda prohibido trasladar fuera de la TPPN cualquier bien que allí se encuentre. Esta falta podrá ser considerada como un delito de apropiación de bienes públicos. Al iniciarse el Periodo de Liquidación, la Entidad Contratante accederá a la plena disposición de los Bienes de la APP, con base en el último Inventario de Bienes. La Reversión de la APP será gratuita para la Entidad Contratante.

3.6.7. Estándares de desempeño

En términos generales los contratos declaran que el adjudicatario realizará la Operación en concordancia con las prácticas y políticas generalmente aceptadas para un operador de terminales portuarios; y el *Manual de Operaciones*. En un capítulo específico se definen los Indicadores de nivel de servicio que constan en el pliego de licitación.

Si la operadora haya propuesto mejores Indicadores de nivel de servicio, serán estos los que rijan la operación.



El pliego de la licitación establece los Niveles mínimos de Servicio y Productividad que el adjudicatario deberá alcanzar Niveles de servicio y productividad de la infraestructura portuaria existente a partir de la fecha de toma de posesión física.

A partir de la toma de posesión y por seis (6) meses no se medirán niveles de servicio y productividad, considerando esta etapa como de adecuación.

La verificación del cumplimiento de los siguientes indicadores se registrará a partir del primer día del séptimo (7) mes desde la Toma de Física hasta el último día del noveno (9) mes de suscrita el acta de recepción de obras correspondiente a la Etapa 2 y Etapa 3 y Etapa 4.

a) Niveles de Indicadores de Servicio para cualquier tipo de Nave:

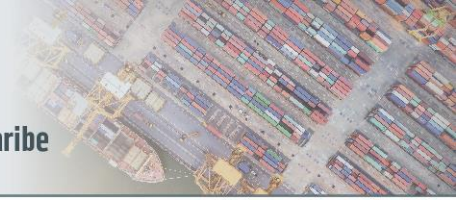
Tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave: No más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral para el inicio de las operaciones comerciales de la nave, computados desde el momento en que la Nave ya amarrada al muelle cuente con todas las autorizaciones necesarias, incluida la autorización del Capitán de la nave y del Naviero, directamente o a través de sus agentes. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor a sesenta (60) minutos. Serán también descontados del cómputo los tiempos generados por razones ajenas al Gestor Delegado, tales como averías de equipos propios o ajenos, causas de fuerza mayor y climatológicas, actos de terrorismo, organismos públicos, sus inspecciones, etc.

Tiempo para el desatraque de la Nave: No más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral para el desatraque de la Nave, computados desde la finalización de las operaciones comerciales de la nave incluidas las autorizaciones necesarias y recursos disponibles del Terminal para el desatraque respectivo, incluida la autorización del Capitán de la nave y del Naviero, directamente o a través de sus agentes. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor a sesenta (60) minutos. Serán también descontados del cómputo los tiempos generados por razones ajenas al Gestor Delegado, tales como averías de equipos propios o ajenos, causas de fuerza mayor y climatológicas, actos de terrorismo, organismos públicos, sus inspecciones, etc.

b) Niveles de Indicadores de Servicio y Productividad para carga general y carga a granel sólido:

- *Tiempo de Entrega de Carga General y Carga a Granel Sólido a vehículo:* no deberá exceder de cincuenta (50) minutos, teniendo en cuenta el periodo que transcurra entre la fecha y hora en que ingresa el vehículo de transporte a la zona de recepción y entrega, cumpliendo todos los requerimientos del Terminal Portuario Puerto Bolívar (en adelante TPPB) y de las autoridades involucradas y la fecha y hora en que se efectúe la recepción/entrega de la mercancía al/desde el terminal de/al vehículo. Se determinará por duración de cada operación individual y como promedio trimestral.

- *Tiempo para atención de solicitudes de retiro de la carga, medido para cada operación individual.* El tiempo de atención de solicitudes de retiro de la carga significará el periodo de tiempo transcurrido entre el primer instante laboralmente disponible para el Gestor Delegado y desde la confirmación de



recibido por el Gestor Delegado (por su sistema de gestión) y hasta la efectiva entrega al elemento de transporte que lo retire.

c) Niveles de indicadores de Servicio para contenedores

Tiempo de Recepción de Contenedores: Para cualquier Usuario, medido para cada operación individual, no deberá exceder de cincuenta (50) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia de la desviación como promedio trimestral. Para estos efectos, el Tiempo de Recepción de Contenedores significará el período que transcurra entre la fecha y hora que ingresa el contenedor en el vehículo de transporte a la zona de recepción y entrega y la fecha y hora en la que el contenedor es retirado del vehículo por los medios de la terminal. Para el caso de dos o más contenedores por vehículo o medio de transporte externo, se aplica como tiempo inicial de cómputo e l de la retirada/entrega del anterior contenedor, siendo el tiempo final de cómputo el de la retirada del contenedor considerado del vehículo por los medios de la terminal.

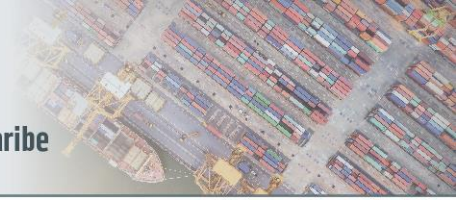
Tiempo de Entrega del Contenedor: medido para cada operación individual, no deberá exceder de cincuenta (50) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral. Para estos efectos, el Tiempo de Entrega Contenedores significará el periodo que transcurra entre la fecha y hora en que ingresa el vehículo de transporte a la zona de recepción y entrega, y la fecha y hora en que el contenedor es entregado sobre el vehículo por los medios de la terminal. Para el caso de dos o más contenedores por vehículo o medio de transporte externo, se aplica como tiempo inicial de cómputo el de la entrega/retirada del anterior contenedor, siendo el tiempo final de cómputo el de la entrega del contenedor considerado al vehículo por los medios de la terminal. Para el caso de recepción y entrega continuada con el mismo vehículo en áreas de almacenamiento de contenedores se considerará cuarenta (40) minutos por cada operación individual de recepción y entrega.

Tiempo atención de solicitudes de retiro de la carga (contenedor), medido para cada operación individual: El tiempo de atención de solicitudes de retiro de la carga significará el periodo de tiempo transcurrido entre el primer instante laboralmente disponible para el Gestor Delegado y desde la confirmación de recibido por el Gestor Delegado (por su sistema de gestión) y hasta la efectiva entrega al elemento de transporte que lo retire.

d) Niveles de los indicadores de productividad por tipo de carga:

Los niveles de servicio se expresan en rendimiento promedio trimestral de embarque y descarga:

Muelle Espigón			Muelle Multipropósito		
Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida
Contenedor	12	Contenedor / Hora - Grúa*	Contenedor	12	Contenedor / Hora - Grúa**
Granel Sólido			Granel Sólido		
- Importación	100	Toneladas/Hora	- Importación	100	Toneladas/Hora
- Exportación	30	Toneladas/Hora	- Exportación	30	Toneladas/Hora
Carga General	100	Toneladas/Hora	Carga General	100	Toneladas/Hora
Granel líquido	100	Toneladas/Hora	Granel líquido	100	Toneladas/Hora
(*) grúas de buque			(**) grúa móvil		
Muelle de Contenedores			Muelle de minerales		



<u>Muelle de Contenedores</u>			<u>Muelle de minerales</u>		
Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida	Tipo de Carga	Promedio trimestral	Unidad de Medida
Contenedor	20	Contenedor / Hora - Grúa***	Contenedor	0	Contenedor / Hora - Grúa
Granel Sólido			Granel Sólido		
- Importación	0	Toneladas/Hora	- Importación	0	Toneladas/Hora
- Exportación	0	Toneladas/Hora	- Exportación	600	Toneladas/Hora
Carga General	0	Toneladas/Hora	Carga General	0	Toneladas/Hora
Granel líquido	0	Toneladas/Hora	Granel líquido	0	Toneladas/Hora

(**) grúa pórtico STS

3.6.8. Estandarización de los contratos

Por favor remitirse al numeral 3.7.2. de este documento.

3.6.9. Inversiones, incentivos e inversiones adicionales

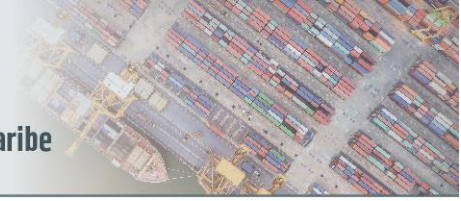
En la declaración de derechos del adjudicatario se enumeran las cláusulas que pueden ser interpretadas como incentivos a la inversión, a saber:

1. La prerrogativa de disfrutar de forma exclusiva, de los derechos que el Contrato le confiere.
2. El derecho de organizar sus actividades y tareas para el cumplimiento de las obligaciones
3. El derecho a celebrar todos los Acuerdos Conexos que considere adecuados a sus intereses
4. La facultad de gravar los derechos de naturaleza económica que a través del presente Contrato adquiere para obtener el financiamiento de terceros para el Proyecto
5. El derecho a recibir y disponer libremente de la Retribución de la Sociedad Gestora, que obtenga como resultado de la Operación y Mantenimiento de este Contrato.
6. El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente Contrato.
7. El derecho a explotar los Bienes de la APP y los Servicios Obligatorios durante la vigencia de la APP.
8. El extenso plazo de adjudicación (50 años) puede considerarse un incentivo a la inversión.

3.6.10. Incentivos a la productividad

Los términos generales para la productividad de las terminales están indicados en el apartado de indicadores de desempeño, los que se consideran un estándar mínimo, pudiendo la terminal proponerse alcanzar mayores niveles, a su costa y riesgo. Los servicios obligatorios y facultativos se ajustarán a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad, *calidad*, libertad de acceso y seguridad para los Usuarios. Una vez definidos éstos quedan bajo fiscalización de la autoridad regulatoria.

Por lo expuesto, ni las normas, ni los contratos incluyen cláusulas y/o condiciones que incentiven la productividad de la terminal.



3.6.11. Incentivos a la industria

Régimen de inversión

Un reglamento de DIGMER⁹⁶ reconoce las modalidades de delegación de servicios portuarios, las cuales son: el contrato de gestión de servicios con terceros, en subsidio por la carencia del sector privado y los contratos de delegación de la autoridad portuaria con terceros. El ordenamiento legal portuario contiene regulaciones expresas para cierto tipo de servicios, tales como: el practicaje, remolque, abastecimiento de agua y electricidad, servicios relacionados con salvamento y conrainscendios, servicios de limpieza, recolección de residuos y desechos, la seguridad de la carga será responsabilidad de los operadores, servicio de depósito y almacenamiento, y el equipamiento.

Competencia portuaria

La Constitución Política declara que es deber del Estado promover el desarrollo de actividades y mercados competitivos. Impulsar la libre competencia y sancionar, conforme a la ley, las prácticas monopólicas y otras que la impidan y distorsionen. A su vez, la Ley de Modernización del Estado prohíbe expresamente los monopolios (Art. 47).

El Reglamento General de la Actividad Portuaria RGAP/2000, a propósito de los lineamientos de la Política Portuaria Nacional, declara de plena aplicación a la actividad de los puertos lo previsto en el artículo 47 de la Ley de Modernización, referente a la prohibición de los monopolios (Art. N°5). No obstante, se autoriza a la autoridad marítima y portuaria nacional a otorgar concesiones en régimen de exclusividad regulada para el concesionario, atendiendo la importancia de las inversiones y el interés del sistema portuario en materia del logro de niveles de competitividad interregional, no pudiendo la exclusividad impedir que cualquier actividad de las reguladas para dichas concesiones se desarrolle en otros puertos de la República, fuera de la zona de jurisdicción del puerto en que se conceden. A su vez, los prestadores de servicio, de acuerdo con la norma reglamentaria precitada, están obligados a actuar respetando los principios de la leal competencia y en el caso en que no exista expresamente establecido un régimen de exclusividad regulada, las Empresas Portuarias velarán porque los mismos actúen en libre concurrencia y competencia.

Entre las materias reguladas en este ámbito está la que se refiere a salvaguardar la denominada ecuación económica de la concesión. En efecto, para garantizar este principios de leal competencia se establece que cuando exista una concesión en un puerto comercial estatal para la prestación de determinados servicios portuarios y se presente una solicitud de habilitación de un puerto privado, nuevo o existente, con el fin de prestar los mismos o similares servicios, tal habilitación no podrá concederse, salvo que quien la solicite cuente, al menos, con las mismas condiciones de seguridad infraestructural y superestructuras, de idoneidad técnica y de equipamiento para la prestación, que se registran en la concesión portuaria pública.

⁹⁶ Dirección General de la Marina Mercante



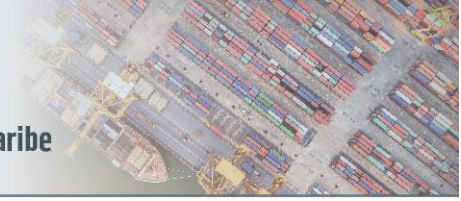
3.6.12. Régimen de sanciones

De las Infracciones y sanciones contractuales

- El Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora, libre y voluntariamente se sujetan a una pena en caso de no cumplir la obligación contractual, o de retardar su cumplimiento, según las estipulaciones contenidas en el Contrato.
- Todas las penas o multas se causarán de manera continua hasta cuando se restituya el cumplimiento del Contrato, según el parámetro, requisito, obligación o responsabilidad exigidos, cuando éstos debieron ser cumplidos en, hasta o desde cierto momento.
- Cuando se trate de un parámetro, requisito, obligación o responsabilidad no sujeta a plazo o término o cuyo cumplimiento no sea posible restituir, se causarán tantas multas como infracciones haya cometido el Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora o sus contratistas o dependientes, cuantificadas en cada ocasión de la práctica de una fiscalización o evaluación.
- Las Partes declaran, reconocen y consienten que las multas o penas previstas en esta cláusula son de naturaleza contractual y, por tanto, se aplicarán entre las Partes con absoluta independencia de la responsabilidad administrativa o, en su caso, penal del Adjudicatario, la Sociedad Gestora y/o sus representantes o contratistas de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable.
- Para los propósitos previstos en el Régimen Jurídico Aplicable, las Partes declaran que los incumplimientos contractuales, individualmente considerados, para los que se ha previsto una pena o multa de conformidad con esta cláusula, se refieren a obligaciones sujetas a cláusula penal.
- El incumplimiento de elementos sustanciales del Contrato, sin perjuicio de los demás efectos previstos en el Contrato y particularmente la aplicación de las penas y multas, constituyen causa de Terminación Anticipada.

Procedimiento para la aplicación de penas

- La constatación de cada hecho a través de los mecanismos de Fiscalización previstos en el Contrato dará origen a una pena o multa individual por cada hecho detectado de conformidad con este Contrato.
- Para los propósitos de la aplicación de la pena o multa se atenderá la fecha en la que conste el hecho del incumplimiento en el correspondiente Informe de Fiscalización o reporte de datos o documentación.
- En caso de que la Sociedad Gestora se hubiere opuesto a la aplicación de una multa y el Administrador del Contrato encontrare su impugnación fundada, procederá a disponer la restitución de lo pagado o en su caso disponer la compensación de este valor con las acreencias pendientes de pago por parte del Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora.
- En caso de que el Administrador del Contrato encontrare que la impugnación no se encuentra justificada, la Sociedad Gestora podrá emplear en defensa de sus intereses el mecanismo de resolución de controversias previsto en el Contrato.



De los incumplimientos contractuales sujetos a multa

- La falta de cumplimiento oportuno de cualquier obligación a cargo del Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora, sus subcontratistas, dependientes o controlados, sea ésta de dar, hacer o no hacer, y que debió ser cumplida en, desde o hasta determinada fecha o dentro de un plazo, causará una multa a cargo del Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora, por cada día de retraso hasta el día en que se hubiere cumplido íntegramente la obligación de la que se trate, según lo previsto en el Anexo 13 de este Contrato.
- En todos los casos en que el Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora, en general, de sus contratistas, dependientes o controlados, no cumplieran con cualquier parámetro, requisito, obligación o responsabilidad previsto en el presente Contrato, el Administrador del Contrato podrá imponer al Adjudicatario y/o la Sociedad Gestora, por cada parámetro, requisito, obligación, o responsabilidad incumplida, y por cada hecho detectado, la multa determinada en el Anexo 13 de este Contrato.
- Las multas por falta de cumplimiento oportuno previstas en la letra (a) y (b) de esta cláusula son compatibles entre sí. De modo que, acaecido un hecho que suponga el incumplimiento de este Contrato y que de origen a una multa de conformidad con la letra (b) de esta cláusula, la Sociedad Gestora está en la obligación de ajustar su conducta a las previsiones del Contrato inmediatamente, de tal modo que a partir del décimo primer día contado desde la fecha en que se hubiera constatado el incumplimiento contractual se devengarán las multas previstas en la letra (a) de esta cláusula hasta que se justifique el cumplimiento contractual pleno.

3.6.13. Metodologías de contraprestación aplicadas

Se establece en el contrato de la APP y son las siguientes:

Retribución a la Entidad Contratante

Por los derechos otorgados con motivo de la APP, la Entidad Contratante recibirá, en calidad de Retribuciones, las siguientes prestaciones patrimoniales:

- (a) Un componente fijo como alquiler de los Bienes Preexistentes de la Autoridad Portuaria Puerto Bolívar (el "Canon Fijo"), pagadero mensualmente, a partir de la Toma Física y durante el Periodo de la APP; y
- (b) Un componente variable como regalía (el "Canon Variable"), pagadero mensualmente, a partir de la Toma Física y durante el Periodo de la APP, al mismo tiempo junto con el Canon Fijo.
- (c) El monto del Canon Fijo establecido será de cuatro millones de dólares de los Estados Unidos de América durante el primer año del Periodo de la APP.
- (d) El Canon Variable se pagará mensualmente en proporción al volumen de carga transferida en la Terminal de la APP, de acuerdo con los criterios siguientes:
 - i. Canon Variable para contenedores ("CVC-"): Cuatro Dólares de los Estados Unidos de América (USD \$4.00) por TEU, a aplicarse a todos los TEU que se carguen o se descarguen en los muelles de la Terminal de la APP, incluyendo Buque- Muelle-Buque re-estiba.



- ii. Canon Variable para la carga no contenedorizada ("CVNC"): Un Dólar de los Estados Unidos de América (USD \$1.00) por TM (tonelada métrica), que se aplicará a toda TM de carga no contenedorizada, incluyendo carga general o carga al granel, ya sea líquida o sólida, que se cargue o descargue en los muelles de la Terminal de la APP.

3.6.14. Contraprestación metodología por tipo de carga

La contraprestación (canon) variable se determina en función del número de contenedores cargados o descargados (medidos en TEU) y del Tonelaje Total de carga no contenedorizada, cargada o descargada en los muelles de la Terminal.

El valor aplicable es determinado por el regulador y no se especifican los criterios y/o metodologías utilizadas para su determinación.

3.6.15. Elementos que conforman la contraprestación portuaria

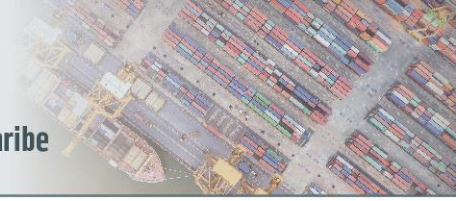
Los elementos que conforman la contraprestación (canon) son:

- Pago Fijo anual
- Pago Variable: Monto variable determinado según el volumen de las cargas (cantidad de contenedores movilizados y/o tonelaje transferido) por dos valores unitarios aplicables determinados por la autoridad regulatoria y que figuran en los pliegos de la licitación.

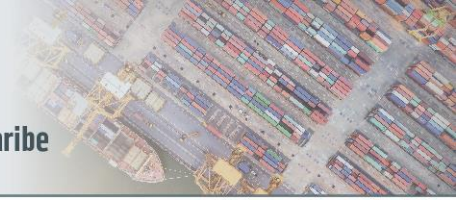
3.6.16. Diferencias entre metodologías (USD por tn, USD por cont, USD por m2)

La componente variable del canon se determina en función de un valor unitario establecido en las Bases de Licitación en US\$/TEU y en US\$/Ton, el número de TEU movilizados y las Toneladas totales de carga no contenedor transferidas en la Terminal.

3.6.17. Otros pagos a cargo de los terminales



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.16
Garantías	Para garantizar la ejecución de las Obras Nuevas, Equipamiento de conformidad con el Proyecto Técnico Definitivo y la Operación, la Sociedad Gestora mantendrá a favor de la Entidad Contratante una garantía de fiel cumplimiento por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) de las Inversiones del Proyecto y una garantía cumplimiento de las obligaciones contractuales relacionadas con la Operación y Mantenimiento por un valor equivalente al presupuesto anual destinado a la Operación y Mantenimiento.
Seguros	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con las exigencias de todas las pólizas de seguros requeridas en el Contrato. La Sociedad Gestora deberá contratar a su cargo los siguientes seguros: responsabilidad civil, riesgo total sobre los bienes de la APP y un seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a favor de todo el personal empleado.
Mantenimiento	La Sociedad Gestora realizará la operación en concordancia con Plan de Conservación y Mantenimiento; y cumplir en todo momento los términos de dicho Plan.
Inversiones obligatorias	La Sociedad Gestora debe construir, a su entero costo y riesgo, las Obras Nuevas previstas en el Proyecto Técnico Definitivo y equipar a su entero costo y riesgo cada una de las Obras Nuevas, según las previsiones del Proyecto Técnico Definitivo. No se establece en forma expresa el derecho a realizar mejoras y expansiones adicionales por fuera o más allá de ellas que estime conveniente



Multas	Multas o Sanciones según 4.1.16
IVA e Impuesto a la Renta	La Sociedad Gestora estará sujeta al régimen tributario general aplicable en Ecuador, los tributos actuales y los que en el futuro se establecieren sobre la misma, sean de carácter nacional o local, cualquiera fuere el órgano recaudador del tributo, así como las exoneraciones, exenciones, beneficios fiscales o regímenes fiscales de excepción que, en su caso, fueren aplicables.
Seguridad	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con los estándares internacionales de la industria a su costo.
Ambiental	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con los estándares internacionales de la industria.
Prevención de Riesgos	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con los estándares internacionales de la industria.

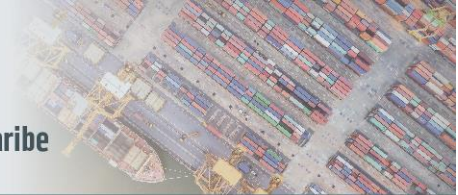
3.6.18. Carga de los pagos de contraprestación

Contraprestación por tipo de carga

La contraprestación (canon) variable se determina en función del número de contenedores cargados o descargados (medidos en TEU) y del Tonelaje Total de carga no contenedorizada cargada o descargada en los muelles de la Terminal. Los elementos que conforman la contraprestación (canon) son:

- Pago Fijo anual
- Pago Variable: Monto variable determinado sobre dos valores unitarios aplicables y número de contenedores movilizados y el tonelaje transferido de carga no contenedor.

Canon fijos estipulados



De acuerdo con el contrato, el monto de canon fijo anual es de 4 millones de US\$.

Canon variable

De acuerdo con el contrato, el canon variable es:

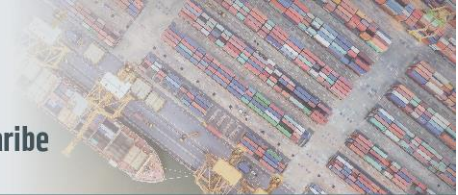
Canon variable contenedor	US\$/TEU	4
Canon variable carga no contenedor	US\$/TON	1

Movimiento de carga en la Terminal

De acuerdo con la Oferta del Concesionario la terminal debería evolucionar desde 4.822.105 toneladas en 2017 a 18.348.345 de toneladas en 2052. El canon anual se determina a partir de dichas toneladas anuales. La siguiente tabla resume las estimaciones de carga movilizada para los años 2017 y 2052.

	Año	2.017	2.052
Contenedor	TEU	236.827	1.651.297
Contenedor	TON	2.368.269	16.512.970
Granel cereal	TON	378.378	0
Cemento y otros	TON	378.378	0
Banano (convencional)	TON	1.576.829	1.687.093
RoRo	TON	3.671	13.739
Fraccionada	TON	112.908	120.804
Total carga no contenedor	TON	2.450.165	1.821.636
Total tonelaje	TON	4.822.105	18.348.345

Estimación del canon



La siguiente tabla muestra los valores de canon total pagado por el concesionario en cada año. La cuarta columna muestra el valor de canon anual por tonelada movilizada en el terminal en cada año.

	Canon total por contenedores	Canon total por carga no contenedor	Canon total variable anual	Canon medio por Tonelada transferida
	US\$	US\$	US\$	US\$/TON
2017	947.307	2.450.165	7.397.473	1,53
2018	1.108.961	2.432.207	7.541.168	1,45
2019	1.270.615	2.414.249	7.684.864	1,37
2020	1.432.269	2.396.291	7.828.560	1,31
2021	1.593.922	2.378.333	7.972.256	1,25
2022	1.755.576	2.360.375	8.115.951	1,20
2023	1.917.230	2.342.417	8.259.647	1,16
2024	2.078.884	2.324.459	8.403.343	1,12
2025	2.240.537	2.306.501	8.547.039	1,08
2026	2.402.191	2.288.543	8.690.734	1,05
2027	2.563.845	2.270.585	8.834.430	1,02

USOS

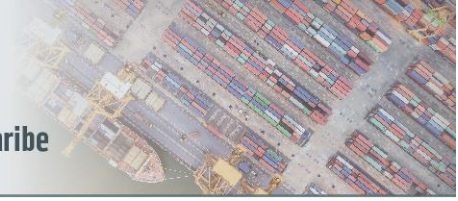
El Contrato no establece o prevé aplicaciones de los fondos en actividades específicas provenientes del pago de las contraprestaciones.

3.7. Ejemplos para análisis de caso en México y Ecuador

3.7.1 Ejemplo de un contrato de cesión parcial de derechos en México

A continuación, ilustraremos un contrato de cesión parcial de derechos para una operadora de terminales, por parte de una API. Se destaca que la normativa vigente no permite sustraer del conocimiento público algunos aspectos, principalmente económico-financieros amparados bajo cláusulas de confidencialidad entre las partes.

Las API pueden celebrar contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios, con el fin de cumplir con sus objetivos. Dichos contratos deberán reunir los requisitos que establece el artículo 51 de la Ley, y por regla general, adjudicará los contratos de cesión parcial de derechos



para la prestación de servicios a través de concursos públicos. Estos contratos contendrán el pago que el prestador de servicios realizará a la API por los servicios comunes que reciba del puerto. Consideramos conveniente aclarar que las leyes y reglamentos vigentes, autorizan a las partes de un contrato de este tipo a incluir cláusulas de confidencialidad que mantienen fuera del conocimiento público aspectos económicos del mismo, como planes de inversión y tarifas, entre otros.

Los contratos que celebren las API deberán reunir los siguientes requisitos:

1. Fijar los compromisos e instrumentos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el título de concesión del administrador portuario.
2. Contener la mención o transcripción de las obligaciones consignadas en el título de concesión que se relacionen con el objeto de los respectivos contratos.
3. Sujetarse al programa maestro de desarrollo portuario.
4. Fijar el plazo de los contratos, por un tiempo no mayor a la vigencia de la concesión.
5. Registrarse ante la Secretaría en un plazo máximo de cinco días.

En términos generales, con base en un contrato de la API Veracruz con la operadora ICAVE SA DE CV, se observa la siguiente estructura contractual:

Objeto del contrato

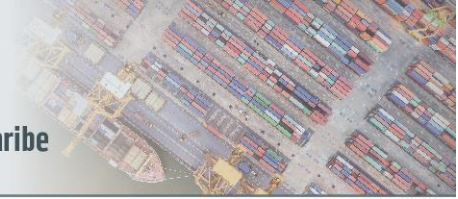
La API cede a la Operadora, libres de todo gravamen y sin limitación alguna para su ejercicio, los *derechos y obligaciones* que respecto de la terminal derivan del Título de Concesión. La operadora podrá: aprovechar y explotar la Terminal de manera exclusiva y prestar los servicios, incluidos los de amarre y desamarre de cabos de las embarcaciones que arriben a la Terminal, en el entendido de que los de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior se brindarán en la forma y términos previstos en el permiso y que para los de amarre y desamarre de cabos, deberá cumplirse con las disposiciones relativas a inversiones extranjeras.

Operación de la Terminal

Forma y calidad de la operación: La operación de la Terminal se desarrollará en la forma y términos estipulados y sus actividades se ajustarán a las Reglas de Operación. La Operadora se obliga, a través de su gestión, a por lo menos alcanzar los índices de productividad que se especifiquen en el programa operativo anual que cada año formulará la API. La Operadora procurará que la eficiencia de su operación corresponda a los objetivos previstos en el Programa Maestro y en el programa operativo anual. En consecuencia, la Operadora será responsable de que la Terminal satisfaga la demanda del mercado con su capacidad instalada actual, misma que estará obligada a incrementar en la medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan.

Servicios de remolque, lanchaje y pilotaje: La API se obliga a tomar las medidas que sean pertinentes para asegurar la prestación de los servicios de remolque, lanchaje y pilotaje.

Promoción: La API y la Operadora promoverán al puerto en los ámbitos nacional e internacional y la primera propiciará la sana competencia entre los distintos operadores, prestadores de servicios, concesionarios y permisionarios que actúen en el mismo.



Servicios al público: Los Servicios serán prestados por la Operadora con su personal y equipamiento, sus propios recursos técnicos, materiales y operativos, de manera integrada, es decir, desde el amarre de las embarcaciones a la Terminal y hasta la salida de la carga de esta, y viceversa, garantizando por sí o por terceros, todos los servicios que requieran los Usuarios.

Forma de prestación: Los servicios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de la manera prevista en el artículo 45 de la Ley de Puertos⁹⁷ y con sujeción a los requisitos de seguridad, eficiencia, continuidad, oportunidad, uniformidad e igualdad de condiciones operativas y económicas.

Tarifas por Servicios: Según la norma general, la ley (artículo 61) confiere al concesionario la potestad de establecer regulación tarifaria y de precios en los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios que celebre, con la sola limitación, parcial o total, si existiera un dictamen de la Comisión Federal de Competencia. Eventualmente la operadora podrá solicitar la revisión de dicha limitación cuando considere que las condiciones de competencia la hacen improcedente.

Inversiones y obras

A cargo de la API: La API se obliga a cumplir con los proyectos mínimos de inversión y obras que establece el Programa Maestro y que tengan relación con la operación de la Terminal siempre y cuando se cuente con el presupuesto autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

A cargo de la operadora: Como se mencionó anteriormente, la Operadora será responsable de que la Terminal satisfaga la demanda del mercado con su capacidad instalada actual, misma que estará obligada a incrementar en la medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan.

Conservación, mantenimiento y seguridad

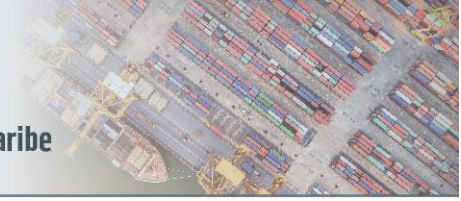
A cargo de la API. La API se obliga a realizar las obras de conservación y mantenimiento de las áreas comunes, escolleras y vías del puerto, a efectuar el mantenimiento estructural o mayor y el de las defensas del muelle y a realizar el dragado de mantenimiento de los canales de navegación y de las dársenas de ciaboga, en los cuales se conservarán, por lo menos, las profundidades y anchuras actuales.

A cargo de la operadora: las demás tareas de mantenimiento y conservación que no corresponde a la API, son asumidas por la operadora.

Responsabilidades

En los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios que celebre la concesionaria (API) los operadores, , son responsables solidariamente ante el Gobierno Federal del cumplimiento de las obligaciones asumidas por las API por el hecho de suscribir los contratos.

⁹⁷ (...) de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio; y por riguroso turno, el cual no podrá ser alterado sino por causas de interés público o por razones de prioridad establecidas en las reglas de operación del puerto.



Seguros generales. La Operadora abonará a la API la parte proporcional que corresponde a la Terminal en las primas de seguro que la segunda ha suscripto, teniendo la posibilidad de hacerlo por su propia cuenta, siendo la responsable de que la Terminal se encuentre asegurada.

Seguros de mercancías de comercio exterior. La Operadora deberá contratar, a su cargo y costo, el o los seguros que cubran las pérdidas, robos o extravíos de las mercancías de comercio exterior que tenga bajo su custodia, por una suma igual al valor promedio mensual de las almacenadas durante el año de calendario anterior que corresponda.

Obligaciones económicas de los operadores:

Contraprestación por la cesión de derechos. Como se mencionó antes, la normativa vigente permite que en caso de los contratos de cesión parcial de derechos se proteja la información de carácter del conocimiento público, bajo cláusulas de confidencialidad entre las partes.

Servicios comunes y gastos propios. El pago por los servicios comunes que presta la API en el puerto se incluye dentro de la Contraprestación por la Cesión de Derechos.

Reserva para pasivos laborales. La Operadora se obliga a constituir una reserva para cubrir pasivos laborales contingentes.

Verificación e información

Verificación. La Operadora se obliga a facilitarle a las personas designadas y acreditadas por la API su labor de verificación del cumplimiento de las obligaciones derivadas de este contrato.

Información. La Operadora se obliga a elaborar a su propio criterio, los indicadores de eficiencia y productividad, llevando los registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos portuarios que efectúe, incluidos los datos relativos a tiempo de estadía y maniobras, tipo de transporte terrestre utilizado, puerto de embarque y desembarque, nombre de la embarcación, denominación de la línea naviera y de la agencia aduanal, origen y destino de la carga, nombres del consignatario y destinatario, volumen y frecuencia de los servicios prestados y en general, los contenidos en los manifiestos de carga.

Funciones de autoridad. La Operadora se obliga a dar a las autoridades marítimas, portuarias, aduanales, sanitarias, de migración y en general, a las que deben actuar para el control y vigilancia de la operación de la Terminal, las máximas facilidades para el ejercicio de sus funciones.

Sanciones y garantías

En los contratos de cesión de derechos se establece por acuerdo de las partes las penas convencionales y el procedimiento para el pago de las multas y otras obligaciones por incumplimiento.

Vigencia y rescisión

Duración del contrato. Los contratos de cesión de derechos no podrán superar los plazos de la concesionaria (50 años), siendo la vigencia de cada contrato definido por las partes, pudiendo ser



prorrogados hasta por un plazo igual, siempre que se reúnan las condiciones y los requisitos económicos, operativos, técnicos y legales que establezcan la SCT o la API. En el caso del contrato con ICAVE ese plazo es 20 años.

Incumplimiento. En caso de incumplimiento, la parte afectada podrá exigir la rescisión o el cumplimiento del contrato, sin necesidad de resolución judicial.

Rescisión del contrato. También es tema del acuerdo entre las partes; en el caso ICAVE, éstas convinieron en que el contrato podrá rescindirse sin necesidad de resolución judicial.

Devolución de bienes. Al darse por terminado o al rescindirse el contrato, la Operadora entregará a la API, sin costo alguno y libres de cualquier gravamen, la Terminal y todas las obras y mejoras que hubiere llevado al cabo y que se encuentren adheridas de manera permanente a la misma.

Prórrogas de los contratos: Tanto la ley de puertos (artículo 51) como su reglamentación vigente, establecen las siguientes condiciones para la prórroga de los contratos de sesión parcial de derechos y prestación de servicios, a saber:

- El cesionario titular deberá estar al corriente en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato respectivo.
- La duración de la prórroga solicitada no podrá exceder la vigencia de la concesión de la administración portuaria integral de que se trate.
- Se podrán otorgar hasta por un plazo igual al otorgado en el contrato original.
- La solicitud de prórroga deberá presentarse ante la administración portuaria integral respectiva, durante la última tercera parte del plazo original de vigencia y a más tardar seis meses antes de su conclusión, acompañando el programa de inversión y mantenimiento, tanto en materia de infraestructura como de equipamiento, justificando el periodo solicitado en prórroga y que se desarrollan en los siguientes subtítulos.

Programa de inversión en infraestructura y equipamiento

El programa de inversión de infraestructura y equipamiento debe contener lo siguiente:

- a. Análisis financiero de flujos de efectivo proyectados de los años requeridos en prórroga, que justifique el periodo solicitado, elaborado por perito en la materia, para lo cual deberá realizar las corridas financieras para diferentes periodos de retorno de la inversión y determinar los indicadores financieros como el valor presente neto y la tasa interna de retorno que permitan evaluar la viabilidad del proyecto propuesto.
- b. Análisis del flujo proyectado que deberá incluir los montos de inversión desglosados y, en su caso, calendarizados en las diferentes etapas de construcción y/o mantenimiento.
- c. Informe ejecutivo del proyecto en términos económicos, técnicos y del entorno del negocio por el que se justifique la prórroga solicitada, debiendo incluir la metodología utilizada y los planteamientos hipotéticos de la prórroga para las que se realizó el flujo financiero.

Programa de mantenimiento



El Programa de mantenimiento deberá contener:

- a. Programa de mantenimiento calendarizado que garantice la conservación de la infraestructura y el buen funcionamiento del equipo en operación.
- b. Programa de actividades que asegure la operación de la terminal, instalaciones portuarias o servicios cuando se trate del periodo de mantenimiento.
- c. El administrador portuario emitirá dictamen sobre la procedencia o improcedencia, mismo que dará a conocer al cesionario solicitante, en un término no mayor de noventa días naturales, contados a partir de la recepción de la solicitud debidamente verificada en sus requisitos.
- d. La prórroga correspondiente se enviará para su registro a la Secretaría, por conducto de la API, en términos del artículo 51 de la Ley de Puertos, acompañada del dictamen respectivo.

Verificación de calidad de los servicios

Los contratos de Cesión Parcial de Derechos o de prestación de servicios podrán incluir la facultad del administrador portuario de verificar la calidad y condiciones de operación de los servicios a cargo del respectivo contratista, para lo cual este último pondrá a disposición del administrador portuario, en días y horas hábiles, toda la información y documentación relevante que se le solicite.

Ampliación de superficies

La SCT podrá autorizar directamente sólo si la ampliación no es mayor del 20% de la superficie originalmente concesionada y si con base en criterios comparativos de costos, se aprecian evidentes ventajas de que el uso, aprovechamiento y explotación de las áreas en cuestión se lleven a cabo por el solicitante, sin especificar cuáles serán los métodos que se aplicarán para realizar dicha evaluación.

Obligaciones de los cesionarios

La operadora tiene obligaciones en relación con: la operación del terminal, la prestación de los servicios, inversiones y obras y conservación y seguridad; adicionalmente tiene responsabilidades en la operación y responsabilidades económicas que se describen a continuación:

De la operación de la terminal

Forma y calidad de la operación.

- Como consecuencia de la cesión parcial de derechos objeto del contrato, la Operadora deberá llevar al cabo la operación de la Terminal en la forma y términos estipulados y sus actividades se ajustarán a las Reglas de Operación.
- La Operadora se obliga a alcanzar, por lo menos, los índices de productividad que se especifiquen en el programa operativo anual que cada año formulará la API.
- La Operadora procurará que la eficiencia de la operación de la Terminal corresponda a los objetivos previstos en el Programa Maestro y en el programa operativo anual.
- En consecuencia, la Operadora será responsable de que la Terminal satisfaga la demanda del mercado con su capacidad instalada actual, misma que estará obligada a incrementar en la



medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan.

Aprovechamiento y uso de áreas comunes.

Le queda estrictamente prohibido a la Operadora invadir cualquier superficie ajena a la Terminal, en especial las de uso común, las cuales únicamente aprovechará, al igual que los demás operadores, permisionarios y prestadores de servicios complementarios o conexos, en los términos de las Reglas de Operación.

Prestación de los servicios al público

Los Servicios serán prestados por la Operadora con su personal y equipo propios y de manera integrada, es decir, desde el amarre de las embarcaciones a la Terminal y hasta la salida de la carga de la misma y viceversa.

La Operadora será responsable de los actos u omisiones de los prestadores de servicios con quienes contrate.

Forma de prestación.

Los Servicios serán prestados a todos los Usuarios solicitantes de la manera prevista en el artículo 45 de la Ley de Puertos, con observancia de las prioridades establecidas en el artículo 85 de su reglamento y con sujeción a los requisitos de seguridad, eficiencia, continuidad, oportunidad, uniformidad e igualdad de condiciones operativas y económicas.

Acceso de vehículos y uso de equipos.

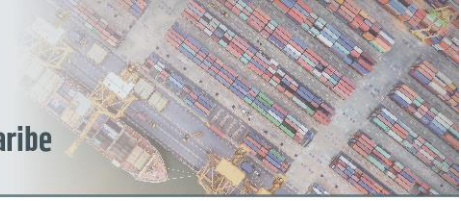
La Operadora establecerá los procedimientos conducentes a garantizar que el acceso de camiones al servicio de los Usuarios, a las áreas de la Terminal, así como el uso de los equipos instalados en ésta, se ajusten, en lo que sea compatible, a las disposiciones del Reglamento de la Ley de Puertos y de las Reglas de Operación aplicables a las embarcaciones, con la única condición de que los contenedores de que se trate se encuentren en posibilidad física de ser cargados o descargados, según sea el caso.

Acceso de otros prestadores de servicios.

La Operadora se obliga a permitir el tránsito y el desarrollo de las actividades en el área de la Terminal, de quienes estén facultados debidamente por la API para la prestación de los servicios señalados en las fracciones I y II del artículo 44 de la Ley de Puertos.

La Operadora se obliga igualmente a permitir el libre paso a los operadores y permisionarios que requieran transitar por la Terminal, en tanto ello sea necesario y en su caso, se construyan las vialidades adecuadas conforme al Programa Maestro.

Almacenaje fiscal.



La Operadora prestará en la Terminal los Servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior conforme al Permiso y de acuerdo con lo dispuesto en el penúltimo párrafo del artículo 8-A de la Ley Aduanera y en las demás normas aplicables.

Plazos de almacenamiento gratuito.

La Operadora deberá permitir el almacenamiento gratuito, por dos días, de las mercancías de importación y por quince días, el de las de exportación, en los términos de la Ley Aduanera.

Tarifas por Servicios.

La Operadora no podrá cobrar, por las maniobras de carga/descarga y entrega/recepción de contenedores, cuotas superiores a una tarifa máxima que se establece en cada contrato, la cual estará en vigor durante los primeros cuatro años. Pasado ese plazo las tarifas son fijadas por la Operadora, así como sus reglas de aplicación y descuentos, las que son presentadas para su registro ante la SCT y estarán siempre a disposición de los usuarios cuando menos tres días hábiles antes de su entrada en vigor. La Operadora puede solicitar a la Comisión Federal de Competencia que dictamine si las condiciones de competencia hacen precedentes las tarifas.

Tarifas y créditos a favor de la API.

Las partes convienen en que las tarifas de puerto, atraque y muellaje quedarán en beneficio de la API, quien podrá solicitar a la Operadora que cobre, por cuenta y orden suya, dichas tarifas y demás créditos a favor de la API, que deriven de la actividad propia de la Terminal.

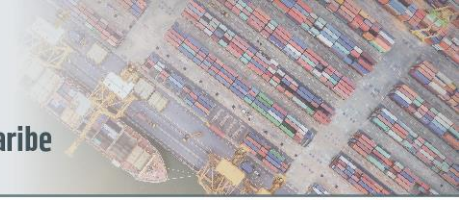
En los casos referidos en el párrafo anterior, la Operadora estará obligada a efectuar la mencionada cobranza, a cargar a la API únicamente el monto de los costos administrativos directos que su actividad implique y a entregar al día hábil siguiente a la API el producto neto de la cobranza, en la forma y términos que ésta señale por escrito; en caso de incumplimiento del pago en la fecha predeterminada, se causarán intereses moratorios de acuerdo con lo previsto en la cláusula cuadragésima octava.

Entero de aprovechamientos.

La Operadora se obliga a enterar directamente a la SHCP, en la forma y términos previstos en la Ley Aduanera, en su reglamento y en el Permiso, las contraprestaciones (aprovechamientos) que deba cubrir por la prestación del Servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior objeto del propio Permiso.

Ambiente

En la ejecución de cualquier acto, relacionado o no con este contrato, la Operadora deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección del ambiente. La Operadora asume las responsabilidades derivadas de los daños que en materia de ecología y de protección del ambiente se causen a partir de la entrega y recepción de la Terminal; y

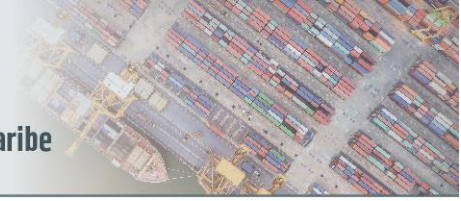


por su parte, la API se obliga a sacar en paz y a salvo a la Operadora de cualquier imputación de responsabilidad en esta materia, derivada de actos o hechos ocurridos con anterioridad a la entrega y recepción de la Terminal.

Medidas de seguridad a cargo de la Operadora.

La Operadora deberá adoptar las medidas conducentes a garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones amarradas en el muelle de la terminal y en general, de las personas y los bienes; por lo tanto, en forma enunciativa y no limitativa, se encargará de:

- a) Cuidar que los servicios, maniobras, trabajos, obras y actividades de la Terminal se realicen de manera que no se obstruyan las áreas navegables, ni se afecte la adecuada operación del puerto;
- b) Tomar las medidas necesarias para evitar la presencia de personas ajenas a la operación de la Terminal y en general, ejercer bajo su más estrecha responsabilidad, la vigilancia en el área de la misma, para lo cual instalará, a su cargo y costo y dentro de un plazo de 6 meses contados a partir de la conclusión de la diligencia de entrega y recepción de la Terminal, los siguientes equipos y sistemas:
 - i. Un circuito cerrado de televisión y un sistema de videograbación en los almacenes con que estuviere dotada la Terminal.
 - ii. Un sistema de comunicación interna que conecte los almacenes y patios con sus oficinas administrativas.
 - iii. Módulos de orientación al Usuario, dotados con guías de seguridad para casos de siniestro, en cada uno de los accesos a la Terminal, así como en otras zonas que señale la autoridad competente;
- c) Verificar que el acceso a la Terminal de embarcaciones o Vehículos portadores de sustancias inflamables, explosivos o peligrosas, así como el almacenamiento de ellas, cuenten con las autorizaciones, cumplan con los requisitos y se sujeten de manera estricta a las normas de seguridad establecidas en las Reglas de Operación o por las autoridades competentes, a las reglas de acomodo y manejo de mercancías peligrosas que publica la Organización Marítima Internacional y a las normas oficiales mexicanas.
- d) Contar con un programa para casos de siniestro o emergencias en la Terminal, que se ajustará al de protección civil del puerto contenido en las Reglas de Operación y que entregará a la API, para su aprobación, dentro de los veinte días hábiles siguientes a la fecha de entrega y recepción de la Terminal, en el entendido de que, si la API no emitiera la resolución que corresponda otro plazo igual, el programa se tendrá por aprobado.
- e) Instalar, en lugares de fácil acceso, equipos y sistemas contra incendio; vigilar su buen funcionamiento y su disponibilidad para uso inmediato; capacitar a las personas que deban operarlos; y mantener y operar la estación de bomberos de la Terminal en las mejores condiciones.



Responsabilidad de la Operadora.

Salvo caso fortuito o fuerza mayor, la Operadora responderá por los daños que, con motivo de la ejecución de obras, de la operación, explotación y aprovechamiento de la Terminal o de la prestación de los Servicios, se causen a la API o a los Usuarios, a cualquier otro tercero, a los bienes del dominio público de la Federación o a los que, en su momento, deban pasar al mismo.

Seguros.

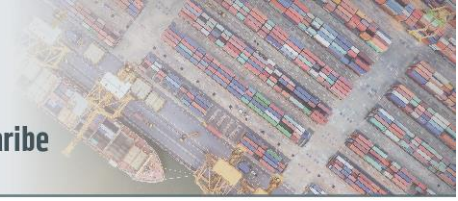
Al suscribirse el acta de entrega y recepción de la terminal, la Operadora cubrirá a la API la parte proporcional que corresponde a la Terminal a menos de que la propia Operadora hubiere contratado los seguros correspondientes por su cuenta. La Operadora, durante el plazo de vigencia de este contrato, será responsable de que la Terminal se encuentre asegurada, cuándo menos, contra los riesgos que se establecen en el contrato, entre los que, de manera enunciativa y no limitativa, se incluyen incendios, colisiones, fenómenos meteorológicos y sismos. Las sumas aseguradas serán las que se indican en el propio anexo, y se actualizarán en los términos previstos en el mismo.

La Operadora deberá también contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños que pudieren causarse a terceros en sus bienes o personas por la prestación de los Servicios o por la ejecución de obras. Las características específicas y los montos mínimos que deberá cubrir este seguro se detallan en el Anexo 15 de este contrato. En caso de siniestro, las cantidades que se obtengan de la institución aseguradora se aplicarán en el siguiente orden: pago de daños causados a terceros; reparación o reconstrucción de los bienes dañados; y obras de mejoramiento de la Terminal.

Seguros de mercancías de comercio exterior.

La Operadora deberá contratar, a su cargo y costo, el o los seguros que cubran las pérdidas, robos o extravíos de las mercancías de comercio exterior que tenga bajo su custodia, por una suma igual al valor promedio mensual de las almacenadas durante el año de calendario anterior que corresponda. En la póliza respectiva, deberá designarse a la SHCP beneficiaría en primer lugar de dichos seguros hasta por el monto de las contribuciones que se le adeuden por las mercancías de comercio exterior perdidas, robadas o extraviadas. La Operadora deberá entregar a la SHCP la o las pólizas de seguro correspondientes, o las respectivas copias auténticas en caso de que así lo autorice la SHCP.

- *Cumplimiento relativo a los seguros.* Todos los seguros mencionados en las dos cláusulas precedentes deberán mantenerse en vigor y ser renovados anualmente por la Operadora, la cual se obliga a acreditar a la API y a la SHCP la contratación o renovación correspondiente, y a entregarles las pólizas respectivas a más tardar el 15 de diciembre del año anterior a aquél en que los seguros estarán vigentes. En caso de incumplimiento de la Operadora, la API



podrá, a su entera discreción, contratar los seguros correspondientes, directamente o por cuenta y orden de la Operadora; pero, en todo caso, ésta quedará obligada a pagar a la API, dentro de las veinticuatro horas siguientes al requerimiento escrito que la misma le haga y sin necesidad de resolución judicial, cualquier cantidad que la última hubiere tenido que erogar por la contratación o por el pago de primas o deducibles, más los intereses moratorios pactados en la cláusula cuadragésima octava.

- *Responsabilidades recíprocas.* En general, la Operadora se compromete a sacar a la API en paz y a salvo de cualquier responsabilidad imputable a la primera y que pretendiere fincarse a cargo de la API, quien asume idéntica obligación frente a la Operadora para los casos inversos.

Obligaciones económicas

- *La Contraprestación por la cesión de derechos* está protegida del conocimiento público bajo cláusulas de confidencialidad.
- *Reserva para pasivos laborales:* La Operadora se obliga a constituir una reserva para cubrir pasivos laborales contingentes, que deberá ajustarse de manera estricta a lo establecido en el Boletín D-3 del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, o en el documento que le sustituya.

Obligaciones del Estado

Las obligaciones del Estado en el modelo mexicano están a cargo de la API, las que se desarrollan en el capítulo correspondiente.

Término de las concesiones

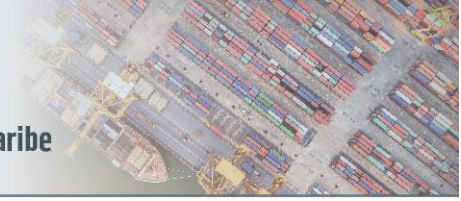
En el sistema mexicano, conforme a la Ley de Puertos, el plazo máximo legal para una concesión portuaria es de 50 años. Las cesiones parciales de derechos han sido, por lo general, otorgadas por 20 años. Las prórrogas son posibles en caso de que la operadora así lo solicite cumpliendo el procedimiento establecido en cada contrato.

Al término de la cesión, la operadora debe devolver el área de la concesión en los términos del contrato y un nuevo concesionario asume el nuevo período licitado.

La operadora tiene derecho a solicitar una prórroga por un nuevo plazo que no exceda el de la concesión inicial durante la tercera parte del plazo original de vigencia y antes de seis meses de su conclusión, acompañado por un programa de inversiones y mantenimiento.

Cláusulas relevantes encontradas en el caso estudiado:

- Se considera una etapa de transición, en la cual se hace un cronograma de entrega y transferencia de las operaciones, a fin de mantener el servicio.

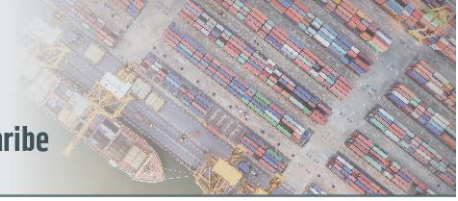


- El contrato tiene una vigencia de 20 años contados a partir de la entrada y podría ser prorrogado por 20 años más, si se reúnen las condiciones y requisitos económicos, operativos y técnicos, y legales que establezca la API.
- En caso de incumplimiento de alguna de las partes, la afectada podrá pedir la rescisión del contrato. Si la afectada es la operadora podrá exigir pago de daños y perjuicios, y si la afectada es la API podrá pedir un pago igual al del patrimonio del fideicomiso que se ordena establecer para la concesión. Las demás causales de rescisión son:
 - a) Porque sea revocado el Permiso.
 - b) Por ceder, hipotecar, gravar o transferir los derechos derivados de este contrato, o los bienes a que el mismo se refiere, a algún gobierno o estado extranjero, o por el hecho de que éstos sean admitidos como socios de la Operadora.
 - c) Por no cubrir oportunamente al afectado las indemnizaciones por daños y perjuicios que se originen con motivo de la ejecución o prestación de los Servicios.
 - d) Por no cubrir oportunamente a la API la Contraprestación por la Cesión de Derechos en dos meses seguidos, o en cuatro meses comprendidos dentro del período de un año, o por omitir cualquier otro pago que se encuentre obligada a enterar a la API en los términos del presente contrato.
- En el evento de rescisión del contrato, para evitar que los Servicios dejen de prestarse en forma oportuna a los Usuarios, las partes convienen que las grúas de muelle y de patio, así como los demás equipos necesarios para la prestación de los Servicios, no serán enajenados por la Operadora y se mantendrán en la Terminal a disposición de la API o de la nueva operadora, según sea el caso, hasta que se encuentren instalados y en operación los bienes que los sustituyan. Para los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, la Operadora promete unilateralmente en este acto celebrar con la API, o con el tercero que ésta le indique, un contrato de arrendamiento sobre los bienes aludidos, en el cual se estipulará que la renta será determinada por el perito valuador que de común acuerdo deberán nombrar las partes. La vigencia del contrato de arrendamiento será de un año, prorrogable automáticamente a elección de la API y de ninguna manera podrá darse por terminado o rescindirse antes de que se encuentren instalados y en operación las grúas y equipos necesarios para la prestación de los Servicios en la Terminal, salvo que la falta de instalación y puesta en operación sean atribúteles a la API.
- Cuando se termine el contrato o se rescinda, la Operadora entregará a la API, sin costo alguno y libres de cualquier gravamen, la Terminal y todas las obras y mejoras que hubiere llevado al cabo y que se encuentren adheridas de manera permanente a la misma.

Estándares de desempeño

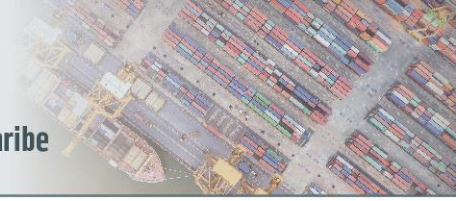
La operadora está obligada a satisfacer la demanda del mercado con su capacidad instalada o incrementarla si es necesario en la medida en que la demanda lo exija. Está obligada a alcanzar los índices de productividad que se especifiquen en el programa operativo presentado a la API.

Régimen de Sanciones

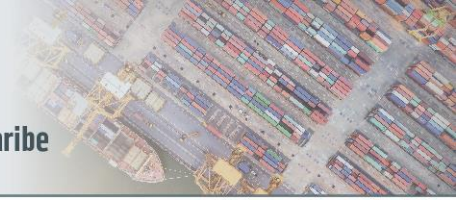


En relación con las sanciones, se presentan a continuación, las principales que se derivan del incumplimiento de las condiciones del contrato se tasan en una cantidad de salarios mínimos.

- *Penas convencionales.* En caso de mora en el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la Operadora en este contrato o en el evento de incumplimiento de estas, la Operadora pagará a la API, a título de pena convencional, la cantidad resultante de multiplicar el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en la fecha en que se cometa la infracción por el número de veces que a continuación se indica:
 - a) Por dar a la Terminal un uso distinto del señalado en el presente contrato, cincuenta mil veces.
 - b) Por no iniciar la prestación de los Servicios dentro de los quince días siguientes a la conclusión de la diligencia de entrega y recepción de la Terminal, tres mil veces por cada día de retraso;
 - c) Por suspender, sin causa justificada, la prestación de los Servicios al público, cincuenta mil veces por cada día de suspensión.
 - d) Por haber presentado o presentar información o documentos falsos en cualquier etapa del Concurso, o durante la vigencia del presente contrato, y sin perjuicio de las acciones de carácter penal que procedan, veinticinco mil veces.
 - e) Por ceder total o parcialmente los derechos derivados de este contrato, o por otorgar poderes o realizar otros actos que impliquen la violación del Permiso o su incumplimiento, o bien la generación de situaciones contrarias al mismo, o que conlleven la transmisión del control de la Terminal en favor de terceras personas, sea en forma directa, indirecta o incidental, sin que para ello se cuente con la aprobación previa de la SHCP en el ámbito de sus atribuciones, o de la API en todo caso, cincuenta mil veces.
 - f) Porque no se mantenga el capital mínimo estipulado en el presente instrumento, o porque se modifique la estructura de capital o de administración o dirección de la Operadora sin consentimiento previo de la API y de la SHCP, o porque se violen las restricciones que se establecen en este contrato en materia de participación en el capital social de la API, de la Operadora o de los Socios que sean personas morales, cincuenta mil veces.
 - g) Por modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de la Terminal o de los Servicios a su cargo, sin consentimiento de la API, o de la SHCP en el ámbito de sus atribuciones, veinticinco mil veces.
 - h) Por no alcanzar, sin causa justificada, los índices mínimos de productividad y eficiencia de que se trata en la cláusula décima segunda, diez mil veces.
 - i) Por abstenerse de entregar oportunamente el programa de mantenimiento y mejoras correspondiente a cada uno de los años de vigencia de este contrato, o la información que deba dar a conocer a la API o a la SHCP en los términos de este contrato, trescientas veces por día de mora.
 - j) Por no efectuar los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de la Terminal de acuerdo con lo previsto en este contrato y en el programa de mantenimiento, trescientas veces por cada día de incumplimiento.
 - k) Por no cumplir, en la forma y términos pactados en las cláusulas vigésima octava y vigésima novena, con las inversiones y obras en ellas señaladas, trescientas veces por cada día de retraso.
 - l) Por no cumplir con las inversiones y obras mencionadas en los incisos 1, 2 y 3 de la fracción II de la cláusula cuadragésima, trescientas veces por cada día de demora.



- m) Por no entregar la póliza de fianza a que se refiere la cláusula trigésima segunda, o por no constituir o no mantener en vigor la garantía de que se habla en la quincuagésima séptima, cien veces por cada día de incumplimiento.
 - n) Por no contratar o no mantener en vigor, por los montos, términos y condiciones establecidos en este contrato, las pólizas de seguro que se estipulan en el mismo, cien veces por cada día de incumplimiento.
 - o) Por ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a realizar sus actividades en el puerto o en la Terminal, mil veces por cada ocasión, en el entendido de que, si los actos aludidos son continuos, el importe de la pena se multiplicará por el número de días en que los mismos se produzcan.
 - p) Por no acatar las recomendaciones del Comité de operación en relación con anomalías en la prestación de los Servicios a terceros, que a juicio del propio comité sean graves y reiteradas, doscientas veces por cada día de incumplimiento.
 - q) Por no presentar o depositar para su registro, en los términos del párrafo final de la cláusula vigésima quinta, las tarifas que establezca, cien veces por cada día de mora.
 - r) Por violar las bases de regulación tarifaria, en su caso, o las tarifas establecidas por la Operadora, mil veces por cada ocasión, en el entendido de que, si los actos aludidos son continuos, el importe de la pena se multiplicará por el número de días en que los mismos se produzcan.
 - s) Por incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas en este contrato, en el Programa Maestro, en las Reglas de Operación o en las leyes y reglamentos aplicables, si ello produce daños o perjuicios a la API y no se ha señalado una pena especial, cien veces por cada ocasión, en el entendido de que, si los actos aludidos son continuos, el importe de la pena se multiplicará por el número de días en que los mismos se produzcan.
 - t) Por dejar de cumplir en tiempo la promesa de arrendamiento estipulada en este contrato, veinte mil veces; Por abstenerse de entregar oportunamente a la API los bienes que debe transferir al vencimiento o rescisión del presente contrato, veinte mil veces por cada día de demora.
- *Procedimiento para el pago de las penas convencionales.* Al producirse alguno de los hechos o actos indicados en la cláusula anterior, la API requerirá a la Operadora por escrito, que remedie la anomalía en el plazo perentorio que le señale, el cual no podrá ser inferior a 48 horas y se fijará de conformidad con la gravedad de la falta y de acuerdo con el tiempo que razonablemente sea indispensable para subsanarla. Si transcurriere el plazo fijado en los términos del primer párrafo de esta cláusula sin que la Operadora satisfaga el requerimiento, la API le exigirá, también por escrito, el pago de la pena que corresponda, el cual deberá ser hecho por la última dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación. La Operadora podrá solicitar la reconsideración de la pena requerida siempre que hubiera exhibido previamente su importe y que funde y acredite suficientemente las razones de su inconformidad. La decisión que en estos casos emita la API será irrevocable y deberá emitirse dentro de un plazo de cinco días hábiles, en la inteligencia de que, si la resolución no se pronunciare en tiempo, se considerará denegada la petición.
 - *Fideicomiso de garantía.* Con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente contrato, incluidas las de pago de intereses, penas



convencionales y daños y perjuicios, la Operadora, dentro de los 30 días siguientes a la firma de este instrumento, otorgará un contrato de fideicomiso de garantía en el que designará fideicomisaria a la API. El patrimonio fideicomiso estará integrado por numerario o por valores de renta fija a precio de mercado, así como por los rendimientos que se obtengan con uno u otros. La aportación inicial que la Operadora hará al fideicomiso será de pesos mexicanos N \$10,000,000.00 cantidad que se ajustará trimestralmente conforme al índice de precios al productor, sin incluir los productos del petróleo y sus derivados, publicado el mes inmediato anterior por la institución legal y oficialmente autorizada para tal efecto, o conforme al índice que lo sustituya. En caso de que la Operadora incumpla cualquier obligación de pago a la API, sea como consecuencia de lo establecido en este contrato, o bien como resultado de un laudo arbitral que condene a la Operadora, la fiduciaria, a requerimiento de la API o de los árbitros, según sea el caso, y sin necesidad de intervención judicial, le hará entrega inmediata de los recursos que procedan, y la Operadora quedará obligada a reconstituir desde luego el fondo fideicometido en la medida en que éste se hubiere visto reducido.

3.7.2 Ecuador – Ejemplo de una Adjudicación de Asociación Público - Privada de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar con Yilport

I. Preliminares

Se refiere a las comparecientes, en este caso: Entidad Contratante y el Adjudicatario. También declara los antecedentes que dan origen al Contrato como: el Régimen jurídico para la colaboración público privada, las competencias de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, el procedimiento administrativo e informes previos tenidos en cuenta y el proyecto objeto del contrato. Incluye las definiciones de una serie de términos que son usados en el Contrato y las Reglas de interpretación. Y establece la serie de documentos anexos que forman parte o que integran el contrato. Finalmente, establece las Declaraciones y seguridades otorgadas por las Partes.

II. De la APP: estipulaciones generales

Se refiere al Objeto del Contrato, en este caso el proyecto que comprende varios aspectos, tales como: la planificación, ingeniería previa, la construcción de las obras de mantenimiento, ampliación y adecuación de la Terminal de Puerto Bolívar. El proyecto también incluye la provisión de equipos necesarios para alcanzar los niveles de servicios contratados. El objeto del contrato también considera la operación y aprovechamiento de las infraestructuras nuevas y preexistentes, el mantenimiento de estas y el financiamiento de las obras nuevas. Finalmente, comprende la restitución de los bienes de la APP a la terminación del Contrato.

Derechos y obligaciones generales del Adjudicatario

En esta sección el contrato establece los derechos y obligaciones del Adjudicatario.

Derechos y obligaciones generales de la Entidad Contratante



En esta sección el Contrato establece los derechos y obligaciones de la Entidad Contratante.

III. De la vigencia de la APP

La APP se otorga y tiene una vigencia por un Plazo de 50 años, salvo ampliación o reducción del plazo por la ocurrencia de: i) un caso de suspensión autorizada, ii) la aplicación de un mecanismo de compensación para el restablecimiento del equilibrio económico - financiero del contrato; o iii) una causal de terminación anticipada.

Períodos de la APP

El Plazo de la APP se encuentra dividido en cuatro periodos:

- (i) Periodo de Organización, desde la suscripción hasta el inicio de la gestión;
- (ii) Periodo de Construcción, desde cualquier inicio de ejecución de obra nueva y la certificación de obra concluida;
- (iii) Periodo de Operación y Mantenimiento; desde la toma física de la terminal hasta la terminación del Plazo del Contrato, y,
- (iv) Periodo de Liquidación, los seis meses previos a la terminación del Plazo del Contrato.

Terminación Anticipada

Establece las causales de término del Contrato:

- (i) Por mutuo acuerdo de las partes.
- (ii) Por declaración unilateral de la entidad contratante debido a incumplimiento subsanable.
- (iii) Por declaración del Tribunal debido al incumplimiento de la Entidad Contratante.
- (iv) Por fuerza mayor, declarada, en su caso, por la entidad contratante o el Tribunal.
- (v) Por declaración unilateral de la entidad contratante por causas puramente objetivas
- (vi) Por el rescate del proyecto.

De los Bienes de la APP

Establece las disposiciones, derechos y reglas relativas a los bienes de la Entidad Contratante. Comprende:

- Propiedad, bienes de la APP.
- Derecho de aprovechamiento y explotación

V. De la Sociedad gestora y los Subcontratistas

Establece las obligaciones, disposiciones y normas sobre la Sociedad Gestora, incluyendo:

- Obligación de constitución de la Sociedad Gestora y contenido de la escritura.
- Limitaciones referidas a la Sociedad Gestora.
- Supervisión y auditoría externa.
- Cesión Condicional de Posición Contractual del Adjudicatario.
- Subcontratistas.



VI. Del Período de Organización

Eventos relevantes

Durante el período de Organización, que no podrá ser superior a ciento ochenta días, estará a cargo del Adjudicatario las siguientes obligaciones:

- (i) Constituir y organizar, bajo los términos, plazo y forma previstos en el contrato, la Sociedad Gestora.
- (ii) Procurar de la Sociedad Gestora la carta de aceptación referida a la cesión condicional prevista en el contrato.
- (iii) La suscripción de los Contratos Definitivos previstos en su Oferta.
- (iv) Constituir, de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable y este Contrato, el Fondo General de Fiscalización.
- (v) Contratar al Fiscalizador de la APP.
- (vi) Proceder con la Toma Física de los Bienes de la APP.
- (vii) Cumplir con las obligaciones específicas relacionadas con la Planificación y Diseño y, en especial, preparar y obtener la aprobación del Proyecto Técnico Definitivo.
- (viii) Cumplir con las Condiciones de Operación.
- (ix) Ejecutar el Plan de Transición de la APP en los términos previstos en el Proyecto Técnico Definitivo.

Durante el Período de Organización estará a cargo de la Entidad Contratante las siguientes obligaciones:

- (i) Proceder con la entrega de la Bienes de la APP existentes a la fecha de suscripción del Contrato.
- (ii) Intervenir, en el ámbito de sus competencias y dentro del marco del Régimen Jurídico Aplicable, en la aprobación del Proyecto Técnico Definitivo.

Expropiaciones

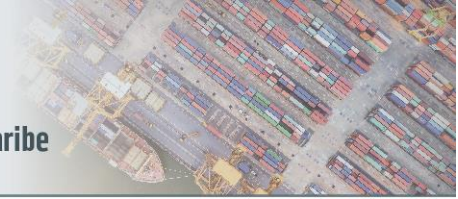
La Entidad Contratante, por razones de interés público y la distribución de riesgos en el Contrato, encarga al Gestor Delegado la gestión del procedimiento expropiatorio de las áreas y bienes requeridos y necesarios para la correcta ejecución del Proyecto.

Licencia ambiental y otras Habilitaciones Legales

El Gestor Delegado deberá preparar y proveer todos los estudios y documentos necesarios para la obtención, ante la Autoridad Competente de al menos, las siguientes Habilitaciones Legales:

- (i) Licencia ambiental de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable.
- (ii) Permisos de empalmes y conexiones de servicios públicos.
- (iii) Cualquier otro necesario para iniciar la Construcción.

VII. Obras Nuevas y Equipamiento



Comprende las siguientes subsecciones:

Obras Nuevas a ser construidas

La Sociedad Gestora deberá construir, a su entero costo y riesgo, las Obras Nuevas previstas en el Proyecto Técnico Definitivo y hasta, por lo menos, el valor de las Inversiones del Proyecto que se han comprometido en la Oferta.

Equipamiento

La Sociedad Gestora deberá equipar a su entero costo y riesgo cada una de las Obras Nuevas, según las previsiones del Proyecto Técnico Definitivo, los Hitos de Cumplimiento para cada fase de desarrollo del TPPB y, por lo menos, hasta el valor de la Inversión del Proyecto en materia de Equipamiento que consta en la Oferta adjudicada.

VIII. Del Período de Operación y Mantenimiento

De la Operación

La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con las prácticas y políticas generalmente aceptadas para un operador de terminales portuarios; y, especialmente:

- (i) todas las normas contenidas en el Régimen Jurídico Aplicable, incluyendo, sin limitación, las referidas al ambiente, laborales, seguridad social y tributarias, así como las emanadas de la Entidad Contratante y otras Autoridades Competentes.
- (ii) Los requerimientos específicos de este Contrato.
- (iii) El Manual de Operaciones.
- (iv) El Plan de Conservación y Mantenimiento.
- (v) Las exigencias de todas las pólizas de seguros requeridas en el Contrato.
- (vi) Los estándares internacionales de la industria, en todo lo no contemplado en los puntos anteriores.

Servicios Obligatorios

A partir de la fecha de inicio del Periodo de Operación, la Sociedad Gestora estará facultada a prestar, a favor de los Usuarios, los servicios básicos y especiales en una terminal portuaria de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable y el Proyecto Técnico Definitivo ("Servicios Obligatorios") y, por tanto, recaudar la Tarifa Portuaria respectiva. En la Operación, la Sociedad Gestora ha de proveer a los Usuarios, además de los Servicios Obligatorios, los Servicios Facultativos que hayan sido autorizados por la Autoridad Competente.

Condiciones esenciales para la prestación de los Servicios Obligatorios

La Sociedad Gestora deberá prestar los Servicios Obligatorios y los Servicios Facultativos con eficiencia, regularidad, continuidad, universalidad y calidad y en general, sujeta a los principios constitucionales que rigen la materia. La actividad de la Sociedad Gestora y, por tanto, la prestación



de los Servicios de la APP, en todo momento estará sujeta al Régimen Jurídico Aplicable, especialmente en lo que respecta a las normas sobre libre y leal competencia, protección de consumidores y regulaciones sectoriales.

Mantenimiento

La Sociedad Gestora deberá cumplir en todo momento los términos de su Plan de Conservación y Mantenimiento contenido en el Proyecto Técnico Definitivo

IX. De la Fiscalización

Fiscalización del Contrato

Es derecho y obligación de la Entidad Contratante fiscalizar y evaluar el cumplimiento del Contrato, lo que el adjudicatario acepta y consiente expresamente. En ejercicio del derecho para fiscalizar y evaluar el cumplimiento de este Contrato, la Entidad Contratante está facultada a:

- (i) Acceder a los documentos e información que soportan el Financiamiento, la Construcción, el Equipamiento, la Operación y el Mantenimiento de la TPPB.
- (ii) Requerir la información o documentación que estime necesaria para el ejercicio de sus derechos de fiscalización y evaluación del Contrato.
- (iii) Realizar las pruebas que considere necesarias para verificar que las Obras Nuevas, el Equipamiento, la Operación y/o el Mantenimiento cumplan con las características técnicas y funcionales exigidas.
- (iv) Verificar los Informes de Fiscalización y la información y la documentación provista por el Gestor Delegado en cualquier momento durante la vigencia de la APP.

X. De las Infracciones y sanciones contractuales

Establece la Naturaleza y reglas relativas a las infracciones y sanciones. Se designa el procedimiento para la aplicación de penas y las normas para la aplicación de multas en casos de los incumplimientos contractuales sujetos a multa y la forma en que se determinan las penas.

XI. Términos financieros y económicos

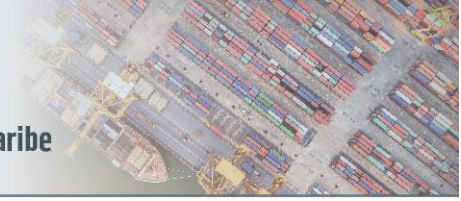
Ingresos del Proyecto

Los Ingresos del Proyecto son: a) La recaudación de las Tarifas Portuarias correspondientes a los Servicios Obligatorios que se presten o ejecuten en las instalaciones de la APP y, b) La recaudación de los precios cobrados a los Usuarios por Servicios Facultativos, que hayan sido autorizados por la Entidad Contratante. Los Ingresos del Proyecto se recaudarán y distribuirán en la forma, condiciones, requisitos y a través del mecanismo previsto en el Contrato.

Retribución de la Entidad Contratante

Establece que por los derechos otorgados con motivo de la APP, la entidad contratante recibirá, en calidad de Retribuciones, prestaciones patrimoniales tales como canon fijo y canon variable.

Financiamiento del Proyecto



Establece las normas respecto del financiamiento del proyecto. Como Regla General, es obligación del Gestor Delegado ejecutar todas las actividades requeridas para conseguir el cierre financiero del Proyecto, sin perjuicio de su obligación de iniciar la Planificación y Diseño, Equipamiento, Construcción y Operación y Mantenimiento de conformidad con la programación que consta en la Oferta según fue adjudicada. Para financiar el Proyecto, el Gestor Delegado podrá utilizar cualesquiera modalidades, instrumentos y operaciones financieras reconocidas y regularmente utilizadas en los mercados financieros local e internacionales, sin necesidad de recabar la autorización previa de la Entidad Contratante. Otras normas se refieren a los tipos de financiamiento, tales como:

- Capital propio
- Financiamiento de terceros

Régimen tributario

La actividad desarrollada por la Sociedad Gestora estará sujeta al régimen tributario general aplicable en Ecuador, los tributos actuales y los que en el futuro se establecieren sobre la misma, sean de carácter nacional o local, cualquiera fuere el órgano recaudador del tributo, así como las exoneraciones, exenciones, beneficios fiscales o regímenes fiscales de excepción que, en su caso, fueren aplicables.

Equilibrio económico - financiero del Contrato

Establece las Reglas Generales y normas sobre el Equilibrio económico financiero del Contrato.

XII. Responsabilidad, Riesgos y Mecanismos de Cobertura

Responsabilidad. El Gestor Delegado asume plena responsabilidad por el correcto y oportuno cumplimiento de sus obligaciones; y, en tal virtud, la Sociedad Gestora es responsable frente a la Entidad Contratante de cualquier error o desvío en la ejecución de las prestaciones que tiene a cargo y la asunción de las consecuencias que puedan derivarse de sus omisiones o acciones, tales como el pago de las penas y multas, indemnizaciones, reparaciones, reintegros e intereses que pudieran serle exigidos en virtud de este Contrato.

El Gestor Delegado es responsable de cualquier daño en los Bienes de la APP que se hubiera producido por culpa, negligencia, impericia, dolo u otra causa imputable a la Sociedad Gestora, su personal y, en general sus subcontratistas, dependientes o controlados, debiendo responder por dichas pérdidas y/o daños e indemnizar a la Entidad Contratante.

El Gestor Delegado es responsable por cualquier daño que se hubiera producido a Usuarios, al ambiente, a la colectividad o en general a terceros, por culpa, negligencia, impericia, dolo u otra causa imputable a la Sociedad Gestora, su personal y, en general sus subcontratistas, dependientes o controlados, debiendo responder por dichas pérdidas y/o daños e indemnizar a los sujetos afectados.

El Gestor Delegado se obliga a mantener indemne y liberar en forma efectiva a la Entidad Contratante y a sus representantes frente a terceros (incluidos personal, subcontratistas o Usuarios) por las consecuencias que puedan derivarse de sus propias acciones u omisiones.



- Personal

El personal contratado, comprometido o subcontratado por cada una de las Partes para cumplir con el objeto de este Contrato no serán empleados o trabajadores de la otra Parte, ni tendrán relación de ninguna naturaleza con ésta. Cada una de las Partes, respecto de su propio personal, será la única responsable del pago de remuneraciones, beneficios y demás prestaciones laborales y obligaciones de conformidad con el Régimen Jurídico Aplicable.

- Relación con terceros

La Sociedad Gestora es un contratista independiente de la Entidad Contratante y nada de lo que contiene este Contrato se interpretará como la creación de una asociación, sociedad o empresa conjunta, o la imposición de un deber, facultad, obligación o responsabilidad general de agencia o sociedad sobre o con respecto a una de las Partes.

Distribución de riesgos

De conformidad con lo que dispone el art. 46 de la Ley de Modernización del Estado, el MTOP no garantiza ningún tipo de rentabilidad al Gestor Delegado. En consecuencia, el Gestor Delegado declara que conoce el contenido y alcance del referido art. 46 de la Ley de Modernización del Estado y que este hecho constituye un elemento de la esencia del Contrato de APP, determinante para el consentimiento del MTOP.

Indemnizaciones y Seguros

Cargos de la Sociedad Gestora. La Sociedad Gestora deberá indemnizar los daños y perjuicios que determine por Autoridad Competente han sido ocasionadas a la Entidad Contratante, a los Usuarios, a la colectividad o terceros.

Seguros. Durante el Periodo de Organización, la Sociedad Gestora deberá presentar a la Entidad Contratante para su aprobación, el modelo de póliza a contratar correspondiente a los seguros que se refieren en esta cláusula y la indicación de la aseguradora que ha seleccionado, ajustándose a los términos de esta cláusula.

Garantías

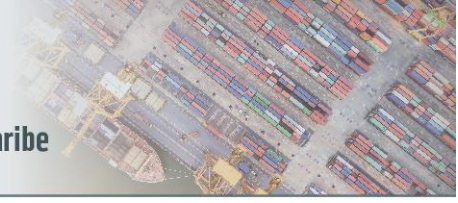
Garantías de fiel cumplimiento, sobre dos aspectos:

- (i) Por las obligaciones asumidas por la Sociedad Gestora en relación con la construcción de las Obras Nuevas y el Equipamiento.
- (ii) Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones contractuales relacionadas con la Operación y Mantenimiento.

Del Período de Liquidación

Esta subsección establece las reglas y normas que rigen este período de la concesión, referidas a:

- Periodo de Liquidación y efectos de la terminación del Contrato.
- Reversión de la APP.



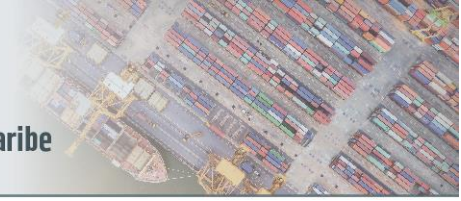
XIV. Resolución de Controversias

Reglas generales

Las Partes renuncian a la jurisdicción ordinaria, domicilio y fuero y acuerdan someterse a los mecanismos de resolución de controversias contemplados en el Contrato, salvo en cuatro asuntos particulares que se especifican. Salvo disposición en contrario consignada en el Contrato, las controversias serán tratadas a través de los siguientes procesos secuenciales y en ese orden: Negociaciones directas, Mediación; y Arbitraje.

XV. Misceláneos

Se refiere a las obligaciones de obtener las Habilitaciones Legales necesarias por cuenta del Gestor Delegado. Normas que regulan los Trámite de solicitudes y autorizaciones de la Entidad Contratante. Y otras normas que regulan la Confidencialidad en el Contrato, la Propiedad Intelectual, Cesión de derechos, Variaciones del Contrato, Tiempos e Indulgencia, las Notificaciones y actos de comunicación judicial o arbitrales y los Costos y gastos en las formalidades notariales del Contrato.



4. Análisis comparativo del modelo colombiano con países referentes

En este acápite se intenta contrastar tanto los elementos comunes, como las principales diferencias que exhiben los contratos analizados.

Modelo de institucional

Ciertamente, el origen jurídico y las normas legales y reglamentos aplicables en cada país, responden a realidades particulares. Sin embargo, hay algunos elementos comunes a saber:

Los puertos de la región han evolucionado a partir de la década de los años 1990 hacia modelos de explotación de tipo “*landlord*” en los que la autoridad portuaria es la propietaria del puerto y los privados se encargan de las operaciones de las terminales y asumen las inversiones y el mantenimiento de la infraestructura. Estos países muestran distintos esquemas institucionales, cuestión que ha condicionado tanto la capacidad de desarrollo como el desempeño de la actividad portuaria. Las principales diferencias entre países se encuentran en el modelo institucional y el rol activo del Estado en materias que le son propias, como la planificación, coordinación y administración del sector portuario.

Modelo conceptual

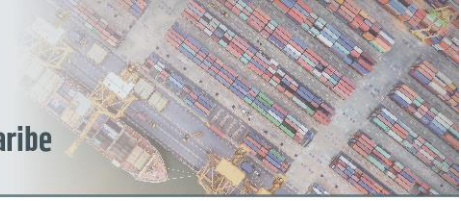
Básicamente se distinguen dos formas de comprender a los puertos; uno como sitios dotados de infraestructura y servicios que buscan la máxima eficiencia en la transferencia de las mercancías entre las naves y la terminal, respetando condiciones técnicas y operativas estipuladas por la autoridad y otro más moderno en el que se los concibe con una perspectiva de negocio integrado, con unas áreas de infraestructura, unas de servicios, otras de logística y otras de implantación industrial, etc., cuyo objetivo es facilitar la competitividad de los sistemas económicos y productivos.

Objeto del contrato

Estos análisis permiten inferir que el objeto contractual se constituya en una concesión de infraestructura o frente de atraque y además, en una cesión de derechos para la explotación del negocio portuario integral, en tanto nodo de conectividad global.

En este sentido Chile y México desarrollaron modelos institucionales que resolvieron la creación de unas autoridades con formato de sociedades mercantiles (Empresas portuarias en Chile y API en México) las que administran los puertos del país pero no están autorizadas para su explotación, debiendo conceder a la actividad privada esas tareas. Lo anterior, expone las diferencias en el rol que el estado asume en las concesiones, en algunos casos subsidiario como los antes citados o modelos más intervencionistas, como en el caso de Ecuador.

Puerto Bolívar en Ecuador, constituye un caso particular, en cuanto ha tomado como modelo, el de Asociación Público - Privada, con una modalidad diferente: la delegación de servicios portuarios, con



dos formas posibles: el contrato de gestión de servicios con terceros y los contratos de delegación de la autoridad portuaria con terceros.

Competencia portuaria

En términos de competencia portuaria, todos los regímenes manifiestan impulsar la libre competencia y sancionar, conforme a la ley, las prácticas monopólicas y otras que la impidan y distorsionen. En los casos particulares se advierten diferentes matices: por ejemplo, México reserva la administración de las API, exclusivamente a las empresas mexicanas. Otros países, como Chile, han avanzado a la acción declarativa y han incluido este objetivo tanto en la Ley de puertos como en las misiones y funciones de las Empresas Portuarias, mientras que la autoridad de defensa de la competencia ha establecido condiciones rígidas contra la integración horizontal y vertical en la actividad.

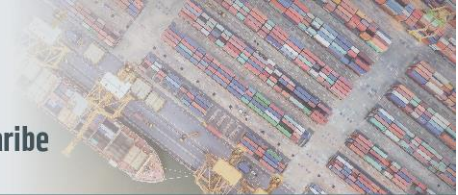
Panamá se incluye en este sentido, siendo el rol de la AMP garantizar el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos, en el marco de una política de competitividad, transparencia y eficiencia, a fin de lograr el máximo desarrollo del Sector Marítimo en general, alineando estos objetivos con los de la economía nacional en su conjunto. Es de destacar cómo ha evolucionado desde este punto de vista el contrato de la Terminal Atlántica, que comenzó como una concesión de infraestructura y alcanzó a la fecha la de una cesión de derechos para la explotación integral del negocio (MIT Panamá).

En este punto es necesario destacar la disfunción que representa un organismo como la JAPDEVA Costa Rica, que siguiendo el antiguo modelo, actúa como autoridad y explotador del puerto de Limón, lo que entra en conflicto con el contrato de concesión de la nueva terminal de contenedores de Moin, a la que se le otorgó la exclusividad para el manejo de cargas contenedorizadas.

Sistema regulatorio

Lo anterior también se refleja en el sistema de competencia portuaria, que es condicionada *“en la medida en que pueda ser utilizada como un instrumento para minimizar el precio y elevar la calidad de los servicios públicos”* y el sistema regulatorio *“Impulsar el desarrollo de los modelos y prácticas de regulación que impongan el mínimo costo directo e indirecto a los prestadores de servicios públicos, los usuarios de esos servicios y la sociedad”*, perdiendo de vista el negocio portuario integral.

En el caso de Perú, desde el año 2008 la política portuaria nacional se orienta a facilitar la promoción de la inversión privada en sus puertos, con la finalidad de facilitar las actividades y los servicios portuarios en un contexto de facilitación del comercio y busca resolver los conflictos de competencia entre la APN y de la Autoridad Marítima, que crean incertidumbre y distorsionan el normal funcionamiento del SPN. El desarrollo del hub de trasbordo en el Callao hace suponer que, más allá de las dificultades, el proceso está bien encaminado en el sistema de competencia interportuaria regional.



Evolución de las inversiones

Otro aspecto que resulta significativo es la forma en que los marcos normativos y los contratos han ido evolucionando a través del tiempo, adaptándose a las demandas globales en materia portuaria, aspecto que se pone de manifiesto en los valores económicos de los contratos, como por ejemplo, en el contrato original de la terminal Atlántica en Panamá, donde se determinaba una inversión de USD 51 millones, mientras que en la renegociación vigente del mismo el concesionario se compromete a una inversión de USD 1.000 millones.

En el puerto del Callao (Perú), las inversiones en la zona Sur (DPW) alcanzaron a USD 500 millones y en la zona Norte (APMT) a USD 501 millones. En el puerto de Veracruz (México) está en desarrollo una inversión de USD 450 millones en la nueva terminal de contenedores (HPH). La inversión total para el proyecto en ejecución en el puerto de Posorja (Ecuador) es del orden de USD 1.200 millones (DPW).

Retribuciones a cargo del concesionario (contraprestaciones)

En cuanto a las contraprestaciones tanto se encuentran puntos de similitud y de divergencias.

En los casos de Chile, Panamá y Ecuador se establecen dos formas, un pago fijo y uno variable, aunque difieren los criterios y métodos en que éstos se determinan.

Los pagos fijos se relacionan al uso de las instalaciones preexistentes o a las inversiones comprometidas en el pliego de bases y condiciones, y los variables se relacionan al volumen de cargas movilizadas. Cada uno de los contratos determina diferentes mecanismos y periodicidad para estos pagos. Ecuador tiene la particularidad de haber incorporado el concepto de “alquiler” de las instalaciones para el pago fijo. En el caso de Chile se puede considerar novedoso la separación del canon fijo en dos formas, una es la establecida en el pliego de la licitación y la otra es una oferta que efectúa voluntariamente el oferente (oferta de desempate).

En los casos de Perú y México los pagos fijos se fijan como una oferta de inversión que es ofrecida por el oferente en el proceso de licitación.

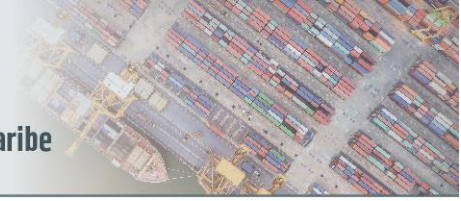
Los pagos variables se calculan como un porcentaje de los ingresos totales del concesionario: En el caso de el Callao (Perú) representan una mensualidad de Tres por ciento (3%) de los Ingresos Netos (de impuesto a las ventas IGV) para la terminal Multipropósito. Mientras que para la de contenedores representa una mensualidad de Tres por ciento (3%) de los Ingresos Brutos Mensuales.

En este ítem se destaca también la diferencia con el régimen aplicable en Costa Rica, donde las contraprestaciones gravan los ingresos del concesionario con un monto anual variable determinado sobre el 8,5% del Ingreso Bruto de la Concesión, según el siguiente detalle:

Canon de fiscalización: 1% de los ingresos brutos.

Canon de explotación: 5% de los ingresos brutos.

Contribución para el Desarrollo Regional de la provincia de Limon: 2,5% de los ingresos brutos.



Se incorpora un gravamen de carácter social como es el fondo de desarrollo de la provincia de Limón que no se ajusta a la evolución del negocio portuario.

Uso de los fondos de las contraprestaciones

El uso de los fondos de las contraprestaciones, tienen también diferentes usos, dependiendo del país; por ejemplo, en México, Panamá y Ecuador no se menciona ni en el régimen general ni en los contratos el uso que se le dará a los fondos.

Chile determina que los ingresos de las Empresas Portuarias deberán aplicarse a cubrir sus costos de estructura y funcionamiento, indicando que los saldos serán ingresados al fisco.

Finalmente, Perú y Costa Rica instituyen la creación de fondos fiduciarios para depositar determinadas contraprestaciones (Por ejemplo, el Fondo de Desarrollo de Limón).

Plazo de vigencia de los contratos

Los plazos de la vigencia de los contratos también son variables, aunque con excepción de la APP de puerto Bolívar (Ecuador) que tiene un plazo de 50 años, los restantes oscilan entre los 20 y 30 años. Chile, 20 años. Costa Rica, 33 años. Panamá 20 años renovables por igual período. Perú, 30 años. Y México 20 años renovables por igual período.

En los casos de renovación, los contratos establecen que el concedente no está obligado a mantener las mismas bases y condiciones del contrato original.

Derechos y obligaciones de las partes

Con relación a los regímenes de derechos y obligaciones de las partes, también hay tratamientos disímiles, aunque en la mayoría de los casos los contratos abundan en obligaciones de los concesionarios frente a menos obligaciones del estado (Chile 10|4, Panamá 24|13, Perú 15|6, Ecuador 7|5, México 7|4), siendo la excepción nuevamente Costa Rica que enumera 6 obligaciones del concesionario frente a 22 del estado. Las obligaciones del concesionario se refieren principalmente al cuidado y mantenimiento de los bienes, cumplimiento de las inversiones comprometidas, obligaciones operativas, obligaciones laborales, contraprestaciones y otros pagos y seguros.

4.1. Análisis comparativo del modelo colombiano con países referentes

4.1.1. Principales diferencias en el sistema regulatorio

De conformidad con la información de los modelos de concesión portuaria en los países objeto de análisis en el capítulo 4, se evidencia que a partir de los años 90, en los países latinoamericanos se



llevaron a cabo reformas del sistema portuario, impulsadas por el precario desarrollo que el sector había tenido al estar bajo la administración de monopolios estatales, que además del poco desarrollo tecnológico con el que contaban, resultaban costosos para la Nación y los usuarios, insuficientes y poco competitivos en el marco del nuevo mundo globalizado.

Estas circunstancias llevaron al planteamiento de una reforma del sector portuario estatal que apostara a la eficiencia y al desarrollo, lo cual hizo imperativo crear condiciones que atrajeran la inversión de capital privado mediante la creación de un nuevo modelo portuario enfocado en el esquema de concesión portuaria. No obstante, a pesar de que estos países comparten la intención de vincular al sector privado, se presentan diferencias con respecto a su legislación, regulación y organización institucional.

A continuación, se describen las principales características propias del sistema portuario de Chile, Costa Rica, México, Panamá, Perú, Ecuador, en comparación con el actual modelo colombiano.

a) INSTITUCIONALIDAD

En Chile, el sistema portuario se compone de diez empresas estatales que administran los diez puertos de manera autónoma; estas empresas son las encargadas de otorgar las concesiones de acuerdo con las regiones portuarias. De manera similar, Ecuador tiene una Autoridad Portuaria Nacional encargada de supervisar y controlar el funcionamiento y operación de las autoridades portuarias encargadas de administrar los puertos de cada provincia (ejemplo, Autoridad Portuaria de Guayaquil), incluido el otorgamiento de concesiones.

De igual forma, México a partir de la creación de las Autoridades Portuarias Integrales (API) descentralizó la administración de los puertos para promover la participación de la inversión privada, con el objetivo de ceder a los particulares la prestación de los servicios portuarios o la administración de los terminales portuarios.

De acuerdo con lo anterior, en lo que respecta a la administración de los puertos analizados, en la mayoría de los casos, el sistema portuario es descentralizado. A diferencia, Colombia tiene una administración centralizada a través de dos Entidades Estatales: la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (para la mayoría de puertos marítimos o la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de La Magdalena – Cormagdalena (para los puertos sobre el Río Magdalena), quienes son las encargadas de la estructuración, adjudicación y gestión contractual de las concesiones portuarias⁹⁸. Al igual que Colombia, Panamá mantiene la administración del sistema portuario de manera centralizada, en la Autoridad Marítima de Panamá. Sin embargo, debido a la importancia y prioridad del Canal de Panamá, se le aplica un régimen especial. Asimismo, Jamaica concentra la administración y regulación de sus puertos en la Autoridad Portuaria de Jamaica, siendo esta entidad la responsable del crecimiento de la actividad portuaria y el otorgamiento al sector privado de las concesiones necesarias para la operación y gestión de los puertos.

⁹⁸ Decreto 4165 de 2011, art. 3.



b) MECANISMOS DE CONCESIONES PORTUARIAS

En aras de lograr el desarrollo portuario y de mejorar el comercio y la productividad nacional, los países objeto de análisis, han optado por concesionar las operaciones portuarias a los privados. Con el propósito de vincular dicho sector, se emplean diversos mecanismos y tipos de contratos, a través de los cuales las administraciones otorgan al sector privado la explotación y uso de la infraestructura portuaria.

En el caso de Chile, son otorgadas mediante licitaciones públicas; en Ecuador la participación de los privados en el sector portuario se realiza a través de Asociaciones Público – Privadas (APP); en Costa Rica, este contrato se conoce como Contrato de Concesión de Obra con Servicio Público. La forma de participación de los privados en México es diferente, pues en caso de que se trate de una administración portuaria integral, se realiza el otorgamiento mediante concesión, pero si las áreas portuarias se encuentran fuera de una administración portuaria integral, estos derechos se pueden otorgar mediante una concesión en caso de bienes de dominio público o mediante permisos en caso de la prestación de servicios portuarios.

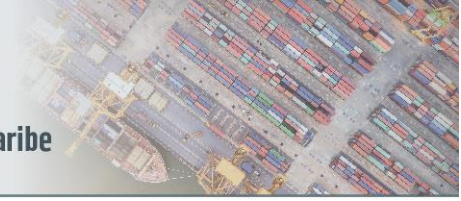
En Colombia, el contrato mediante el cual el Estado otorga a una sociedad portuaria la ocupación y utilización de un terminal portuario recibe el nombre de Contrato de Concesión Portuaria. Las concesiones en su gran mayoría se han adjudicado como resultado de una solicitud de iniciativa privada, aunque también existe la posibilidad de que el Estado realice una oferta oficiosa. Mediante el otorgamiento de la concesión se permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias, para la construcción y operación de un puerto.

En Panamá, la presentación de la propuesta para acceder a una concesión debe estar acompañada de una descripción simple del proyecto, una vez hecha la evaluación preliminar, se concede a los interesados un término razonable para que presenten completa la documentación requerida, según lo amerite. Caso contrario ocurre en Colombia donde la solicitud debe ir acompañada desde su radicación del lleno de los documentos exigidos en la ley y los que la complementan, es decir, los contemplados en el artículo 9 de la ley 1 de 1991 y en el decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.2.3.3.1.2., contando únicamente con un plazo de un mes para completar los requisitos, en el caso de que no estén completos.

De igual forma, en Panamá pueden ser beneficiarios con el otorgamiento de concesiones portuarias tanto personas jurídicas como personas naturales, recordando que en Colombia uno de los requisitos para acceder a ella es ser una Sociedad Portuaria o presentar promesa para constituir dicha sociedad.

c) RÉGIMEN DE INVERSIÓN Y RÉGIMEN DE TARIFAS

En cuanto al régimen de inversiones, en Chile la formulación de los proyectos de inversión corresponde a cada empresa estatal portuaria, mientras que en Colombia el plan de inversiones es



presentado por el privado, aprobado por la ANI y posteriormente plasmado en el contrato de concesión portuaria.

En esa misma línea, uno de los aspectos más relevantes para el sector privado en Chile es la libertad que el Estado ha otorgado a los concesionarios de los frentes de atraque (terminales) para establecer las tarifas por los servicios que prestan. De igual forma, lo ha establecido México, sus tarifas son liberalizadas, salvo en aquellos casos que no exista competencia suficiente.

En Costa Rica, las tarifas y el régimen de modificación y reajuste de estas se incluyen en el contrato, es decir, son específicamente establecidas para cada concesión. Del mismo modo opera en Ecuador, limitándose la actuación de la autoridad portuaria a la fiscalización del correcto cobro de las tarifas. A diferencia de los dos casos anteriores, en Colombia la Superintendencia de Transporte otorga una autorización previa para el cobro de las tarifas por los servicios portuarios y vigila su correcta aplicación. Asimismo, en Jamaica las tarifas son establecidas y reguladas por la Autoridad Portuaria.

Por su parte, Perú en su ley de puertos dispuso que el régimen de tarifas aplicables a los servicios prestados por los concesionarios puede ser en el marco de la libre competencia, es decir, libertad tarifaria, o fuera de esta, es decir, bajo el régimen tarifario dispuesto por OSITRAN⁹⁹. Estas tarifas están contenidas en el contrato.

Perú y México tienen un régimen tarifario mixto, es decir, puede existir libertad tarifaria o no, dependiendo de las consideraciones del Gobierno y de que la competencia sea suficiente. Por otro lado, en países como Ecuador, Costa Rica y Panamá las tarifas se fijan en los respectivos contratos.

Del mismo modo, es preciso recordar que, si bien en Colombia las tarifas son establecidas de conformidad con la metodología y formulas establecidas por Superintendencia, la ley 1ª de 1991 ha dispuesto que de considerarlo pertinente el Gobierno puede declarar libertad tarifaria, en el siguiente sentido:

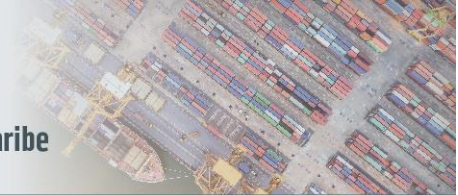
Art. 20. Libertad de tarifas. *Cuando el Gobierno Nacional, en un "Plan de Expansión Portuaria" determine que el número de sociedades portuarias y la oferta de servicios de infraestructura portuaria son suficientemente amplios, podrá autorizar a las sociedades portuarias que operan en puertos de servicio público a fijar libremente sus tarifas.¹⁰⁰*

Otros

En Costa Rica, si durante la vigencia de la concesión, la obra inicial resulta insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en la licitación y en el contrato y, por iniciativa de la Administración en casos excepcionales donde medie un interés público razonado, se considera

⁹⁹ Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público en Perú.

¹⁰⁰ Ley 1 de 1991



conveniente su ampliación o mejoramiento, se puede suscribir un convenio complementario al referido contrato de concesión, cuando las obras sean consustanciales a las concesionadas¹⁰¹.

Lo anterior resulta llamativo puesto que muestra un interés del Estado de Costa Rica en acompañar en todo momento el desarrollo de los puertos que se encuentran bajo administración y desarrollo de los privados, recordando que en Colombia es el Concesionario quien debe solicitar autorización al concedente para realizar nuevas inversiones (en infraestructura o equipos) que garanticen el adecuado desarrollo del puerto y la continuidad de la prestación del servicio en condiciones óptimas conforme a los estándares internacionales.

4.1.2. Estructura de los contratos

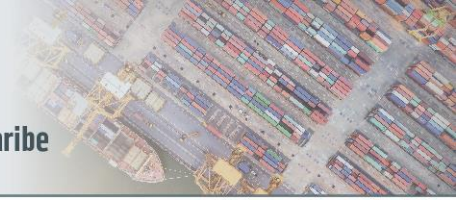
Es importante mencionar, que la participación de los privados en el sector portuario se desarrolla mediante la celebración de contratos que tienen denominaciones diferentes en algunos países. No obstante, el objeto de estos contratos es el mismo, vincular al sector privado en el desarrollo del sistema portuario. A continuación, se ilustra una clasificación de las modalidades de contratos en los distintos países:

Tabla 23. Modalidades de Contrato por País

PAÍS	TIPO DE CONTRATO
Costa Rica	a) Contrato de Concesión de Obras Públicas
	b) Contrato de Obras con Servicios Públicos
Ecuador	Contrato de Asociación Publico Privada
México	Contrato de Cesión Parcial de Derechos
	Contrato de Prestación de Servicios
Perú	a) Asociación en Participación.
	b) Contratos de Arrendamiento.
	c) Contratos de Concesión.
	d) Contratos de Riesgo Compartido.
	e) Contratos de Gerencia.
	f) Contratos Societarios.
Chile	Contrato de Concesión Portuaria
Colombia	
Panamá	

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

¹⁰¹ Estudio de Talasonómica, Marco regulatorio vigente en Costa Rica



De igual forma, en los contratos se establece un plazo por el cual el concesionario podrá ejecutar las actividades y explotar la concesión, pero al cumplirse el término debe retornar al Estado los bienes y obras, incluidas las mejoras realizadas y aquellas necesarias para la continuación de la actividad portuaria. Estos plazos serán analizados en el numeral 5.1.5. de este capítulo.

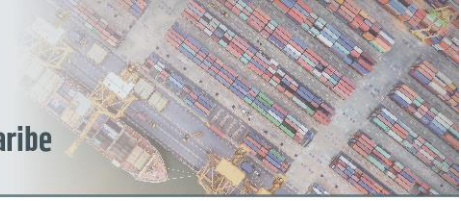
Durante la vigencia de los contratos, el concesionario debe pagar una remuneración económica al Estado por concepto de uso de los bienes pertenecientes a la nación. Esta remuneración económica llamada contraprestación o canon, según el país, se realiza de manera anual o mensual de conformidad con lo establecido en los contratos de los distintos países, como se muestra a continuación:

Tabla 34. Diferencias de Concepto y Periodicidad de la Contraprestación por País

PAIS	CONCEPTO	PERIODICIDAD
Chile	Canon	Anual
Costa Rica		
Panamá		
Colombia	Contraprestación	Anual
Ecuador	Canon	Contempla un canon fijo pagadero anualmente y un canon variable pagadero mensualmente
Perú	Contraprestación	Mensual

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

En los contratos se establecen los términos en que se ejecutará el mismo, partiendo de cláusulas esenciales como la estipulación del objeto, plazo, bienes y áreas entregadas en concesión, tipo de servicio, contraprestación y reversión. Adicionalmente, los contratos contienen un régimen sancionador y cláusulas que respalden el cumplimiento del contrato, las obligaciones, multas y garantías en favor del concedente. El incumplimiento de las obligaciones contraídas puede generar



consecuencias graves para el desarrollo del puerto, dado que el sector portuario es responsable, en gran medida, del buen funcionamiento de la economía local y el comercio exterior de un país.

Estos contratos también prevén formas de resolución de conflictos directas y más eficientes, que la jurisdicción ordinaria, por medio del establecimiento de cláusulas de mecanismos alternativos de solución de conflictos como el arbitraje. Además de las cláusulas comunes que existen entre estos países, también hay cláusulas especiales en cada uno de ellos.

Referente al plazo por el cual se otorga la concesión, en Panamá existen cláusulas dentro del contrato que contienen los mecanismos de renovación de éste, con indicación clara de los requisitos que debe cumplir el concesionario para solicitarla al Estado, en sentido similar, en Colombia existe la cláusula de prórroga de la concesión que dispone el tiempo de antelación en que el concesionario debe solicitar al concedente esta prórroga (12 meses).

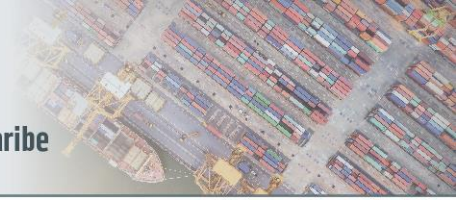
Otra característica que resulta interesante es que en Costa Rica, dentro del contrato de concesión, se pueden prever aportes y contrapartidas de la administración concedente para construir y explotar las obras en concesión; éstas consisten en aportes en dinero en la etapa de construcción o explotación y aportes de bienes en calidad de usufructo para ser explotados por el concesionario. Por el contrario, en Colombia las obras e inversiones en las áreas concesionadas, en todas sus etapas, se realizan por medio de los aportes del concesionario, sin intervención económica del Estado.

Respecto al Patrimonio Autónomo en las concesiones portuarias en Colombia, éste es constituido por el concesionario, actuando como fideicomitente con el fin de aportar recursos para el pago de la interventoría del proyecto. De manera similar, el régimen económico costarricense aborda la existencia de un fideicomiso, pero para el canon de la concesión; En Perú es obligación del concesionario constituir un patrimonio fideicomitado para las inversiones complementarias adicionales.

Por otro lado en Costa Rica, Ecuador y Perú existe una cláusula de mantenimiento del equilibrio económico - financiero, por la cual se establece la necesidad de disponer las reglas y mecanismos de restablecimiento del equilibrio financiero, no solo en favor del Estado sino también del concesionario. Respecto a esto, es preciso mencionar que en Colombia, la ley 80 de 1993¹⁰² dispone como derecho de los contratistas el restablecimiento del equilibrio económico. No obstante, dentro del contrato de concesión portuaria no existen cláusulas alusivas a esto.

Llama la atención que en Costa Rica, Ecuador, Panamá y Perú, en los contratos de concesión portuaria existan cláusulas por las que se establecen incentivos y beneficios tributarios, tema que será desarrollado en los numerales 5.8., 5.9. y 5.10. Además, en Perú, en la celebración de contratos de concesión, el concedente garantiza al concesionario una demanda mínima anual de 300 mil TEU de importación y exportación y 100 mil TEU de transbordo durante los primeros diez años contados a partir del inicio de la explotación con dos amarraderos, lo cual constituye un incentivo a la inversión privada pues asegura para el concesionario un mínimo de movilización de carga. De conformidad con

¹⁰² Estatuto General de Contratación de la Administración Pública



la garantía, el concedente se obliga a pagar al concesionario el monto que resulte de la diferencia entre la demanda efectivamente atendida y la demanda mínima garantizada.

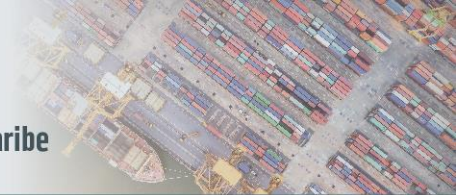
Si bien todos los países contienen las obligaciones tanto del concesionario como del concedente, en Chile, Costa Rica, Panamá y Perú se considera pertinente la inclusión, en el contrato de concesión de los derechos del concesionario, e incluso en el caso de Costa Rica y Perú, los de los usuarios.

Adicionalmente, el régimen laboral de los trabajadores de las concesiones es una cláusula presente en los contratos de concesión en Ecuador, Panamá, Perú y México en el sentido de establecer la responsabilidad de los concesionarios en el pago de salarios, prestaciones y demás derechos laborales según las leyes de cada país. Lo único contemplado respecto a este tema en los contratos de concesión portuaria colombianos es la constitución de garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales en favor del estado y a cargo del concesionario.

A continuación, con la intención de que sean más evidentes las cláusulas generales de los contratos de concesión en los distintos países, se presenta una tabla resumen:

Tabla 35. Resumen de las Cláusulas en los Contratos de Concesión Portuaria por País

OBLIGACIÓN/PAÍS	COLOMBIA	CHILE	COSTA RICA	ECUADOR	PANAMÁ	PERÚ	MÉXICO
Obligaciones del concesionario	X	X	X	X	X	X	X
Obligaciones del concedente	X	X	X	X	X	X	X
Deberes y Derechos de las partes		X	X	X	X	X	
Plazo	X	X	X	X	X	X	X
Descripción de Área/Bienes	X	X		X	X	X	X
Servicios	X	X	X	X	X	X	X
Mecanismos de Renovación del Contrato	X				X		X
Tarifas	X	X	X		X	X	



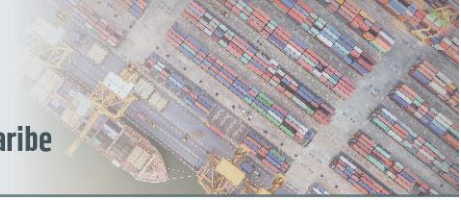
OBLIGACIÓN/PAÍS	COLOMBIA	CHILE	COSTA RICA	ECUADOR	PANAMÁ	PERÚ	MÉXICO
Suspensión/Caducidad/Terminación	X	X	X	X	X	X	X
Contraprestación	X	X	X	X	X	X	X
Garantías / Seguros	X	X	X	X		X	
Descripción y Especificaciones Técnicas	X	X	X	X	X	X	X
Trabajadores				X	X	X	X
Medio Ambiente	X	X		X	X	X	
Solución Alternativa de Conflictos	X		X	X	X	X	X
Multas y Sanciones	X	X	X	X	X	X	X
Incentivos Tributarios			X	X	X	X	
Régimen de Reversión	X	X	X	X	X	X	X
Régimen de Inversiones	X	X	X	X	X	X	X
Riesgos	X		X	X		X	
Nuevas Inversiones	X		X			X	

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

4.1.3. Evolución de los contratos

De conformidad con lo dispuesto en el capítulo 4, donde se explica en detalle el modelo portuario en los países objeto de análisis, se puede determinar que el comercio marítimo es de vital importancia para el desarrollo económico de los países, por lo que la regulación de esta materia ha sido indispensable para garantizar este propósito.

En lo que respecta a Latinoamérica, los puertos y su legislación han presentado una evolución a partir de la década de los años 90, periodo en el cual decidieron vincular al sector privado en el negocio



portuario y terminar con el monopolio estatal que estaba estancando el crecimiento y desarrollo del sector portuario.

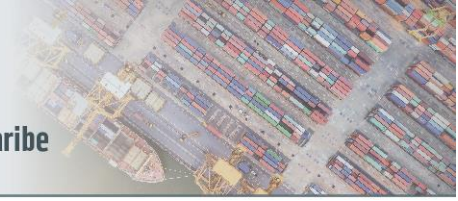
La forma en que funciona la participación de los privados, como ya se ha mencionado, es a través de concesiones, por medio de las cuales las autoridades portuarias o el Estado delegan sus funciones de administración y operación de los puertos a los terceros. Ésto en la práctica ha resultado favorable, puesto que ha evidenciado que debido a la amplia oferta presentada, los terminales portuarios, administrados por privados, en sana y libre competencia han ido adecuando su infraestructura y operación a altos estándares de calidad internacional, convirtiendo los puertos estatales en puertos competitivos y eficientes. En todos los casos, la política portuaria se ha orientado a promover la inversión privada en los puertos, con la finalidad de facilitar el comercio, las actividades y garantizar la prestación de servicios en los puertos.

De acuerdo con lo anterior, el modelo portuario se ha implementado a través del diseño de contratos de concesión portuaria muy similares en todos los países, garantizando el cumplimiento del servicio y la continua evolución del sector portuario. Se observa que en los países analizados se encuentran elementos comunes, a saber:

- 1. Inversión:** Las inversiones son realizadas a cuenta y riesgo del concesionario.
- 2. Reversión:** A la expiración de la concesión, el concesionario debe regresar al Estado la infraestructura portuaria, incluidas las mejoras realizadas, lo cual garantiza la continuidad de una adecuada prestación de servicios con altos niveles de calidad.
- 3. Plazo:** El tiempo por el cual es otorgada la concesión, pues debido a la igualdad de oportunidades y libre concurrencia este plazo debe ser limitado, precisado y no puede ser indeterminado en el tiempo.
- 4. Servicios y tarifas:** las tarifas por los servicios prestados pueden ser reguladas o libres, pero bajo una regulación y vigilancia para garantizar los intereses de los usuarios.
- 5. Continuidad del servicio:** Así mismo, se disponen obligaciones precisas para los concesionarios con el fin de asegurar la debida y continua prestación del servicio, el mantenimiento de las obras e infraestructura portuaria y el desarrollo del puerto.
- 6. Sanciones:** En el caso de no cumplir con las obligaciones contraídas, además de contemplarse alternativas como la terminación del contrato, el concedente se reserva facultades sancionatorias con el fin de constreñir al concesionario para que adecue su actividad.

En el caso de Colombia se ha presentado una evolución contractual que ha ido de la mano del desarrollo del sector portuario. Por lo cual, a continuación, se presenta una recopilación de las modificaciones que se han efectuado en los contratos de concesión portuaria. Para contextualizar un poco más, es preciso comenzar por la definición de concesión portuaria, contemplada en la ley 1ª de 1991, artículo 5.2:

5.2 Concesión portuaria. *La concesión portuaria es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad*



portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, 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.

En Colombia, el contrato de concesión portuario ha sido objeto de una evolución histórica, debido al cambio de las circunstancias y a que distintas entidades han tenido a cargo la facultad de suscribir estos contratos, adoptando cada una de ellas diferentes directrices a lo largo de la historia, lo que ha causado modificaciones a la estructura del contrato.

Las entidades que en distintos periodos han sido competentes para celebrar contratos de concesión, en estricto orden son: La Superintendencia General de Puertos (ley 1 de 1991), El Ministerio de Transporte (decreto 101/2000), El Instituto Nacional de Concesiones – INCO (Decreto 2053/2003) y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (Decreto 4165/2011. Asimismo, la adjudicación de Concesiones Portuarias en la Zona Portuaria del Río Magdalena corresponde a la Corporación del Río Grande de La Magdalena – Cormagdalena.

Aunque en términos generales los contratos de concesión portuaria han sido desarrollados en distintos períodos por distintas entidades, han conservado las mismas cláusulas dispuestas en los primeros contratos, en la medida en que todos se han efectuado bajo la vigencia de la ley 1ª de 1991. No obstante, se han presentado variaciones en el contenido de estas y se han agregado algunas nuevas cláusulas que complementan el sentido del contrato de concesión.

Cabe señalar que en Colombia las metodologías para el cálculo de la contraprestación son modificadas de conformidad con lo dispuesto en los distintos planes de expansión portuaria. En los contratos de concesión portuaria se estipula una cláusula llamada “Valor del Contrato y de la Contraprestación”, en esta se establece la suma de dinero que debe ser pagada por el concesionario por concepto de contraprestación, así como la desagregación de los componentes de la fórmula de los que se deriva tal valor y la forma en que se hará el pago de la misma. Esta cláusula ha estado contemplada en todos los contratos de concesión. Sin embargo, los componentes descritos en ella varían dependiendo de la metodología de contraprestación que se encontraba vigente al momento de la celebración del contrato.

Como ya se ha mencionado, hasta el año 2003 las funciones de adjudicación y administración de las concesiones portuarias habían estado bajo responsabilidad de la Superintendencia General de Puertos entre 1991 y 2000 y posteriormente, el Ministerio de Transporte se encargó de dichas funciones entre 2000 y 2003. A partir del 2003 el Gobierno Nacional consideró que la vinculación del capital privado en el desarrollo de la infraestructura de transporte debía de estar bajo la administración de una entidad especializada en estructuración y administración de los contratos del Estado. Esta entidad fue nombrada Instituto Nacional de Concesiones – INCO y en ella se reunieron las funciones de gestión, planeación, contratación, ejecución y administración de los contratos de concesión de infraestructura de transporte y de la vinculación de capital privado al sector transporte.



En el año 2011, se realiza un proceso de transformación institucional que modificó la naturaleza jurídica del INCO por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Bajo administración de la ANI se adopta e institucionaliza la figura de la interventoría en los contratos de concesión portuaria, conforme a lo establecido en el decreto 4165 de 2011¹⁰³, el cual trata sobre las metodologías para el seguimiento y control de los contratos de concesión, y la ley 1474 de 2011¹⁰⁴, que consideró necesario incluir la figura de la interventoría, con la finalidad de realizar el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones contraídas por el concesionario, garantizando así el seguimiento y supervisión del contrato.

Es así como a partir de los contratos celebrados en el año 2014, encontramos siempre presente la cláusula de interventoría, en la cual se dispuso que es el concedente el encargado de contratarla pero que será pagadera con los recursos que destine el concesionario para tal fin, para lo cual debe constituir un patrimonio autónomo en el que se deposite el dinero requerido. Consecuentemente, en los contratos celebrados con fecha 2015 se incluyó además de la anterior, la cláusula de Patrimonio Autónomo para los fines ya mencionados.

Por otra parte, en los contratos de concesión ha existido desde 1991 la cláusula de perfeccionamiento e iniciación de ejecución de la obra. Sin embargo, a partir del año 2013 se incluyó dentro de esta cláusula la publicación del contrato en el SECOP¹⁰⁵ como requisito para el inicio de la ejecución del contrato, teniendo en cuenta lo contemplado en el artículo 3 de la ley 1150 de 2007¹⁰⁶, artículo en el cual se desarrolla la contratación pública por medios electrónicos asignando al Gobierno nacional la obligación de desarrollar el SECOP con el fin de que las entidades cumplan con las obligaciones de publicidad del proceso contractual.

Uno de los avances más significativos que ha tenido el contrato ha sido la adición de la cláusula de distribución de riesgos, la cual se incluyó a partir del año 2014, pues si bien con anterioridad se habían contemplado y establecido algunos riesgos a cargo del concesionario, con esta nueva cláusula se determinan al detalle los riesgos de las partes, y en particular los del concedente, que se circunscriben a: i) guerra exterior declarada o no declarada; ii) actos terroristas; iii) guerra civil; iv) golpe de estado y v) huelgas nacionales.

En el 2014, se incluyó la cláusula de obligaciones del concedente, puesto que con anterioridad las obligaciones del concesionario estaban definidas, pero no así las del concedente, evidenciando que como ya se ha mencionado a lo largo de este documento, la carga contractual ha reposado casi completamente sobre el concesionario.

¹⁰³ Decreto por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO)

¹⁰⁴ Estatuto Anticorrupción

¹⁰⁵ Sistema Electrónico de Contratación Pública

¹⁰⁶ Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993



4.1.4. Obligaciones del concesionario y obligaciones del concedente

A lo largo de este documento se ha mencionado que el contrato de concesión es el instrumento por medio del cual el Estado entrega al concesionario la administración y el uso de los terrenos e infraestructura portuaria objeto de la concesión. Por un lado, el Estado debe asegurar el cumplimiento de ciertas obligaciones por parte del concesionario. Por otro lado, se hace necesario que el concedente asuma ciertas obligaciones debido a los riesgos a los que se enfrenta el concesionario.

Del estudio realizado a los países objeto de este capítulo, se pudo identificar que en términos generales existen obligaciones comunes a las distintas estructuras contractuales por país Y se hallaron unas pocas diferencias entre los países analizados. A continuación, se enuncian las principales similitudes y diferencias.

a) OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO SIMILARES ENTRE PAISES

De acuerdo con la estructura contractual de las concesiones portuarias en los distintos países, las principales obligaciones recurrentes o similares entre los países se describen a continuación, de acuerdo con el tipo de obligación:

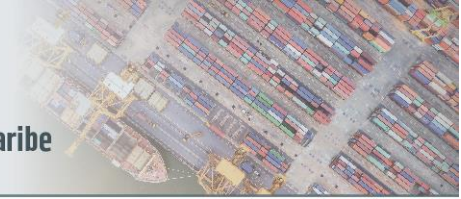
Pagos

En los países analizados se encuentra expresamente estipulada la obligación del concesionario con respecto al pago por el derecho que se le otorga de administrar y explotar los puertos y/o la infraestructura portuaria. En Colombia, Perú y Panamá se contrae la obligación de pagar la contraprestación, las tasas y las contribuciones que correspondan en relación con los bienes objeto de concesión. En el caso de Chile y Costa Rica en el contrato de concesión, se consigna la obligación de cumplir oportunamente con los compromisos financieros contraídos con la administración concedente.

Reversión

La reversión es uno de los elementos principales en los contratos de concesión portuaria. Por lo tanto, es una de las obligaciones del concesionario revertir en perfecto estado los bienes existentes y las mejoras y bienes que hayan sido instalados en las zonas de la concesión y que se relacionen directamente con el buen funcionamiento de las actividades del puerto. Se desprende pues de esta, la obligación de cuidar y mantener en buen estado el puerto, bienes y obras de la concesión, realizando mejoras necesarias y útiles que se requieran para cumplir con los estándares de competitividad y eficiencia, en temas de desarrollo tecnológico e infraestructura portuaria. En el caso peruano se observa una particularidad, y es que, si los bienes del concesionario son objeto de leasing, se otorga derecho a favor del concedente de la opción de compra.

Es importante mencionar que tal y como se indicó en el capítulo 4, en la concesión portuaria en Chile no solo se define un valor inicial de la inversión, sino también un valor residual que será pagado por la empresa portuaria estatal al concesionario al término de la concesión.



Desarrollo de la actividad portuaria

La actividad portuaria debe ser desarrollada de manera eficiente, prestando un servicio de calidad de manera oportuna y continua. Debido a ésto, es obligación del concesionario cumplir con la prestación del servicio en condiciones apropiadas de calidad, eficiencia, permanencia, continuidad y bajo los estándares exigidos.

Garantías y Seguros

Debido al compromiso contractual acordado, el concesionario debe garantizar las obligaciones contraídas. Por lo tanto, los distintos ordenamientos jurídicos han determinado la constitución de garantías y la suscripción de pólizas de seguro como mecanismos que mitiguen los riesgos de la celebración del contrato, con algunas particularidades.

De acuerdo con los riesgos derivados de la concesión, los concesionarios deben otorgar garantías en favor de la entidad o la autoridad concedente. En Chile, Ecuador y Perú deben constituir garantía de fiel cumplimiento del contrato. Por su parte, en Panamá las obligaciones que se adquieran, mediante el contrato se garantizan con una fianza de cumplimiento. Es prioridad para todos los países el cubrimiento y amparo de la Nación en pagos de indemnizaciones por daños causados a terceros. En todos los Estados se obliga al concesionario a suscribir pólizas de seguro de responsabilidad civil extracontractual.

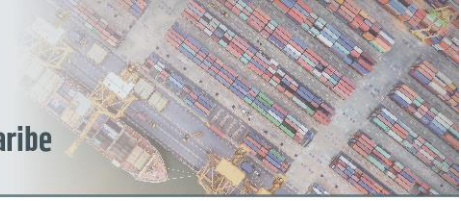
En Colombia se exige al concesionario el amparo de la Nación a través de la constitución de cuatro garantías: Garantía de cumplimiento de las obligaciones generales del contrato; Garantía de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales; Garantía de calidad de mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación; Garantía de estabilidad y calidad de las obras y la constitución de una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual.

Responsabilidad Ambiental

En términos generales, la obligación que contrae el concesionario en materia ambiental consiste en cumplir con las disposiciones legales y las ordenes emanadas de las Autoridades Ambientales, procurando la protección del medio ambiente y llegado el caso recuperarlo según las instrucciones de las autoridades en esta materia. Colombia, Costa Rica, México y Ecuador exigen al solicitante de una concesión portuaria, la obtención de Licencia Ambiental. Así mismo, en Colombia la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, impone medidas al concesionario con el fin de prevenir, mitigar o corregir impactos ambientales, mediante el establecimiento del Plan de Manejo Ambiental.

Obligaciones con las Autoridades

Las distintas obligaciones adquiridas con las autoridades derivan de la obligación principal de colaborar con la administración pública y facilitar el cumplimiento de sus funciones de vigilancia y control. Entre las obligaciones se encuentra la de presentar informes que evidencien la actividad realizada, así como proporcionar la información requerida referente al objeto de la concesión.



Una de las obligaciones de los concesionarios en Colombia es prestar la colaboración que las autoridades demandan en casos de tragedia o calamidad pública en las zonas objeto de la concesión. En Panamá, los concesionarios deben disponer y mantener facilidades adecuadas para el alojamiento, trabajo, necesidades y vigilancia de la autoridad marítima de Panamá u otras instituciones del Estado. Del mismo modo, en Perú el concesionario debe proporcionar a las entidades públicas oficinas no amobladas que cuenten con instalaciones y servicios necesarios para el desarrollo de labores propias de dicha entidad.

Acerca de la Competencia Desleal

Todas las actuaciones realizadas por el concesionario deben realizarse bajo los postulados de la sana competencia, absteniéndose de realizar prácticas que restrinjan en forma indebida el libre mercado.

Régimen Laboral

Ecuador, Panamá, Perú y México han establecido expresamente en los contratos la obligación por parte de los concesionarios de ajustarse a las normas laborales y asumir la responsabilidad que se derive de las relaciones laborales con las personas que contraten para que operen en los puertos. Para esto en Colombia debe constituirse al momento de la celebración del contrato, una garantía a favor de la entidad concedente que asegure a la Nación no tener problemas con los trabajadores contratados por las Sociedades Portuarias. El término de duración de la garantía debe ser por regla general superior tres (3) años al plazo de la concesión.

Patrimonio Autónomo / Patrimonio Fideicomitido

En el caso peruano es obligación del concesionario constituir un patrimonio fideicomitido para las inversiones complementarias adicionales. Igualmente, en Costa Rica el régimen económico aborda la existencia de un fideicomiso para el canon de la concesión, reservas de inversión y contribución para el desarrollo socioeconómico. En el mismo sentido, el concesionario en México debe constituir un fideicomiso con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato. Por su parte, en Colombia el concesionario actuando como fideicomitente debe incorporar un Patrimonio Autónomo a través del cual se aportan los recursos del valor de la interventoría.

b) OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DISÍMILES ENTRE PAISES

De acuerdo con las obligaciones contraídas por los Concesionarios, a continuación se describen las principales diferencias identificadas entre los países de análisis:

México

En México, el concesionario debe permitir el almacenamiento gratuito, por dos días, de las mercancías de importación y por quince días, el de las de exportación en los términos de la ley aduanera. Se impone además la obligación de tomar medidas de seguridad, tales como la instalación de equipos y sistemas de vigilancia y comunicación. El Colombia también se otorgan días de almacenamiento libres, pero no hay diferencia entre carga de importaciones y exportaciones.



Perú

En Perú, el titular de una concesión portuaria se obliga a ejercer defensa posesoria judicial y extrajudicial según sea el caso, para recobrar el bien, o en caso de que recaiga sobre la concesión cualquier afectación, desposesión, ocupación, usurpación, entre otras. De igual forma, el sistema portuario peruano concede al concesionario un plazo de 10 meses a partir de la celebración del contrato para presentar el Expediente Técnico¹⁰⁷ para la respectiva aprobación. En Colombia este expediente es conocido como Plan de Inversiones y es presentado por el concesionario a la entidad concedente y autorizado con anterioridad a la celebración de contrato.

Ecuador

En Ecuador, a partir de la suscripción del contrato y dentro del plazo de 60 días, el adjudicatario debe constituir una sociedad anónima. Así mismo, en Colombia la solicitud de concesión portuaria debe ser realizada por una sociedad portuaria, constituida como sociedad anónima o se debe acompañar dicha solicitud de la promesa de intención de constituir una. Del mismo modo, en Ecuador el adjudicatario se obliga a no ceder su participación social durante al menos los primeros años de vigencia de la APP. Al respecto, en los contratos de concesión portuaria colombianos opera la figura de la cesión sin ninguna restricción de tiempo más que las establecidas para que la autoridad resuelva la solicitud, siendo una obligación consagrada la autorización ante la autoridad concedente para poder realizar la cesión parcial o total de la concesión.

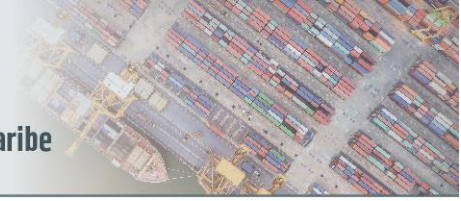
Dentro de los distintos contratos se evidencia la figura de un encargado de vigilar el desarrollo de las obras, los cuales reciben diversos nombres en cada país. De conformidad con el régimen jurídico aplicable en Ecuador, la sociedad gestora designa anualmente a su auditor externo. Por su parte, en Perú se designa a un supervisor de obras escogido por el regulador¹⁰⁸ y pagado por el concedente. Mientras tanto en Colombia, los contratos de concesión han dispuesto la figura de la interventoría, la cual es contratada por el concedente pero pagada con los recursos del concesionario, y cuyas funciones principales son realizar el seguimiento al plan de inversiones y trámite de reversión.

c) OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE SIMILARES ENTRE PAISES

Las obligaciones contraídas por el concedente están dirigidas de manera general, a cumplir con los términos y estipulaciones previstas para el desarrollo del objeto del contrato, buscando otorgar estabilidad y garantías para la ejecución y el correcto desarrollo de la concesión portuaria. En el caso específico de Perú, las obligaciones contraídas por el concedente no están expresas de manera directa, se encuentran englobadas como obligaciones que surgen de las actividades relacionadas con la entrega de los bienes y las que se desprenden de la construcción, ejecución de obras y explotación

¹⁰⁷ Es el documento que contiene la información necesaria para la ejecución y supervisión de las Obras.

¹⁰⁸ Organismos reguladores de los servicios públicos y de las concesiones de obras públicas de infraestructura y transporte



de la concesión. Los demás países se han encargado de sentar un precedente en materia de obligaciones, las cuales se encuentran dispuestas en la ley y/o en los contratos.

A continuación, se describen las principales obligaciones comunes o similares entre los países y su respectiva aplicación en cada uno de ellos:

Permisos, Licencias y Autorizaciones

Las actuaciones del concedente están encaminadas a facilitar el acceso de los concesionarios a los permisos, licencias y autorizaciones que estos necesiten para cumplir con las obligaciones contraídas. En caso de que estos deban ser otorgados por otras Autoridades o Entidades estatales, países como Chile, Costa Rica y Panamá han previsto como obligación del concedente prestar ayuda al concesionario para obtenerlos. Igualmente, Costa Rica determinó que el concesionario debe colaborar en los procesos de importación temporal de maquinaria y equipo.

De cualquier forma, los países han estipulado que esta obligación no debe interpretarse como el deber absoluto de consentir solicitudes realizadas por los concesionarios en todos los casos, pues ello dependerá de la viabilidad, conveniencia y pertinencia de lo solicitado, así como del cumplimiento de los requisitos y trámites que cada permiso, licencia o autorización dispone.

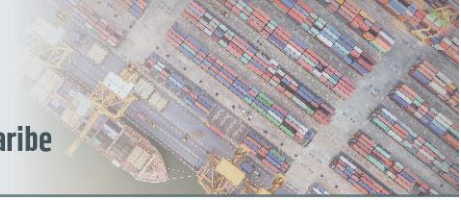
Referente a esto, en Colombia una de las obligaciones del Estado es prestar colaboración para que el concesionario pueda ejecutar sin obstáculos el objeto de la concesión, a través, por ejemplo, de la aprobación de las garantías presentadas, así como de los planes de inversión presentados por estos siempre que sean viables y respondan a lo requerido por el Estado para el desarrollo del sector portuario.

Bienes y Terrenos Objeto de la Concesión

En lo que respecta a los bienes, terrenos e infraestructura portuaria sobre los que recae la concesión, es obligación de los concedentes garantizar el uso, acceso y explotación de ellos. Por su parte, Colombia se compromete a hacer entrega de los bienes al concesionario, una vez celebrado el contrato, dejando claro que no deben existir gravámenes sobre los bienes que serán entregados en concesión (prenda, hipotecas, litigios sobre el bien), con el fin de garantizar a la sociedad portuaria la exclusividad sobre los bienes de uso público durante el plazo de la concesión.

Retribución Económica del Concesionario

El contrato de concesión obliga a los concesionarios a efectuar una inversión significativa de dinero para poder adecuar los puertos a las necesidades tecnológicas y operativas que se requieran para mantener la competitividad, eficiencia y los estándares internacionales. En ese sentido y teniendo en cuenta el riesgo asumido por el sector privado al obligarse contractualmente con el Estado, debe éste asegurarle la recuperación de su inversión y garantizar que pueda obtener ganancias. Para ello, el Estado tiene la obligación de reconocerle el cobro de tarifas producto del servicio prestado. Estas tarifas son fijadas dependiendo de país, en algunos se maneja libertad tarifaria y libre competencia,



en otros están estipuladas en el contrato y en otros las tarifas son reguladas y establecidas por el Estado (información de tarifas en el numeral 5.1.1.)

En Colombia estas tarifas son fijadas por las sociedades portuarias de acuerdo con las metodologías y formulas establecidas por la Superintendencia de Transporte. No obstante, como ya se mencionó, si el Gobierno nacional en un “Plan de Expansión Portuaria” determina que el número de sociedades portuarias y la oferta de servicios de infraestructura portuaria son suficientemente amplios, podrá autorizar a las sociedades portuarias que operan en puertos de servicio público a fijar libremente sus tarifas.

d) OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE DISÍMILES ENTRE PAISES

A continuación, se escribirán las principales diferencias identificadas entre las obligaciones contraídas por el concedente, de acuerdo con el país de origen:

Costa Rica

Resulta llamativo que una de las obligaciones del concédete en Costa Rica es recomendar al Ministerio de Hacienda el otorgamiento de los beneficios tributarios referido en la ley, cuando corresponda y el Concesionario los solicite. Por su parte, el Estado Colombiano en la actualidad no cuenta con beneficios tributarios ni incentivos a la inversión.

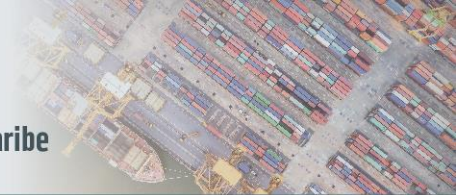
México

En México, la Autoridad Portuaria se obliga a tomar las medidas que sean pertinentes para asegurar la prestación de los servicios de remolque, lanchaje y pilotaje. Así mismo, la Autoridad Portuaria es la responsable de realizar las obras de conservación y mantenimiento de las áreas comunes, escolleras y vialidades del puerto; efectuar el mantenimiento estructural o mayor y el de las defensas del muelle; a realizar el dragado de mantenimiento de los canales de navegación, a adoptar las medidas de seguridad y protección que sean necesarias en las zonas terrestres del puerto, en sus canales de navegación y a establecer y mantener las señalizaciones marítimas.

Por su parte en Colombia los servicios de remolque, lanchaje y pilotaje están a cargo de las navieras, las cuales contratan para esto a empresas privadas. Del mismo modo, en Colombia la conservación y mantenimiento de la zona de maniobra, la escollera y las vías internas del puerto son realizadas por cuenta de la concesión, excepto los tajamares presentes en la desembocadura de Barraquilla que están a cargo de Cormagdalena. Igualmente, las vías de acceso al puerto están a cargo de la Nación, así como los dragados de mantenimiento de los canales de acceso

e) CONCLUSIONES DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO Y CONCEDENTE

De lo observado en este capítulo se puede concluir que del contrato de concesión portuaria se desprenden toda una serie de obligaciones para las partes, aunque en distintos grados, pues como se ha visto la carga contractual la tiene mayormente el concesionario, debido a que es quien asume el proyecto portuario a cuenta y riesgo, siendo el responsable directo del adecuado cumplimiento del compromiso celebrado, respondiendo ante la autoridad por cualquier evento que impida el



normal funcionamiento del servicio. Por su parte, las obligaciones del concedente se encaminan a facilitar al concesionario el adecuado cumplimiento de sus obligaciones a través de la entrega de la infraestructura portuaria.

En términos generales las obligaciones de los concesionarios y los concedentes en los distintos países coinciden, con algunas pocas diferencias o variaciones. Sin embargo, todos los países a través de la disposición de las obligaciones contractuales buscan el cumplimiento del objeto del contrato con el fin de garantizar el desarrollo del sector portuario a través de la inversión privada.

4.1.5. Términos del contrato

El término o plazo, es el máximo tiempo o duración del proyecto, contenido en el contrato, durante el cual el concesionario operará un puerto, prestará los respectivos servicios portuarios, recuperará la inversión realizada, obtendrá ganancias, y cumplirá con las obligaciones estipuladas en el contrato. Por lo tanto, considerando que el término concedido debe ser suficiente para cumplir con el objeto del contrato y para que se recupere la inversión realizada, las leyes de los distintos países han establecido un plazo máximo general. En el siguiente cuadro se presenta un cuadro comparativo de los plazos otorgados en las concesiones portuarias de los distintos países objeto de análisis:

Tabla 36. Cuadro Comparativo Plazo de las Concesiones por Países

PAÍS	PLAZO DE LA CONCESIÓN
COLOMBIA	Por regla general son veinte (20) años, prorrogables en un término igual por una sola vez. Sin embargo, en casos excepcionales puede ser mayor a 20 años, siendo el plazo máximo treinta (30). En el caso de los nuevos puertos Greenfield el plazo inicial de la concesión puede ser hasta de 40 años, prorrogables hasta por el plazo inicialmente pactado. ¹⁰⁹
CHILE	El plazo máximo legal para una concesión portuaria es de 30 años, la ley no permite la figura de la renovación acordada o automática. En el caso de los 20 años, se han dado extensiones de 5 o 10 años.
COSTA RICA	El plazo máximo de la Concesión es de treinta y tres años (33) años.

¹⁰⁹ La información del plazo para los puertos greenfield es aportada con base en el artículo introducido en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, aprobado a la fecha por el Congreso de la República y a la espera de sanción presidencial.



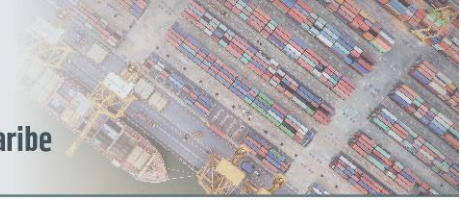
PAÍS	PLAZO DE LA CONCESIÓN
ECUADOR	Plazo de cincuenta (50) años.
PANAMÁ	Plazo máximo es de veinte (20) años, podrán ser prorrogable a solicitud del concesionario hasta por un plazo igual al señalado originalmente en el contrato de concesión
PERÚ	Plazo no mayor a treinta (30) años
MÉXICO	Plazo de 20 años. Prorrogas hasta por un plazo igual al otorgado en el contrato original.

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

Se observa que los plazos máximos de las concesiones portuarias oscilan entre los 20 y 50 años; la media general es de 30 años, teniendo como criterio para su determinación, el tiempo necesario para la recuperación de las inversiones realizadas por los concesionarios. Se observa que en algunos países se contempla la ampliación del plazo, siendo igual al tiempo otorgado inicialmente, esto con el objetivo de garantizar la competencia y el desarrollo de la actividad portuaria, que responda a los intereses de la política portuaria nacional. Por otro lado, aunque no existe un criterio claro acerca del plazo más conveniente para otorgar una concesión portuaria, entre más larga sea la duración concedida mejores serán los resultados, pues se podrían realizar obras con alto nivel de inversión y asegurar una mejor prestación del servicio.

Aunque el plan de inversiones y su ejecución son decisiones que toman las sociedades portuarias en consenso con la entidad concedente, antes de presentar su solicitud de concesión o en el proceso de negociación con las autoridades portuarias, el problema se suscita debido a que en un horizonte de 20 años existe una alta probabilidad de que se presenten cambios tecnológicos o de mercado que hagan necesario que el concesionario solicite cambios en su contrato de concesión en cuanto al monto y tipo de inversiones necesarias para incrementar o mantener su competitividad.

Deben contemplarse los posibles cambios en el ambiente competitivo internacional y el poder de negociación de las navieras, decisivas especialmente en épocas de movimientos importantes de carga



que no dan lugar a tiempos de espera o dilaciones en el proceso de recepción o transbordo de la carga movilizada, significando esto que, si el puerto no resulta eficiente, estas buscarán otro que cumpla con los estándares internacionales de eficiencia y productividad.

Asimismo, debe tenerse en cuenta que la mayoría de las renegociaciones de los contratos se dan debido al plazo inicialmente otorgado y la necesidad de adición de tiempo o prórroga, lo que en Colombia con la última metodología de cálculo de la contraprestación ha llevado al incremento del valor a pagar por parte del concesionario, por lo que estos en muchos de los casos se abstienen de solicitarlo y por tanto de realizar las inversiones que consideraban potencializarían el desarrollo del servicio portuario.

Así, teniendo en cuenta que las normas legales han dispuesto un plazo máximo de 20 años con una sola prórroga, los concesionarios dudan si se justifica realizar nuevas inversiones teniendo en cuenta que su plazo no podrá ser ampliado, lo que conlleva a un retraso en innovación y desarrollo para el sector portuario. Es preferible ampliar el plazo de una concesión que reducir los montos de la inversión, teniendo en cuenta que son precisamente estas inversiones las que permitirán el adecuado desarrollo de un puerto y una prestación óptima y eficiente del servicio.

4.1.6. Estándares de desempeño

De acuerdo con el marco regulatorio colombiano, el riesgo de desarrollo de la actividad portuaria está a cargo de los concesionarios portuarios. A diferencia de otras modalidades de transporte en dónde el Gobierno comparte una porción de los riesgos con el concesionario, en el caso del modelo portuario en Colombia, es el privado quien asume 100% de los riesgos de mercado y el desempeño de las terminales portuarias es exclusiva responsabilidad de quien solicita la concesión.

Ahora bien, el artículo 1º. de la ley 1ª de 1991, consagra en sus principios 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.”* Por lo tanto, desde la creación del sistema de privatización portuaria en Colombia, el espíritu de la ley 1ª de 1991 estableció que *“es de interés público el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos”*. Es por esto, que la Superintendencia de Transporte a través de la delegatura de puertos, es la encargada de ejercer en el país los procesos de prevención y control en las concesiones portuarias, marítimas y fluviales, y de realizar el seguimiento a los operadores portuarios y a las empresas que administran las concesiones y operan en ellas.

Dentro de sus funciones principales se encuentran:

- Vigilar y controlar el estado de la infraestructura portuaria, fluvial y marítima, y de las empresas que realizan actividades en los puertos nacionales.¹¹⁰

¹¹⁰ <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/>



- Inspeccionar, vigilar y controlar la accesibilidad y la prestación eficiente y segura de los servicios portuarios en Colombia.
- Verificar la debida existencia, organización y administración de quienes prestan el servicio portuario en Colombia a nivel terrestre.¹¹¹

Es por ello que dentro de su proceso de prevención y vigilancia, la Superintendencia de Transporte solicita permanentemente información a los concesionarios privados sobre su desempeño financiero, operativo y el reporte mensual del movimiento de carga, el cual es compilado y publicado en los Boletines Estadísticos que pueden ser consultados en la página de la Superintendencia de Transporte. Así mismo, dentro de su función objetiva de vigilancia, la Superintendencia de Transporte vigila el cumplimiento de los contratos de concesión portuaria, las pólizas, los certificados, la ejecución de obras, los manuales, los indicadores de gestión y los convenios internacionales.

Por otra parte, los contratos de concesión estipulan dentro de sus cláusulas algunas obligaciones del concesionario que buscan mantener un buen desempeño en las concesiones portuarias. Entre las obligaciones más relevantes en materia de desempeño que se encuentran contenidas en los contratos de concesión portuaria están:

- “Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, manejar y administrar el puerto en una forma ordenada y responsable, para garantizar su eficiencia y máxima utilización...”
- “Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO, invertir en su propio nombre y a su cargo en infraestructura portuaria y equipo que aumenten las operaciones y eficiencia del puerto”
- Mantener la infraestructura portuaria en “buen estado de operación y mantenimiento”

Por su parte, como se evidenció en el capítulo anterior, países como Chile, Costa Rica, Perú, Panamá, México y Ecuador si cuentan con estándares de desempeño dentro de su modelo de concesión portuaria. A continuación, se relacionan los principales estándares de desempeño de los países analizados:

¹¹¹ <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-puertos/>

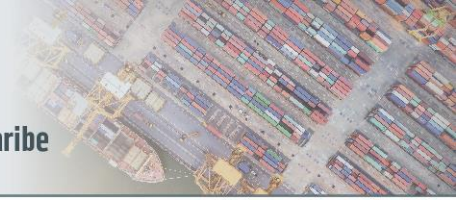
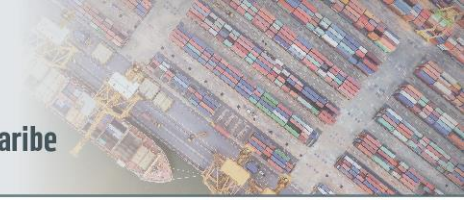
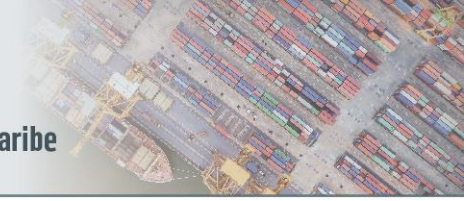


Tabla 37. Estándares de Desempeño de Chile, Costa Rica y Perú

CHILE	COSTA RICA	PERÚ
<p>Los contratos de concesión portuaria exigen el cumplimiento de los niveles de servicio los cuales están conformados por la velocidad de transferencia mínima, la velocidad de transferencia promedio y el tiempo de espera máximo de cada una de las naves que están en el muelle.</p> <p>Velocidad de transferencia mínima: El tiempo de permanencia de la motonave no puede ser superior a aquel que se habría dado si la carga de la nave hubiera sido embarcada y desembarcada con las velocidades <u>mínimas</u> que se establecieron en las bases de licitación, y que el contrato incorpora. Para la velocidad de transferencia mínima se incluye una velocidad para cada tipo de carga, cómo se observó en el cuadro No. 1 del numeral 4.1.7.</p> <p>Velocidad de transferencia promedio: Las motonaves no deben superar los tiempos que hubieran resultado en caso de que sus cargas hubieran sido embarcadas y desembarcadas de acuerdo con las <u>velocidades promedio</u> que se establecieron en las bases del contrato. Para la velocidad de transferencia promedio se mide por tonelada/hora, contenedor/ hora a nave y contenedor/ hora.</p> <p>Tiempo de espera máximo: Período que transcurre entre la fecha para la cual un usuario requiere el atraque de la nave, y la fecha y hora en la cual esa nave amarra su primera espía. El</p>	<p>El principal factor medido en Costa Rica es el de espera/tiempo de servicio el cual no debe ser superior al 10% del tiempo de operación.</p> <p>Los parámetros de calidad incorporados en los contratos son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un rendimiento mínimo efectivo de 26 movimientos/hora buque atracado /grúa en el primer año de operaciones. - Un rendimiento mínimo efectivo de 28 movimientos/hora buque atracado /grúa en el segundo año de operaciones. - Un rendimiento mínimo efectivo de 30 movimientos/hora buque atracado /grúa en el tercer año de operaciones. - Un rendimiento mínimo efectivo de 31 movimientos/hora buque atracado /grúa en el cuarto año de operaciones. - Un rendimiento mínimo efectivo de 32 movimientos/hora buque atracado /grúa en el quinto año de operaciones. - A partir del sexto año de operaciones un rendimiento mínimo efectivo de 35 movimientos/hora buque atracado /grúa. 	<p>Los estándares de desempeño en Perú están fijados en el anexo 3 de los contratos de concesión.</p> <p>Los estándares están fijados por los tiempos para el inicio de la descarga, tiempo para el zarpe de la nave, rendimiento de la operación de embarque o descarga, tiempo de atención al usuario para el retiro de su mercancía.</p> <p>Tiempo de Inicio de la Descarga: No más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio, para el inicio de las maniobras de descarga, computados desde el momento en que la Nave ya amarrada cuente con todas las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor a treinta (30) minutos.</p> <p>Tiempo para el zarpe de la Nave: No más de veinte (20) minutos de tolerancia como promedio para el zarpe de la Nave, computados desde la finalización de las operaciones de embarque y que cuente con las autorizaciones necesarias. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor de treinta (30) minutos.</p> <p>Rendimiento de la operación de embarque o descarga: Un promedio no menor de veinticinco (25) contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle:</p> <p>El rendimiento de cada operación individual no podrá ser menor de veinte (20) contenedores por grúa y por hora.</p>



CHILE	COSTA RICA	PERÚ
<p>tiempo de espera en ningún caso podrá exceder las 6 horas.</p>		<p>En los últimos dos (2) trimestres del primer año de explotación, el rendimiento será no menor a veinte (20) contenedores por hora y por grúa pórtico de muelle.</p> <p>Tiempo de atención al usuario para retiro de su mercancía: En los últimos dos (2) trimestres del primer año de explotación no más de treinta (30) minutos como promedio, computados entre la hora que el Usuario solicite el retiro de su mercancía dentro de los límites horarios establecidos en su “permiso de salida” que se le expedirá luego del pago de los servicios recibidos y derechos aduaneros, y la hora en que el contenedor salga del Terminal y viceversa para el caso de exportaciones. Transcurridos los primeros doce (12) meses desde el inicio de la Explotación, el Terminal deberá entregar la mercancía al Usuario dentro de un plazo promedio no mayor de veinte (20) minutos. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor de cuarenta y cinco (45) minutos y treinta (30) minutos, respectivamente.</p> <p>Niveles de servicio para contenedores:</p> <p>La productividad promedio exigida por cada grúa pórtico de muelle, no podrá ser menor de 25 movimientos por hora. La productividad de cada operación individual no podrá ser menor de dieciocho (18) contenedores por grúa y por hora.</p> <p>Niveles de servicio para carga rodante:</p>



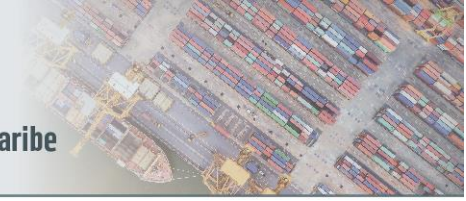
CHILE	COSTA RICA	PERÚ
		<p>80 toneladas/hora en promedio trimestral</p> <p>Niveles de servicio para carga fraccionada: 100 toneladas/hora en promedio trimestral</p> <p>Niveles de servicio para carga Solida a granel: 400 toneladas/hora en promedio trimestral para granel en general, 300 toneladas/hora en promedio trimestral para fertilizantes.</p> <p>La metodología para la medición de los Niveles de Servicio y Productividad es establecida por la APN, no se publica la forma en que éstos se determinan.</p>

Fuente: Talasonómica.

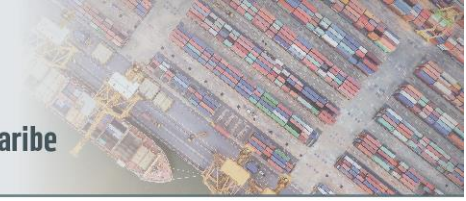
Si bien la información disponible en el capítulo 4 sobre los estándares de desempeño de Panamá y México es más limitada, sobre Ecuador tenemos información más completa. A continuación vemos un resumen de los estándares requeridos en los contratos de concesión.

Tabla 38. Estándares de Desempeño de Panamá, México y Ecuador

PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
<p>En Panamá, existe información sobre el requerimiento de eficiencia de las grúas de contenedores que deberán contar con suficiente equipo de apoyo a fin de que cuenten con la capacidad para realizar no menos de veinticinco (25) movimientos de contenedores por hora/grúa.</p> <p>La Autoridad Marítima de Panamá deslinda toda responsabilidad por las obligaciones o reclamaciones que surjan de relaciones contractuales adquiridas por los concesionarios, incluyendo las de naturaleza administrativa, civil,</p>	<p>Los contratos de concesión en México obligan a las operadoras a operar las terminales de tal manera que se alcancen, por lo menos, los índices de productividad que se especifiquen en el programa operativo anual que cada año formulará la API (Administración Portuaria Integral).</p> <p>La Operadora procurará que la eficiencia de la operación de la Terminal corresponda a los objetivos previstos en el Programa Maestro y en el programa operativo anual.</p> <p>En consecuencia, la Operadora será responsable de que la Terminal satisfaga la demanda del mercado</p>	<p>En Ecuador, el tiempo para el inicio de operaciones comerciales de la nave no puede ser mayor a treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral computados desde el momento en que la Nave ya amarrada al muelle cuente con todas las autorizaciones necesarias, incluida la autorización del Capitán de la nave y del Naviero, directamente o a través de sus agentes, para el inicio de las operaciones comerciales. La duración de cada operación</p>



PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
<p>comercial, laboral o cualquiera otra que implique algún tipo de responsabilidad en materia de obligaciones.</p>	<p>con su capacidad instalada actual, misma que estará obligada a incrementar en la medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan.</p>	<p>individual no podrá ser mayor a sesenta (60) minutos.</p> <p>Por su parte, el tiempo para el desatraque de la Nave no podrá ser mayor a treinta (30) minutos de tolerancia como promedio trimestral computados desde la finalización de las operaciones comerciales de la nave incluidas las autorizaciones necesarias y recursos disponibles del Terminal para el desatraque respectivo, incluida la autorización del Capitán de la nave y del Naviero, directamente o a través de sus agentes. La duración de cada operación individual no podrá ser mayor a sesenta (60) minutos.</p> <p>Los tiempos para la recepción de carga general, carga a granel y contenedores no podrá exceder 50 minutos y no podrá ser mayor a 30 minutos de tolerancia como promedio trimestral.</p> <p>Niveles de servicio para carga general y granel solido: Tiempo de Entrega de Carga General y Carga a Granel Sólido a vehículo, no deberá exceder de cincuenta (50) minutos</p> <p>Tiempo para atención de solicitudes de retiro de la carga, medido para cada operación individual: El tiempo de atención de solicitudes de retiro de la carga significará el periodo de tiempo transcurrido entre el primer instante laboralmente disponible para el Gestor</p>



PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
		<p>Delegado y hasta la efectiva entrega al elemento de transporte que lo retire.</p> <p>Niveles de servicio para contenedores: Para cualquier Usuario, medido para cada operación individual, no deberá exceder de cincuenta (50) minutos y no más de treinta (30) minutos de tolerancia de la desviación como promedio trimestral.</p>

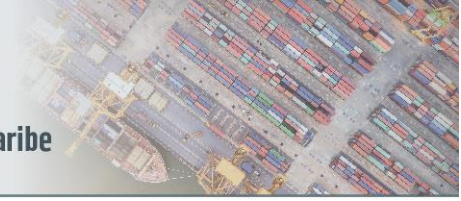
Fuente: Talasonómica

Del análisis del cuadro anterior podemos concluir que modelos como Chile, Costa Rica, Perú, Panamá, México y Ecuador en los cuales se le exigen al concesionario unos estándares de desempeño mínimos para garantizar una operación eficiente y la capacidad de responder a la demanda futura, crean un marco de garantías mínimas para los usuarios de las terminales portuarias, así como unos criterios objetivos para el seguimiento y control por parte de las autoridades encargadas de verificar el cumplimiento de los estándares de desempeño.

De acuerdo con la revisión del marco contractual y normativo de Colombia, se evidencia que en Colombia no existen estándares de desempeño como en los países analizados. Actualmente en Colombia al no existir unos criterios objetivos de evaluación, el seguimiento se vuelve subjetivo de acuerdo con la estrategia que tenga cada superintendente delegado, el cual cambia cada 4 años y se basa en la interpretación que cada delegatura tenga de la regulación vigente y a la estrategia de supervisión de la entidad. Por ello, es recomendable definir unos criterios objetivos de evaluación y unos estándares mínimos de desempeño en las concesiones portuarias en Colombia con el fin de que tanto usuarios, como concesionarios y autoridades encargadas de la supervisión cuenten con unas reglas de juego claras sobre lo esperado en cuanto a niveles de servicio.

4.1.7. Estandarización de los contratos de concesión portuaria

Como ya se ha mencionado, en Colombia a partir de la expedición de la ley 1ª de 1991 “Estatuto Marítimo Portuario” y de la creación del nuevo modelo portuario, en virtud del cual se empiezan a celebrar contratos de concesión portuaria entre el Estado y las Sociedades Portuarias, han sido varias las entidades encargadas de otorgar concesiones y por tanto celebrar los respectivos contratos. Hoy en día se encuentran vigentes contratos elaborados en distintas épocas, en el marco de distintos planes de expansión portuaria y bajo la dirección de distintas entidades. No obstante, desde los primeros contratos celebrados en el año 1991 por la Superintendencia General de Puertos, hasta los



suscritos hoy por la Agencia Nacional de Infraestructura, se observa que el contenido del contrato en cuanto a fondo sigue siendo el mismo, respondiendo siempre al espíritu de la Ley 1ª de 1991 y el diseño original de la concesión portuaria. Esto sin dejar de lado que se han añadido algunas nuevas cláusulas producto de la evolución de las solicitudes de concesión y de las directrices de cada entidad.

Sin embargo, no es sino hasta la expedición del decreto 474 de 2015, más específicamente en su artículo 18, que se establecieron explícitamente, los requisitos que deben contener todos los contratos de concesión, estos son:

“Artículo 18. Requisitos de los contratos de concesión. Los contratos de concesión portuaria deberán contener:

18.1 Descripción exacta de la ubicación, linderos y extensión de los bienes de uso público otorgados en concesión, con su correspondiente plano de localización.

18.2 Descripción exacta de los accesos hasta dichos terrenos.

18.3 Descripción exacta del proyecto, sus especificaciones técnicas, sus modalidades de operación, los volúmenes y la clase de carga a que se destinará.

18.4 La forma en que se prestarán los servicios y los usuarios de la misma.

18.5 Descripción de las construcciones que se harán con indicación del programa para su construcción.

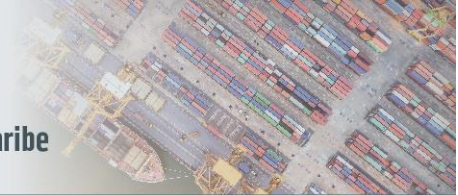
18.6 El señalamiento de las garantías constituidas y aprobadas por la entidad competente para el cumplimiento del contrato, construcción de las obras, adopción de medidas de protección ambiental impuestas por la autoridad correspondiente y responsabilidad civil.

18.7 Plazo de la concesión.

18.8 La obligación del concesionario de ceder gratuitamente a la Nación, y en buen estado de mantenimiento y operación, al término del contrato de concesión o de ser declarada la caducidad, todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en la zona de uso público objeto de la concesión.

18.9 La obligación del concesionario de pagar el monto de la contraprestación fijada, acorde con las fórmulas y metodología definidas en la política sobre contraprestaciones.

18.10 La obligación del concesionario de cumplir con lo dispuesto en el Plan de manejo ambiental y/o Licencia y/o Autorización ambiental que se le otorgue.



18.11 La obligación del concesionario de cumplir con los requerimientos que establezcan las autoridades para el inicio de la operación del puerto.”¹¹²

Si bien el clausulado del contrato de concesión se había mantenido previo a la expedición del decreto 474 de 2015, es con éste que se estandariza el contenido del contrato, al especificar los requisitos que deben estar de manera explícita en el mismo. Es pertinente decir que la estandarización del contrato no solo se ha dado en cuanto a su contenido, sino también a su forma. Desde que a la ANI se le confirió la función de otorgar concesiones, esta entidad ha estandarizado la forma de los contratos, que con las entidades anteriores no siempre era claro el orden en que las cláusulas eran dispuestas, lo cual volvía dispendiosa la revisión del documento contractual. En la actualidad los contratos manejan un orden lógico que permite mayor comprensión del documento, por lo que se ha hecho un esfuerzo por estandarizar el contrato de concesión portuaria.

En cuanto a los países analizados en el capítulo 4, existen elementos comunes en los contratos, así como algunas diferencias. Se destacan los siguientes elementos similares al modelo de concesión portuaria colombiano:

El modelo institucional se basa en que la autoridad portuaria es la propietaria del puerto y los privados se encargan del desarrollo de las inversiones, así como de la operación y mantenimiento de los terminales. En Colombia como en algunos de los países analizados, el Estado tiene el rol en materias como la planificación, coordinación y administración del sector portuario.

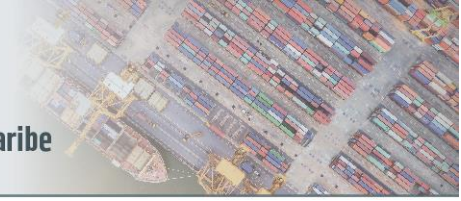
En cuanto al modelo conceptual, Colombia sigue el modelo tradicional en donde los puertos se desarrollan con base en lo previsto en el contrato de concesión respetando las condiciones técnicas y operativas estipuladas por la autoridad concedente.

En cuanto al objeto del contrato de concesión y dado que se desarrollan modelos diferentes en los países analizados, se observa que en Colombia, el espíritu es el de entregar en concesión un área específica denominada zona de uso público y el desarrollo de unas inversiones en un plazo previsto, a una sociedad portuaria que tiene el derecho a explotar la infraestructura concesionada por su cuenta y riesgo. En países como Chile y México existe el modelo donde crearon unas autoridades con formato de sociedad mercantil que administran los puertos del país, pero no están autorizados a su explotación debiendo conceder a los privados esta actividad.

Con relación a la competencia portuaria todos los regímenes de los países analizados en el capítulo 4 impulsan la libre competencia y sancionan de acuerdo con la Ley las prácticas monopólicas. En Colombia la autoridad concedente actúa de acuerdo con el espíritu de la Ley al otorgar las concesiones portuaria, promoviendo la libre competencia.

Coinciden los países analizados en lo relacionado con la evolución de las inversiones en la medida que los contratos y los marcos normativos se han ido adaptando a las demandas globales en materia portuaria, lo que se refleja en los valores de los contratos. En Colombia las renegociaciones de los

¹¹² Decreto 474 de 2015, art 18



contratos para permitir nuevas inversiones son bastante improbables en el sentido que no hay conexión entre las necesidades de la industria portuaria y los objetivos a largo plazo del Gobierno.

Con respecto a las contraprestaciones y sus componentes, existen diferencias metodológicas en todos los países con diferentes conceptos en cuanto a la aplicación de componentes fijos y variables. Existen algunas similitudes frente a la fórmula actual de contraprestación de Colombia con componentes fijo y variable, en el sentido de que algunos países aplican un porcentaje a los ingresos del concesionario.

4.1.8. INCENTIVOS A LA INVERSIÓN – INVERSIONES ADICIONALES

El marco portuario en Colombia no establece incentivos claramente definidos para la inversión portuaria. Por una parte, las concesiones portuarias pueden habilitarse como Zonas Francas y obtener una disminución del 13% en impuesto nacional de renta, pero este beneficio no es exclusivo para la actividad portuaria. El régimen de Zonas Francas se encuentra establecido en la Ley 1004 de 2005 y el Decreto 2147 del 23 de diciembre de 2016; por otra parte, después de analizar las diferentes fórmulas de contraprestación presentadas en el capítulo 3, es claro cómo las fórmulas de contraprestación vigentes no incluyen ningún beneficio para aquellos terminales que inviertan en infraestructura o realicen inversiones adicionales al plan de inversión establecido en el contrato.

No obstante, el primer plan de expansión portuaria, CONPES 2550 de 1991, diseñó la primera metodología para el cálculo de la contraprestación, que tenía como propósito la necesidad de salir del atraso tecnológico y transformar positivamente el sector portuario a través de la inversión privada, incluía dentro de los componentes de su fórmula un incentivo a la inversión, que constaba de un premio a la eficiencia, el cual era otorgado a aquellas concesiones que realizaran inversiones y equiparan los puertos con equipos de cargue, descargue y manejo que permitieran por tanto la renovación tecnológica del sector portuario; dicho beneficio consistía en una disminución del valor de la contraprestación no mayor al 50%. De lo anterior, es preciso señalar que las metodologías vigentes han olvidado el espíritu de la primera metodología que buscaba incentivar la participación privada, lo cual resulta contradictorio teniendo en cuenta que el monto de las inversiones actuales es mucho mayor que los originalmente realizados.

Además, la industria portuaria está sujeta a lo establecido en el CONPES 3744 de 2013, dicho documento introduce el concepto de modificación sustancial, el cual hasta la promulgación del artículo 110 del Plan Nacional de Desarrollo 2018- 2022 fue un concepto jurídico indeterminado y de libre y subjetiva interpretación para la función pública. El CONPES 3744 de 2013 establece que para aquellos terminales que modifiquen sustancialmente sus inversiones, estos deberán acogerse a la nueva fórmula de contraprestación que se define como:



$$CT_i = \alpha_i \{(CF_i) + (CV_i)\}$$

Donde:

- i es el año de la concesión
- CT_i = Contraprestación en el año i
- α_i = Factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión
- CF_i = Componente Fijo en el año i
- CV_i = Componente Variable en el año i

En esta nueva fórmula, las inversiones adicionales en infraestructura entraran a engrosar el componente fijo de la fórmula de contraprestación dado:

$$CF_i = [TMP * VR_i * (\text{Área Terrestre}_i + 10\% \text{Área acuática}_i) + (Tasainfra * \text{Avaluo Infarestructura}_i)]$$

Fuente: documento CONPES 3744 de 2013.

Aquellos concesionarios a los que las inversiones adicionales sean consideradas como una “modificación sustancial de contrato”, deberán acogerse al proceso de modificación sustancial establecido en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015, el cual establece que el proceso de modificación de los contratos de concesión será el siguiente:

1. Quien solicite la modificación del contrato de concesión deberá publicar en un diario de circulación nacional un aviso que indique el objeto y alcance de la modificación y el valor aproximado de las nuevas inversiones a realizar. En el evento que la modificación incluya la solicitud sobre zonas de uso público adicionales se describirán estas de conformidad con lo dispuesto en los numerales 1.1.1. y 2.3 del artículo 2.2.3.3.1.2 del del Decreto 1079 de 2015.
2. Dentro de los dos (2) meses siguientes a la publicación, cualquier persona que tenga interés legítimo podrá oponerse a la solicitud de modificación.
3. Vencido el termino para formular oposiciones, la entidad convocará a Audiencia Pública a quienes por Ley deban citarse para divulgar los términos y condiciones de la modificación.
4. La entidad competente aprobará o negará la solicitud de modificación previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente.

Por este motivo, dadas las cargas en materia económica y procedimentales que establece el marco regulatorio, además de la subjetividad del término “modificación sustancial”, los concesionarios portuarios en Colombia, no cuentan con incentivos para realizar obras a cuenta y riesgo del concesionario cómo lo establecen sus contratos de concesión, so pena de actualizar su fórmula de contraprestación, y requerir una serie de trámites regulatorios sin que las condiciones de mercado, volumen de carga e ingresos totales del negocio hayan cambiado.

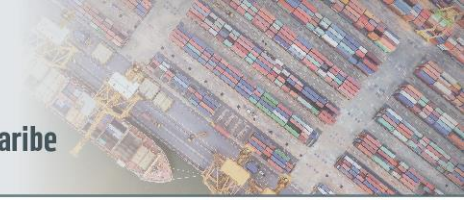


Tabla 39. Incentivos a las Inversiones Adicionales en América Latina

INVERSIONES ADICIONALES	SI	NO
Chile	X	
Costa Rica		X
Panamá	X	
Perú	N. A	N. A
Ecuador		X
México	X	

Fuente: Talasonómica

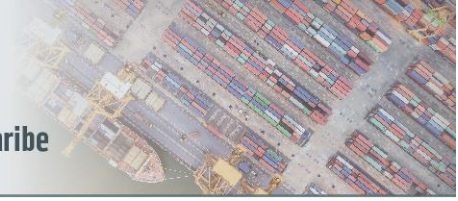


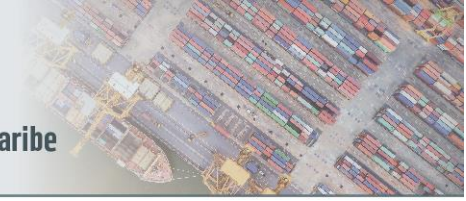
Tabla 24. Incentivos a las Inversiones Adicionales en Chile, Costa Rica y Perú

CHILE	COSTA RICA	PERÚ
<p>El sistema chileno prevé condiciones mediante las cuales el concesionario puede recuperar el valor de las inversiones que efectúa, tanto a nivel de infraestructura como a nivel de equipos en la instalación.</p> <p>La condición principal para que sean reconocidas estas inversiones, es que previa a su ejecución hayan sido aprobadas por la Empresa Portuaria estatal, y se haya definido tanto el valor inicial de la inversión como el valor residual; dicho valor será el que se le reconocerá al concesionario al término de la concesión.</p> <p>De igual forma se da este tratamiento para inversiones adicionales, en relación con las cuales también existe la posibilidad de ser recuperadas por el concesionario, con una ampliación del plazo de la concesión de 10 años más si se aumenta la capacidad de la instalación, o con una recuperación del valor residual al final del contrato.</p>	<p>En Costa Rica se establece que, por acuerdo entre el concesionario y la administración concedente o decisión unilateral de ésta, motivada en razones de interés público, podrán modificarse las características de las obras y los servicios contratados; donde se deberá compensar al Concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio.</p> <p>Las bases de la licitación fijan el monto máximo de la inversión que el Concesionario está obligado a realizar en virtud de lo dispuesto en el párrafo precedente; asimismo, el plazo máximo dentro del cual la administración concedente podrá ordenar la modificación de las obras. Las modificaciones no pueden exceder del veinticinco por ciento (25%) del monto total de la inversión inicial contratado.</p>	<p>En el modelo Peruano no se especifica los incentivos a las inversiones adicionales. Por su parte se habla de una demanda mínima garantizada y un desarrollo racional de las inversiones portuarias.</p> <p>Por otro lado, el concedente y la APN procuraran el desarrollo racional de la infraestructura e inversiones, de modo que no se produzcan supuesto alguno que califique como competencia desleal por parte de ninguno de los administradores portuarios. De acuerdo con la norma de demanda garantizada, el concedente se obliga a pagar al concesionario el monto que resulte de la diferencia entre el ingreso correspondiente a la demanda efectivamente atendida por el concesionario y el ingreso correspondiente a la demanda mínima garantizada.</p>

Fuente: Talasonómica

Tabla 41. Incentivos a las Inversiones Adicionales en Panamá, México y Ecuador

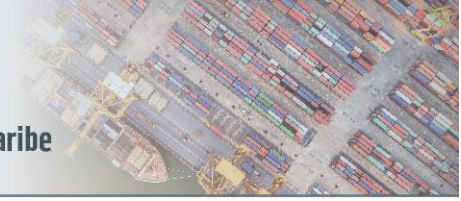
PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
<p>La Ley 56 establece que la AMP desarrollará la actividad portuaria en un <u>marco de libre y leal competencia entre los operadores portuarios.</u></p>	<p>Las normas de México no contemplan incentivos específicos a las inversiones portuarias, ni otorga subsidios de ningún tipo, estando la actividad sujeta a su normal evolución comercial. Igualmente, las normas que regulan la inversión</p>	<p>En la declaración de derechos del adjudicatario se enumeran las cláusulas que pueden ser interpretadas como incentivos a la inversión, a saber:</p>



PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
<p>Este marco regulatorio para las actividades portuarias de Panamá constituye un contexto que entrega incentivos a los agentes económicos, y en particular el concesionario, quien, ante la amenaza competitiva, debería proveer inversiones, capacidad y servicios en forma oportuna, eficiente y competitiva.</p> <p>En general los contratos solo establecen condiciones y/u obligaciones de inversión, (conocidos como Planes de Inversión y Desarrollo) como por ejemplo los incluidos en el contrato de Manzanillo para la construcción de la Terminal Atlántica (MIT Panamá)¹¹³ que al inicio de la concesión comprometió una inversión de USD 51 millones en el plazo de 5 años. Tras una renegociación del contrato, se estableció un nuevo compromiso que obligó al Concesionario a invertir USD 1.000 millones, destinados a aumentar significativamente la capacidad de los puertos.</p> <p>El referido contrato establece el derecho del concesionario de llevar a cabo las mejoras que considere oportunas, incluyendo el diseño, ingeniería, estudios, análisis, evaluación, construcción, desarrollo, administración y dirección de estos, ya sea directamente o a través de contratistas locales o internacionales.</p>	<p>extranjera excluyen algunas actividades entre las que se citan “control, supervisión y vigilancia de puertos, aeropuertos y helipuertos” pudiendo ser ejercidas únicamente por empresas mexicanas.</p> <p>Sin embargo, las leyes le dan libertad a los concesionarios a que realicen las inversiones adicionales que considere pertinente, con el fin de mantener siempre la mayor competitividad del sistema portuario mexicano.</p> <p>Por ello, aun cuando la regulación no especifique un incentivo particular, esta libertad de inversiones es un incentivo a los privados para mantener las terminales actualizadas sin que ello represente una modificación contractual.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 9. La prerrogativa de disfrutar de forma exclusiva, de los derechos que el contrato le confiere. 10. El derecho de organizar sus actividades y tareas para el cumplimiento de las obligaciones 11. El derecho a celebrar todos los Acuerdos Conexos que considere adecuados a sus intereses 12. La facultad de gravar los derechos de naturaleza económica que a través del presente Contrato adquiere para obtener el financiamiento de terceros para el Proyecto 13. El derecho a recibir y disponer libremente de la Retribución de la Sociedad Gestora, que obtenga como resultado de la Operación y Mantenimiento de este Contrato. 14. El derecho a recibir cualquier otra prestación económica que en su favor establezca el presente Contrato. 15. El derecho a explotar los Bienes de la APP y los Servicios Obligatorios durante la vigencia de la APP. 16. El extenso plazo de adjudicación (50 años) puede considerarse un incentivo a la inversión.

Fuente: Talasonómica

¹¹³ Ley 31 - 1993



En general, es posible concluir que los modelos portuarios de Latinoamérica cuentan, en la mayoría de los países analizados, con un sistema de incentivos a las inversiones adicionales. Por ejemplo, en el caso de Chile si bien el concesionario tiene la obligación de realizar un número de inversiones, cuenta con la oportunidad de realizar otras inversiones mayores de carácter opcional para mejorar la infraestructura portuaria, las cuales le dan derecho a recibir una extensión de 10 años sobre el periodo pactado inicialmente. Este esquema busca principalmente compensar al concesionario por la parte no depreciada al término de la concesión. En Panamá es posible realizar las inversiones necesarias para atender la demanda y mantener la competitividad; será la Autoridad Marítima de Panamá quien incentive la creación de nueva infraestructura ante las amenazas en la competencia del sistema portuario panameño.

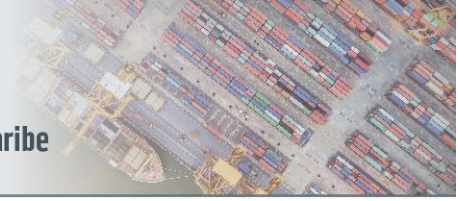
En el caso peruano, el contrato no establece ningún incentivo a las inversiones adicionales, pero el modelo portuario incluye un derecho a demanda garantizado para el concesionario. Sin embargo, el modelo mexicano deja en libertad a los concesionarios a que realice las mejoras que este considere pertinente. Por ello, en el marco latinoamericano, son relevantes los incentivos a las obras adicionales que permitan mantener máximos estándares de calidad y eficiencia en las terminales portuarias.

4.1.9. Incentivos a la productividad

Además de lo mencionado en el numeral anterior sobre la falta de incentivos en la industria portuaria, es importante abordar el tema de los incentivos a la productividad. En el sector portuario internacional y como consecuencia de la consolidación de las líneas navieras en tres alianzas, que transportan más del 85% del volumen de carga internacional (2M, THE Alliance y OCEAN Alliance), los puertos enfrentan una constante pérdida de su poder de negociación ante las líneas navieras, quienes buscan constantemente optimizar sus costos para lograr eficiencias en sus rutas logísticas. Para este fin, las alianzas utilizan buques compartidos para aumentar la densidad de carga e incrementar el tamaño de los buques, para aumentar los ahorros por las economías de escala que se presentan en los buques de mayor tamaño.

Por otro lado, en el caso de los buques de contenedores, por ejemplo, las alianzas buscan establecer HUBs de transbordo los cuales puedan recibir buques de gran tamaño y que su infraestructura portuaria pueda operar con máxima eficiencia. Estos puertos HUB, gozan de mayor número de conexiones, debido a que reciben tanto al buque madre como a los buques que prestan el servicio de *feeder*, lo que representa menores costos logísticos para el comercio exterior nacional.

Sin embargo, las terminales que son HUBs de carga, requieren una mayor inversión en dragado, construcción o reforzamiento de muelles, compra de equipo especializado tanto para la atención de los buques como para el arrastre y manejo en patio como lo son las Grúas Pórtico (STS), los "Terminal Trucks" (TT), las "Rubber Tyred Gantry" (RTG por sus siglas en inglés) y los *Reachstackers* que



permitan una operación eficiente de la carga (entre otros equipos especializados de acuerdo con el diseño específico de la terminal portuaria).

Los equipos mencionados pueden verse a continuación:

Grúa Pórtico (STS Crane)



Fuente: www.cgtrader.com

RTG



Fuente: www.cgtrader.com

Reachstackers



Fuente: www.cgtrader.com

Terminal Trucks

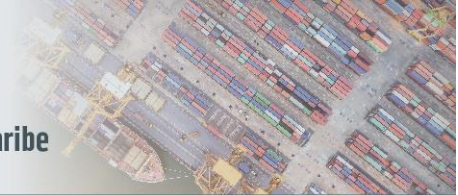


Fuente: www.flatbed-semitrailer.com

Ahora bien, Colombia cuenta con dos importantes HUBs de carga para el comercio marítimo internacional; Cartagena es un importante HUB de contenedores para el Caribe y la costa Atlántica Latinoamericana y Buenaventura es el HUB de contenedores más importante de la costa Pacífica suramericana junto con la terminal de Balboa en Panamá. Estas dos bahías, que mueven la mayor cantidad de transbordo del país, se ven sometidas a bajas tarifas que son exigidas por las alianzas navieras para mantener dichas terminales como su HUB de transbordo. Para ello, los puertos deben ofrecer a mayor volumen de carga una menor tarifa. Sin embargo, la fórmula de contraprestación actual cuenta en su componente variable, que a continuación se describe brevemente:

$$CV_i = \sum_{j=1}^J \text{Volumen}_{ij} * \text{Cargo}_{ij}$$

Fuente: documento CONPES 3744 de 2013



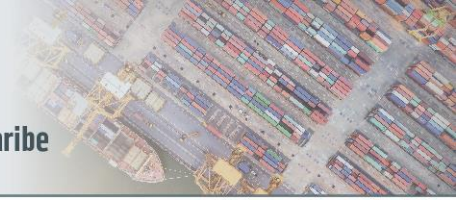
Dónde,

- j = “Tipo de carga de conformidad con la clasificación de la Tabla 45” que se ilustra más adelante.
- **Volumen ij** = “Volumen de carga movilizado según clasificación de carga j por cada sociedad portuaria en el año i de la concesión, según el reporte de las sociedades a la Superintendencia de Puertos y Transporte.”
- **Cargo ij** = “Importe por volumen de carga movilizado según clasificación de carga j en el año i de la concesión.”
- Cargos por volumen movilizado según clasificación de carga j para el año 2012

El componente variable de la formula implica al concesionario hacer un pago por cada unidad, o tonelada manejada, incluyendo la carga de transbordo y la de comercio exterior.

Tabla 42. Cargos por volumen movilizado según clasificación de carga j para el año 2012

Tipo de Carga	Cargo ij (USD)	Descripción
Cont 20' llenos T (Unid)	\$5	Unidad de contenedor de 20 pies, lleno y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio.
Cont 40' llenos T (Unid)	\$5	Unidad de contenedor de 40 pies, lleno y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio
Cont 20' vacíos T (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 20 pies, vacío y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio
Cont 40' vacíos T (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 40 pies, vacío y de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio
Cont 20' llenos (Unid)	\$9,4	Unidad de contenedor de 20 pies, lleno y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Cont 40' llenos (Unid)	\$12	Unidad de contenedor de 40 pies, lleno y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Cont 20' vacíos (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 20 pies, vacío y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Cont 40' vacíos (Unid)	\$2	Unidad de contenedor de 40 pies, vacío y de tráfico de comercio exterior o de cabotaje
Carga General suelta (Ton)	\$0.53	Tonelada de carga general no contenedorizada ni al granel



Granel Líquido (Ton)	\$0.29	Tonelada de granel líquido y gaseoso diferente a hidrocarburos
Granel Sólido (Ton)	\$0.43	Tonelada de granel sólido diferente a carbón y coque
Carbón (Ton)	\$0.17	Tonelada a granel de carbón térmico, metalúrgico/siderúrgico/coquizable, las antracitas y el coque
Hidrocarburos (Ton)	\$0.15	Tonelada de hidrocarburos, crudos y refinados.

Fuente: Anexo No. 2 – CONPES 3744 de 2013

Por lo tanto, además de las navieras ejercer una mayor presión de mercado a las terminales portuarias, de acuerdo con el componente variable de la fórmula de contraprestación y la tabla de los cargos por volumen movilizado, es evidente que el concesionario tiene que pagar una tarifa cada contenedor y unidad de carga, sin importar si ésta es de importación, exportación o de transbordo.

Por ello, a mayor volumen las terminales reciben un menor ingreso a causa de la disminución de tarifas, lo que tiene como consecuencia un menor ingreso total. Sin embargo, los concesionarios deben pagar al Estado el cargo por contraprestación por cada unidad de contenedor o unidad de carga movilizado en la terminal.

Al aumentar los costos de inversión en infraestructura y en equipos con el fin de mantener la competitividad internacional, disminuir los ingresos y aumentar los costos de la fórmula de contraprestación que establece el Gobierno colombiano, es posible concluir que las terminales portuarias en Colombia, no tienen incentivos para aumentar su productividad, ser más eficientes y movilizar mayor cantidad de carga, puesto que la dinámica comercial del sector marítimo mundial no son entendidas ni representadas en las regulaciones que son expedidas por el Gobierno Central.

Tabla 43. Incentivos a la Productividad en Latinoamérica

INCENTIVOS A LA PRODUCTIVIDAD	SI	NO
Chile		X
Costa Rica		X
Panamá		X
Perú		X
Ecuador	X	
México		X

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

En el análisis internacional no se evidenciaron incentivos a la productividad en los contratos y normas exploradas para el capítulo 4. Ahora bien, en el caso de Ecuador, se cuentan con unos estándares mínimos de productividad y es decisión de las terminales si quieren alcanzar mayores niveles a su cuenta y riesgo sin haber ningún tipo de limitación para ello. En el caso de México, la norma indica que “los concesionarios son los responsables de satisfacer la demanda del mercado con su capacidad



instalada actual, la que estará obligada a incrementar en la medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan” por lo que en México el Estado exige la productividad para garantizar los niveles de servicio.

Por lo tanto, aunque no se encuentran modelos similares en Latinoamérica, la libertad para ser más productivo en Ecuador y lo que se ha descrito en el caso colombiano, hacen necesario explorar una estructura de incentivos a la productividad con el fin de mantener la máxima eficiencia y competitividad de los terminales colombianos.

4.1.10. Otros incentivos a la industria portuaria

En la revisión de incentivos adicionales a la inversión portuaria colombiana, no se hallaron incentivos adicionales a la industria portuaria. Vale la pena resaltar otro elemento que contravía los incentivos a la industria portuaria. Actualmente, el Gobierno de Colombia no tiene ninguna herramienta que impida el otorgamiento de una nueva concesión en alguna de las bahías portuarias, puesto que, debido a lo establecido en el ordenamiento jurídico nacional, el riesgo es asumido cien por ciento por el solicitante de la concesión.

De acuerdo con lo anterior, el otorgamiento no toma en cuenta la oferta de terminales del mismo tipo de carga en la bahía, ni hace una revisión sobre el mercado disponible y el crecimiento de este antes de otorgar una nueva concesión. Haciendo un símil con el modo carretero, en dónde el Estado colombiano comparte riesgos con el concesionario, el Gobierno no puede otorgar una concesión nueva, muy cerca o paralela a una concesión existente sin tener que asumir las afectaciones en el tráfico y en la disminución de los ingresos con las que se vería afectado el concesionario adopta el modelo financiero presentado por el privado, y procede con el otorgamiento de nuevas concesiones portuarias muy cerca a otras ya existentes. Actualmente, Colombia cuenta con 78 concesiones portuarias y varias terminales especializadas en un mismo tipo de carga presentes en la misma bahía portuaria. Por este motivo, se considera de gran importancia y necesidad, la elaboración de un estudio de capacidad portuaria y el desarrollo de herramientas que permitan al Gobierno proteger las cuantiosas inversiones que el sector privado ha hecho en las diferentes bahías portuarias sin someter a los concesionarios a una sobre oferta de servicios para un mismo tipo de carga.

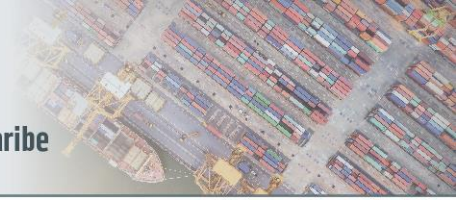


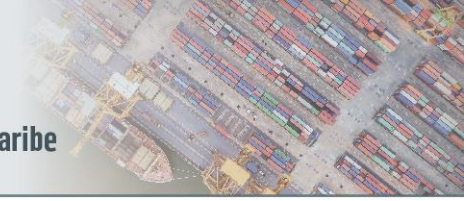
Tabla 44. Otros Inventivos a la Industria Portuaria en Chile, Costa Rica y Perú

CHILE	COSTA RICA	PERÚ
<p>En Chile, el régimen de inversión portuaria está fundamentalmente vinculado a la competencia entre puertos. El modelo institucional busca fortalecer esta competencia considerado un régimen sin restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos estatales y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada.</p> <p>La Ley 19.542 dispone en su Artículo 11 que sólo se puede entregar frentes de atraque en concesión, cuando en los puertos o terminales estatales de una determinada Región exista otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la concesión portuaria; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe favorable de la Autoridad de Defensa de la Libre Competencia (entidad establecida en el decreto ley Nº 211, de 1973).</p>	<p>El contrato de concesión permite al concesionario prestar servicios complementarios y fijar sus tarifas, sujeto a la autorización previa de la autoridad concedente.</p> <p>Así mismo, el concesionario puede establecer descuentos, promociones, bonificaciones o cualquier otra práctica comercial de conformidad con los principios de universalidad, igualdad, neutralidad y competencia. Sin embargo, no puede fijar tarifas no remunerativas o discriminatorias. Finalmente, el contrato permite la provisión y tarifas para prestación de servicios complementarios, distintos a los servicios básicos regulados.</p>	<p>En Perú, el régimen de inversión portuaria permite la competencia entre puertos, sin restricciones en acceso a las inversiones al interior de los puertos públicos y de absoluta libertad de emprendimiento en los puertos de propiedad privada.</p> <p>El modelo portuario permite la incorporación de nuevas inversiones en expansión. Ello constituye un factor de amenaza competitiva pues los operadores existentes actuarán considerando que siempre existe la posibilidad que se incorpore un nuevo actor al sistema.</p>

Fuente: Talasonómica.

Tabla 25. Otros Inventivos a la Industria Portuaria en Panamá, México y Ecuador

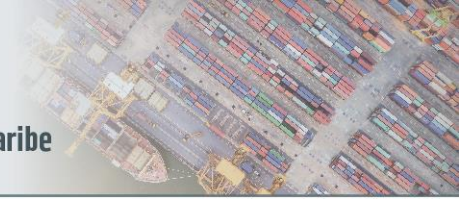
PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
<p>En Panamá, el marco normativo garantiza el libre juego de la oferta y demanda en condiciones de libre competencia, incluyendo las facilidades del concesionario para proponer y realizar inversiones y tarifas.</p> <p>Otra norma que podría considerarse incentivo es la facultad otorgada al</p>	<p>El Gobierno de México implementa desde el año 2008 un programa subsidiario a la actividad privada denominado “Programa Nacional de Desarrollo Portuario” instrumento de planeación cuyo propósito es llevar a la práctica el Programa Sectorial de la SCT en materia portuaria así como incorporar a la organización portuaria al</p>	<p>Un reglamento de DIGMER reconoce las modalidades de delegación de servicios portuarios, las cuales son: el contrato de gestión de servicios con terceros, en subsidio por la carencia del sector privado y los contratos de delegación de la autoridad portuaria con terceros.</p>



PANAMÁ	MÉXICO	ECUADOR
<p>concesionario para disponer de las cargas abandonadas para resarcir sus costos, cumpliendo previamente un procedimiento descrito en la misma ley (artículo 82).</p>	<p>desarrollo estratégico del sistema portuario nacional con visión al año 2030. El Programa Nacional de Desarrollo Portuario fue elaborado con fundamento en la Ley de Planeación, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Puertos y el Reglamento de la SCT y se propone alcanzar los siguientes objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fomento a la competitividad de actividades portuarias con el impulso de la comunidad portuaria. 2. Alinear la estrategia de los puertos y de los litorales con la estrategia del sistema portuario nacional, utilizando un modelo de gestión. 3. Contribuir a la descentralización, el reordenamiento y al federalismo en un entorno costero sustentable. 4. Atraer, facilitar y promover la inversión pública y privada. 5. Desarrollo de nuevos puertos e instalaciones. 6. Promover la generación de empleos de calidad en los puertos. 7. Maximizar la aportación de valor del SPN a las cadenas productivas para coadyuvar al desarrollo económico y social. 	<p>El ordenamiento legal portuario contiene regulaciones expresas para cierto tipo de servicios, tales como: el practicaaje, remolque, abastecimiento de agua y electricidad, servicios relacionados con salvamento y contraincendios, servicios de limpieza, recolección de residuos y desechos, la seguridad de la carga será responsabilidad de los operadores, servicio de depósito y almacenamiento, y el equipamiento.</p>

Fuente: Talasonómica.

En la comparación con América Latina podemos ver cómo los demás países también permiten el acceso de nuevos actores a la industria Portuaria. Sin embargo, también es evidente cómo los modelos de Chile y Costa Rica tiene ventajas tales como la restricción a la inclusión ilimitada de terminales portuarios y la posibilidad de modificar libremente las tarifas de servicios portuarios siempre y cuando estas no violen la universalidad, igualdad, neutralidad y competencia del sector portuario.



Los demás países, aunque son más abiertos a la inclusión de nuevas terminales, restringen la competencia en zonas de influencia específicas como es el caso de Puerto Bolívar en Ecuador con el fin de proteger la inversión privada, pero incluyen la posibilidad de celebrar el contrato de gestión de servicios con terceros, acceder al subsidio por la carencia del sector privado y los contratos de delegación de la autoridad portuaria con terceros. Es por esto, que como se mencionó anteriormente, es necesario que en Colombia se desarrollen herramientas que permitan analizar la necesidad de ampliar el número de concesiones portuarias en zonas con oferta suficiente de servicios portuarios.

4.1.11. Régimen de sanciones

Tanto la Ley 1ª de 1991 como el decreto 4735 de 2009, posteriormente derogado y compilado en el decreto 474 de 2015, establecen la obligación de la autoridad concedente de ejercer el control de las concesiones portuarias, facultándola para establecer sanciones, tales como imponer multas, declarar la caducidad de la concesión e incluso la intervención de un puerto.

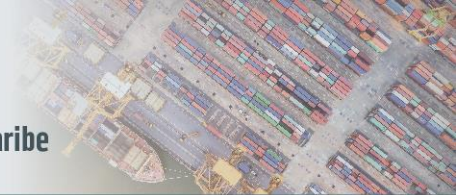
La Superintendencia de Transporte, tiene como función la inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte e infraestructura portuaria, con el fin de garantizar: i) el cumplimiento de las normas que rigen el sistema portuario (Estatuto Portuario y las demás que lo complementan); ii) la correcta administración de las concesiones; y iii) la eficiencia, calidad, libre acceso y segura prestación del servicio. Por lo tanto, en desarrollo de sus funciones, una de las más comunes es la vigilancia del régimen tarifario y la aplicación de las sanciones a las que hubiera lugar por irregularidades presentadas en este tema.

De acuerdo con las sanciones que pueden ser impuestas por la entidad concedente, la legislación portuaria colombiana ha dispuesto que la caducidad podrá ser declarada cuando en forma reiterada se incumplan las condiciones en las cuales se otorgó la concesión, o se desconozcan las obligaciones y prohibiciones a las cuales el concesionario está sujeto, en forma tal que se perjudique gravemente el interés público ¹¹⁴, como consecuencia se producirá la terminación del contrato y su liquidación en el estado en que se encuentre.

Por su parte, las multas son una sanción efectuada sobre el concesionario por haber realizado una infracción sobre las obligaciones que pactó inicialmente con el concedente. La imposición de multas es una medida que busca disuadir al concesionario para que cumpla con las obligaciones contraídas, pues al ser de carácter pecuniario y al ejercerse esta presión, el concesionario adecua su conducta a los términos del contrato para evitar que la imposición de una nueva multa vuelva a ocurrir. Por lo tanto, en todos los países la imposición de sanciones está dirigida a castigar el incumplimiento de cualquier obligación consignada en el contrato, así como de aquellas propias del compromiso contractual, aunque no estén expresamente señaladas en él.

Del mismo modo, las multas son consignadas en el contrato debido a la importancia que acontece el cumplimiento de ciertas obligaciones y a la prevención y protección que debe brindarse en favor de

¹¹⁴ Ley 1 de 1991, art. 18



los bienes de la Nación y los usuarios. Los países confluyen en la imposición de multas, con el fin de proteger a los usuarios, los bienes entregados en concesión y la retribución económica de la Nación, siendo las causales de multa más recurrentes en los distintos países las siguientes:

No mantener y cuidar las obras y los bienes entregados en concesión.

No efectuar los pagos acordados en el contrato.

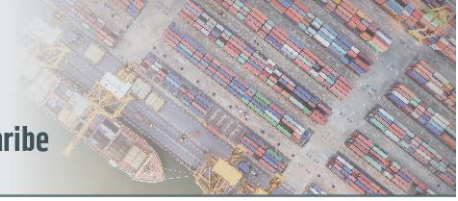
Prestación inadecuada del servicio o su suspensión injustificada.

No obstante, el cálculo del valor de las multas y su aplicación varía en los distintos países en los términos que se señalan en la siguiente tabla 14115:

Tabla 26. Cuadro Comparativo de Multas entre Países

OBLIGACIÓN INCUMPLIDA	MULTA EN COLOMBIA	MULTA EN OTROS PAISES
No cancelar a tiempo los pagos establecidos por concepto de Recursos Parafiscales	0,01% diario del valor total de la contraprestación por cada día de mora en el pago.	En Costa Rica la violación de la obligación se consigna como el no pago en tiempo de los pagos a su cargo: 15% mensual sobre el monto del pago adeudado.
No pagar la contraprestación	1% del valor de la contraprestación anual, sin perjuicio de intereses de mora	Costa Rica: 15% mensual sobre el monto de canon adeudado.
Ejercer la actividad portuaria sin contar con permisos, licencias o autorizaciones requeridas y/o por no atender los requerimientos de las autoridades.	2,5% de los ingresos brutos percibidos durante el tiempo en que ejerció la actividad sin la debida autorización	Costa Rica: 150 salarios base mínimo (SMMLV) por ejercer sin autorización.
		México: 200 salarios mínimos diarios vigentes.
No mantener en buen estado de operación y mantenimiento, las construcciones y demás inmuebles	10% de 1 día de ingresos brutos por cada día en que tarde en iniciar las obras necesarias para el mantenimiento	Chile: realizar el mantenimiento y una multa del 20% de tales costos y gastos.
		Costa Rica: 150 salarios base mínimo (SMMLV).

¹¹⁵ Para efectos de comparación, las multas colombianas fueron dispuestas según lo consignado en un Contrato de Concesión portuaria del año 2017, de igual forma, aunque la mayoría de los países objeto de análisis contemplan multas por el incumplimiento de estas obligaciones, a continuación, solo se encuentran los países cuya información del valor de las multas se encontró disponible.



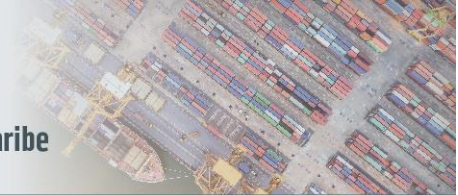
OBLIGACIÓN INCUMPLIDA	MULTA EN COLOMBIA	MULTA EN OTROS PAISES
		México: 300 salarios mínimos diarios vigentes, por cada día de mora.
No constituir y/o prorrogar las garantías exigidas en el contrato	10% de los ingresos brutos de 1 día por cada día de mora en la constitución de estas	Chile: constitución de estas y una multa del 20% de tales costos.
		México: 100 salarios mínimo diarios vigentes, por cada día de incumplimiento.
Incumplimiento en la reversión	10% de los ingresos brutos de 1 día por cada día de mora	México: 20 mil salarios mínimo diarios vigentes
Realizar obras e inversiones adicionales sin la respectiva autorización del concedente	1% del valor de las obras ejecutadas	Costa Rica: 150 salarios base mínimo (SMMLV)
		México: 25 mil salarios mínimo diarios vigentes

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.
SMMLV=Salario Mínimo Mensual Legal Vigente.

Tanto la Ley 1ª de 1991 como el decreto 4735 de 2009, posteriormente derogado y compilado en el decreto 474 de 2015, establecen la obligación de la autoridad concedente de ejercer el control de las concesiones portuarias, facultándola para establecer sanciones, tales como imponer multas, declarar la caducidad de la concesión e incluso la intervención de un puerto.

La Superintendencia de Transporte, tiene como función la inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte e infraestructura portuaria, con el fin de garantizar: i) el cumplimiento de las normas que rigen el sistema portuario (Estatuto Portuario y las demás que lo complementan); ii) la correcta administración de las concesiones; y iii) la eficiencia, calidad, libre acceso y segura prestación del servicio. Por lo tanto, en desarrollo de sus funciones, una de las más comunes es la vigilancia del régimen tarifario y la aplicación de las sanciones a las que hubiera lugar por irregularidades presentadas en este tema.

De acuerdo con las sanciones que pueden ser impuestas por la entidad concedente, la legislación portuaria colombiana ha dispuesto que la caducidad podrá ser declarada cuando en forma reiterada se incumplan las condiciones en las cuales se otorgó la concesión, o se desconozcan las obligaciones y prohibiciones a las cuales el concesionario está sujeto, en forma tal que se perjudique gravemente



el interés público ¹¹⁶, como consecuencia se producirá la terminación del contrato y su liquidación en el estado en que se encuentre.

Por su parte, las multas son una sanción efectuada sobre el concesionario por haber realizado una infracción sobre las obligaciones que pactó inicialmente con el concedente. La imposición de multas es una medida que busca disuadir al concesionario para que cumpla con las obligaciones contraídas, pues al ser de carácter pecuniario y al ejercerse esta presión, el concesionario adecua su conducta a los términos del contrato para evitar que la imposición de una nueva multa vuelva a ocurrir. Por lo tanto, en todos los países la imposición de sanciones está dirigida a castigar el incumplimiento de cualquier obligación consignada en el contrato, así como de aquellas propias del compromiso contractual, aunque no estén expresamente señaladas en él.

Del mismo modo, las multas son consignadas en el contrato debido a la importancia que acontece el cumplimiento de ciertas obligaciones y a la prevención y protección que debe brindarse en favor de los bienes de la Nación y los usuarios. Los países confluyen en la imposición de multas, con el fin de proteger a los usuarios, los bienes entregados en concesión y la retribución económica de la Nación, siendo las causales de multa más recurrentes en los distintos países las siguientes:

No mantener y cuidar las obras y los bienes entregados en concesión.

No efectuar los pagos acordados en el contrato.

Prestación inadecuada del servicio o su suspensión injustificada.

No obstante, el cálculo del valor de las multas y su aplicación varía en los distintos países en los términos que se señalan en la siguiente tabla 14117:

4.2. Principales diferencias en los modelos de contraprestación

4.2.1. Metodologías aplicadas – pagos fijos y variables a cargo de TP

A continuación, se presentará un análisis comparado entre la metodología de contraprestación portuaria vigente en Colombia (CONPES 3744 de 2013) y la metodología de contraprestación vigente en Chile, Costa Rica, Panamá, Ecuador, Perú y México.

I. CHILE

¹¹⁶ Ley 1 de 1991, art. 18

¹¹⁷ Para efectos de comparación, las multas colombianas fueron dispuestas según lo consignado en un Contrato de Concesión portuaria del año 2017, de igual forma, aunque la mayoría de los países objeto de análisis contemplan multas por el incumplimiento de estas obligaciones, a continuación, solo se encuentran los países cuya información del valor de las multas se encontró disponible.



I. Breve Descripción

La metodología de contraprestación de Chile está compuesta por tres partes:

- i) **Un componente fijo:** El contrato de concesión portuario define un valor único, el cual se paga una sola vez, durante el primer año de vida del puerto.
- ii) **Un componente variable:** Pago por carga efectivamente movilizada, el cual se multiplica por una tarifa definida previamente. El componente variable incluye un valor mínimo que se debe pagar, aun cuando no se movilice carga y un incentivo a la mayor movilización de carga.
- iii) **Un componente adicional:** En caso de que el puerto se haya adjudicado mediante un proceso de licitación competitiva, los valores ofertados por el proponente ganador de la concesión portuaria hacen parte de la contraprestación a pagar, conforme al monto fijo ofertado durante el periodo de tiempo establecido.

II. Análisis Comparado

Para efectos del análisis, a continuación desarrollaremos las principales diferencias de la metodología de contraprestación Chilena frente a la metodología vigente en Colombia:

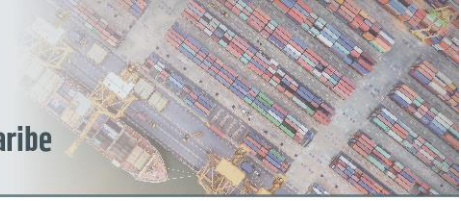
Componente Fijo: La metodología de contraprestación chilena solo incluye un pago único, el cual se debe realizar en el primer año de vida del proyecto. Sin embargo, de acuerdo con la información del Capítulo 4, con relación al Puerto de San Antonio, el valor del componente fijo es equivalente a aproximadamente 2 veces el canon variable inicial, lo cual nos permite concluir que no es un gran cobro inicial que pueda aumentar fuertemente los gastos, afectado la viabilidad financiera del proyecto.

A diferencia, la parte fija de la metodología de contraprestación colombiana está enfocada en una retribución por los bienes de uso público otorgados temporalmente en Concesión (infraestructura portuaria de la nación, área terrestre y área acuática), la cual se paga de manera anual durante el periodo de la concesión y que tiene por objetivo, capturar el costo de oportunidad de los bienes otorgados en concesión y el uso eficiente de los recursos públicos solicitados¹¹⁸.

Componente Variable: En el Contrato de Concesión Chileno el Estado estipula una tarifa única por tonelada transportada, no diferencia por tipo de carga (Canon Unitario) y una cantidad mínima de carga a transportar (Tonelaje Anual). Adicionalmente, establece un pago mínimo en caso de que la carga movilizada sea inferior a la establecida y estipula una tarifa inferior (Canon Unitario menor) para la carga movilizada adicional al Tonelaje Anual establecido.

En contraste, la metodología de contraprestación colombiana no establece un valor mínimo que se debe pagar por el componente variable, en caso de que no se movilice carga. Esto particularmente

¹¹⁸ CONPES 3744 de 2013



se debe a que en el caso de Colombia, si la carga movilizada es cero, el concesionario portuario deberá pagar lo establecido por el componente fijo. La metodología colombiana no hace alusión a capacidad mínima proyectada, de acuerdo con el CONPES 3744 de 2013, en el pasado, las solicitudes portuarias inducían a proyecciones de demanda baja, con el fin de evitar esto, la fórmula de contraprestación vigente en Colombia no incluye el uso de fórmulas con variables de carga proyectada¹¹⁹. Cabe resaltar que la tarifa por carga movilizada establecida en la metodología de contraprestación actual de Colombia es constante¹²⁰, no cambia con el nivel de carga y se encuentra diferenciada por tipo de carga.

Componente Adicional: La metodología de contraprestación colombiana no incluye un componente adicional, por concepto de eventuales pagos de desempate resultado del proceso de subasta u oferta entre oferentes de la concesión. Este podría ser un mecanismo interesante para estudiar e incluir en el caso colombiano, para la adjudicación de puertos en Colombia por subasta competitiva, particularmente para aplicar una vez reversen las concesiones actuales en Colombia. La inclusión de un mecanismo así implica el cambio en la forma de cálculo de la metodología de contraprestación actual.

Otras Variables: En la metodología chilena se paga de manera anual, se liquida en el primer trimestre del año con base en la carga movilizada del año anterior, el pago se liquida en dólares y el valor total de la contraprestación se actualiza conforme a la inflación de los Estados Unidos (Factor de Ajuste). De acuerdo con las anteriores características descritas, la metodología colombiana es idéntica, a excepción de la liquidación del componente fijo, el cual se actualiza al Índice de Precios al Consumidor colombiano - IPC (Inflación colombiana) y las tarifas del componente variable se actualizan con la inflación de los Estados Unidos.

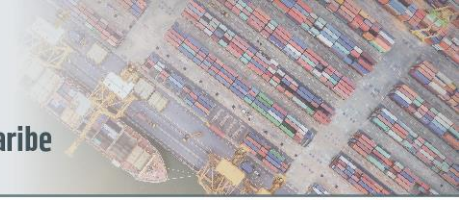
A diferencia de la metodología de contraprestación colombiana, la fórmula chilena no hace referencia al WAAC, a la TIR o a un factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión (Alfa, en la fórmula colombiana).

III. Conclusión

Después de revisar los componentes fijo y variable de la fórmula de contraprestación chilena, es posible inferir que la metodología se encuentra orientada hacia el componente variable, el cual pretende el pago por la carga efectivamente movilizada, permitiendo compartir el riesgo de demanda entre la terminal portuaria y el Estado. Adicionalmente, la fórmula incluye un pago mínimo (límite inferior), en caso de que la carga movilizada sea inferior a la prevista, lo cual permite compensar al Estado por los bienes de uso público adjudicados al concesionario e incluye una tarifa menor (límite superior), cuando la carga movilizada es mayor a la proyectada, lo cual incentiva el dinamismo de la carga transportada (productividad y eficiencia).

¹¹⁹ CONPES 3744 de 2013

¹²⁰ Con el fin de que la tarifa por carga movilizada establecida en la metodología de contraprestación actual de Colombia mantenga su valor en el tiempo, esta se actualiza con la inflación en dólares de los Estados Unidos de América, cuya fuente será el *Bureau of Labor Statistics*.



Por el contrario, la metodología de contraprestación colombiana busca un balance¹²¹ entre un componente fijo, el cual se centra en una retribución por el uso de los bienes públicos y un componente variable, que busca alivianar, en cierta medida, el riesgo de demanda (con respecto a la contraprestación) al que está expuesto el puerto. La fórmula colombiana no incentiva el mayor movimiento real de carga, lo cual debería ser considerado en una futura modificación a la metodología de contraprestación. La fórmula de contraprestación colombiana es bastante compleja con respecto al gran número de variables en comparación con la fórmula chilena. Adicionalmente, la metodología de contraprestación chilena al contar con una única tarifa para todos los tipos de carga y está compuesta por pocas variables es fácil de liquidar, supervisar y auditar.

J. COSTA RICA

I. Breve Descripción

La metodología de contraprestación de Costa Rica está compuesta por un único componente variable, el cual se calcula en función de 3 tasas sobre los ingresos brutos generados por el Concesionario:

- i) **Canon por la explotación de la concesión:** No podrá ser superior al 5% de los ingresos brutos de cada año.
- ii) **Canon de fiscalización:** Corresponde al 1% de los ingresos brutos de cada año.
- iii) **Contribución para el Desarrollo Regional:** Corresponde al 2,5% de los ingresos brutos.

II. Análisis Comparado

A continuación, se explican las principales diferencias de la metodología de contraprestación de Costa Rica frente a la metodología vigente en Colombia:

La metodología de contraprestación de Costa Rica es diametralmente opuesta a la metodología colombiana. En primero lugar, la fórmula de contraprestación de Costa Rica no incluye un componente fijo. En segundo lugar, el componente variable de la metodología costarricense se centra en el cobro de una serie de tasas (canon por explotación, canon por fiscalización y contribución para el desarrollo regional) sobre los ingresos brutos efectivamente obtenidos en el año. En contraste, el componente variable de la metodología colombiana se sustenta en el cobro de la movilización de carga real por una tarifa diferenciada por tipo de carga¹²². En tercer lugar, la fórmula de contraprestación colombiana es homogénea para todas las concesiones. No obstante, la

¹²¹ Nos referimos a un “balance” en los términos del CONPES 3744 de 2013, en donde se explica que se busca una fórmula que cuente con dos componentes activos con igual importancia: un componente fijo por el uso de los bienes públicos, que tenga por objeto recompensar al Estado por los bienes de uso público y racionalizar las áreas y los viene solicitados en concesión por los peticionarios de la concesión y un componente variable que distribuya el riesgo de demanda entre la parte pública y privada.

¹²² Con el fin de que la tarifa por carga movilizada establecida en la metodología de contraprestación actual de Colombia mantenga su valor en el tiempo, esta se actualiza con la inflación en dólares de los Estados Unidos de América, cuya fuente será el *Bureau of Labor Statistics*.



metodología de Costa Rica fija una tasa máxima permitida por la explotación de los bienes de uso público (canon por explotación) sobre los ingresos brutos, que puede ser por un valor del 5%, pero queda a discrecionalidad de la administración pública delimitar este valor entre 0% y 5% de acuerdo con la terminal portuaria. En cuarto lugar, la fórmula costarricense no diferencia entre tipos de carga, en contraste con la fórmula colombiana.

A diferencia de la metodología de contraprestación colombiana, la fórmula de Costa Rica no hace referencia al WAAC, a la TIR o a un factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión (Alfa, en la fórmula colombiana).

III. Conclusión

Se evidencia que la metodología de contraprestación de Costa Rica responde a una fórmula sencilla, la cual se centra en el cobro de una serie de tasas sobre los ingresos brutos, lo cual la hace fácil de liquidar, supervisar y auditar. Este tipo de fórmulas de contraprestación comparte totalmente el riesgo de demanda (con respecto a la contraprestación) entre el Estado y el concesionario portuario. En comparación con la contraprestación vigente colombiana, la fórmula costarricense no incluye ninguna clase de cobro por el uso y goce exclusivo de los bienes públicos, incluso cuando la carga movilizada sea cero. La contraprestación establecida por Costa Rica tampoco incluye ningún incentivo para los puertos, ya sea para promover el desarrollo de una región en particular, estimular la infraestructura para algún tipo de carga, incentivar la inversión en equipo, tecnología o instalaciones o promover el aumento de carga movilizada. Se puede concluir que el único incentivo que incluye es el riesgo de demanda totalmente compartido entre la parte pública y privada, dado que, si la carga movilizada es cero, no paga ninguna contraprestación.

K. PANAMÁ

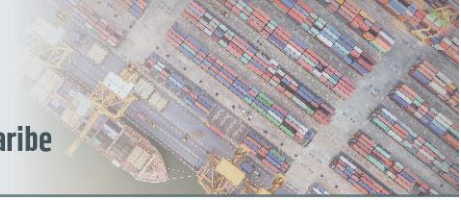
I. Breve Descripción

La metodología de contraprestación de Panamá está compuesta por dos partes:

- i) **Componente Fijo:** Canon fijo anual por el derecho de uso de las infraestructuras y puertos en operación recibidos en concesión.
- ii) **Componente Variable:** Monto Variable Anual determinado sobre el valor unitario aplicable y el número de movimientos del Puerto. El monto variable anual se determina en función de un valor unitario establecido acordado en el Contrato en dólares americanos (US) por movimiento de carga de transbordo y los movimientos de carga local en el Puerto.

II. Análisis Comparado

A continuación, se explican las principales diferencias de la metodología de contraprestación de Panamá frente a la metodología vigente en Colombia:



De acuerdo con el caso expuesto en el capítulo 4 del Contrato de Panamá Ports Company, se infiere que la metodología de contraprestación en Panamá cuenta con dos componentes: un pago fijo y un pago variable. El componente fijo es definido a través de un avalúo comercial realizado por la Autoridad Marítima de Panamá y la Contraloría General de la República o a través de peritos independiente. El valor del componente fijo varía de acuerdo con los bienes de uso público otorgados al Concesionario, se paga de manera anual y es actualizado con el índice de precios al consumidor. De acuerdo con la información disponible, este canon fue pagado por el concesionario durante los primeros 5 años de la vida del proyecto portuario antes de ser renegociado y remplazado por un único pago en el año 9. Por otra parte, el componente variable vigente para Panamá Ports Company, establece una tarifa por movimiento de carga, el cual se divide en canon por carga de transbordo y canon por carga local.

En ese orden de ideas, metodológicamente la contraprestación de Panamá presenta similitud con la fórmula de contraprestación de Colombia. Ambas fórmulas cuentan con un componente fijo y variable. El componente fijo tiene por objeto retribuir al Estado por los bienes de uso públicos otorgados en concesión y el componente variable tiene como propósito un pago sobre la carga efectivamente movilizada conforme a unas tarifas previamente establecidas. Ambas fórmulas buscan un equilibrio entre la parte fija y la variable, obteniendo un cobro fijo por el uso de los bienes públicos y compartiendo parcialmente el riesgo de demanda (con respecto a la contraprestación) con la concesión portuaria.

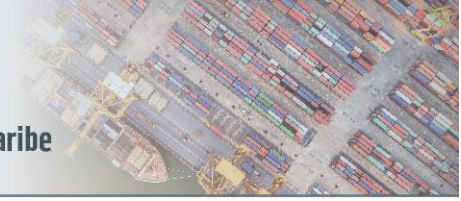
Ambas metodologías se diferencian por la forma en la cual se calcula cada uno de sus componentes. El componente fijo en la metodología colombiana se calcula de acuerdo con la suma de una serie de variables (tasa máxima predial, valor de referencia del metro cuadrado, valor del área terrestre, valor del área acuática, tasa de infraestructura y avalúo de la infraestructura) y en la metodología panameña, el componente fijo lo define totalmente un evaluador. Por otro lado, el componente variable en la metodología colombiana es calculada de acuerdo con el tráfico real de carga y una tarifa por tipo de carga. En el caso panameño, el componente variable está dividido únicamente en dos clases de tarifas, transbordos y carga local, y la carga local no está sujeta al pago del factor variable, elemento que difiere sustancialmente de la metodología colombiana

A diferencia de la metodología de contraprestación colombiana, la fórmula de Panamá no hace referencia al WAAC, a la TIR o a un factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión (Alfa, en la fórmula colombiana). Cabe decir que la metodología panameña se actualiza de manera quinquenal, de acuerdo con el promedio del índice del precio al consumidor de los cinco años anteriores.

III. Conclusión

En conclusión, ambas metodologías son similares en cuanto al espíritu con el cual se definió el componente fijo, para la retribución de los bienes de uso público y el componente variable para el pago por la carga real movilizada conforme a una tarifa establecida. No obstante, difieren en su modo de cálculo y los componentes de las variables formuladas.

L. ECUADOR



I. Breve Descripción

La metodología de contraprestación de Ecuador está compuesta por dos partes:

- i) **Componente Fijo:** Canon anual fijo por el periodo de la concesión, el cual es pagadero mensualmente.
- ii) **Componente Variable:** Canon variable de acuerdo con la carga efectivamente movilizada, el cual se multiplica por una tarifa definida previamente.

II. Análisis Comparado

A continuación, se explican las principales diferencias de la metodología de contraprestación de Ecuador frente a la metodología vigente en Colombia:

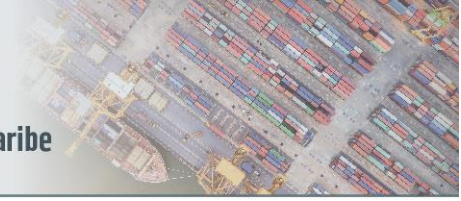
La metodología de contraprestación de Ecuador cuenta con dos componentes: un pago fijo y un pago variable. El componente fijo es anual por el período de la concesión y se paga de manera mensual. Por otra parte, el componente variable se calcula a partir de la carga efectivamente movilizada de acuerdo con dos tipos de tarifas: canon variable por contenedor y canon variable para la carga no contenedorizada.

De acuerdo con lo anterior, la contraprestación en Ecuador presenta similitud con la fórmula de contraprestación de Colombia. Ambas fórmulas cuentan con componente fijo y variable. Por la composición de la fórmula, se puede inferir que el componente fijo tiene por objeto retribuir al Estado por los bienes de uso públicos otorgados en concesión y el componente variable tiene como propósito un pago sobre la carga efectivamente movilizada conforme a unas tarifas previamente establecidas. Similar al caso colombiano, ambas fórmulas buscan un equilibrio entre la parte fija y la variable, obteniendo un cobro fijo por el uso de los bienes públicos y compartiendo parcialmente el riesgo de demanda (con respecto al pago de la contraprestación) con la concesión portuaria. El componente variable en la metodología colombiana es calculado de acuerdo con el tráfico real de carga y una tarifa por tipo de carga. Ahora bien, la principal diferencia se centra en la forma en cómo se calcula el componente variable. En el caso ecuatoriano, el componente variable está dividido únicamente en dos clases de tarifas, canon variable por contenedor y canon variable para la carga no contenedorizada. En la metodología colombiana la tarifa se define por tipo de carga.

A diferencia de la metodología de contraprestación colombiana, la fórmula de Ecuador no hace referencia al WAAC, a la TIR o a un factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión (Alfa, en la fórmula colombiana).

III. Conclusión

En conclusión, ambas metodologías son similares y cuentan con dos partes: un componente fijo y un componente variable, el cual tiene como propósito el pago por la carga real movilizada conforme a una tarifa establecida. No obstante, la parte variable difieren en su modo de cálculo, dado que



únicamente diferencia por tipo de carga en contenedor y no contenedorizada. La contraprestación establecida por Ecuador no incluye incentivos para los puertos, ya sea para promover el desarrollo de una región en particular, estimular la infraestructura para algún tipo de carga, incentivar la inversión en equipo, tecnología o instalaciones o promover el aumento de carga movilizada.

M. PERÚ

I. Breve Descripción

La metodología de contraprestación de Perú está compuesta por una única parte:

- i) **Componente Variable:** Monto mensual variable determinado sobre un 3% de los ingresos brutos.

II. Análisis Comparado

A continuación, se explican las principales diferencias de la metodología de contraprestación de Perú frente a la metodología vigente en Colombia:

De acuerdo con el caso expuesto en el capítulo 4 del contrato de concesión Muelles Sur/Muelle Norte, se infiere que la metodología de contraprestación en Perú cuenta con un único componente variable, el cual es el resultado de multiplicar una tasa equivalente al 3% por los ingresos brutos del Concesionario.

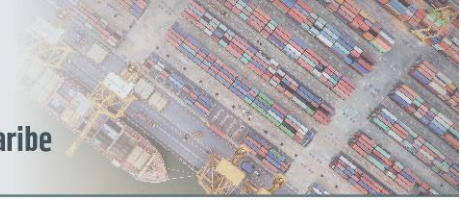
La metodología de contraprestación del Perú también es diametralmente opuesta a la metodología colombiana. En primer lugar, la fórmula de contraprestación en el Perú no incluye un componente fijo. En segundo lugar, el componente variable de la metodología peruana se centra en el cobro de una tasa sobre el ingreso neto mensual. En contraste, el componente variable de la metodología colombiana se sustenta en el cobro de la movilización de carga real por una tarifa diferenciada por tipo de carga. Por último, la fórmula peruana no diferencia entre tipos de carga.

A diferencia de la metodología de contraprestación colombiana, la fórmula de Perú no hace referencia al WAAC, a la TIR o a un factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión (Alfa, en la fórmula colombiana).

III. Conclusión

En conclusión, observamos que la metodología aplicada en el sistema peruano se centra en el cobro de una tasa sobre los ingresos netos mensuales, lo cual la hace bastante fácil de liquidar, supervisar y auditar. Este tipo de fórmulas de contraprestación comparte totalmente el riesgo de demanda (con respecto a la contraprestación) entre el Estado y el concesionario portuario.

En comparación con la contraprestación vigente colombiana, la fórmula peruana no incluye ninguna clase de cobro por el uso y goce exclusivo de los bienes públicos, incluso cuando la carga movilizada sea cero. La contraprestación establecida por Perú tampoco incluye ningún incentivo para los puertos, ya sea para promover el desarrollo de una región en particular, estimular la infraestructura para algún tipo de carga, incentivar la inversión en equipo, tecnología o instalaciones. Se puede



concluir que el único incentivo que incluye es el riesgo de demanda totalmente compartido entre la parte pública y privada, dado que, si la carga movilizada es cero, no paga ninguna contraprestación.

N. MÉXICO

O. Breve Descripción

La metodología de contraprestación de México consiste en un único componente variable:

- i) **Componente Variable:** Tasa porcentual sobre los ingresos brutos totales percibidos por las Administraciones Portuarias Integrales (API). Se aplican dos tipos de tasas o valores según el volumen de operaciones de los puertos, los valores pueden ser del 6% o el 9% dependiendo la ubicación geográfica de la API. El valor de la contraprestación se puede reducir de acuerdo con el monto de inversión ejecutado por los puertos.

II. Análisis Comparado

A continuación, se explican las principales diferencias de la metodología de contraprestación de México frente a la metodología vigente en Colombia:

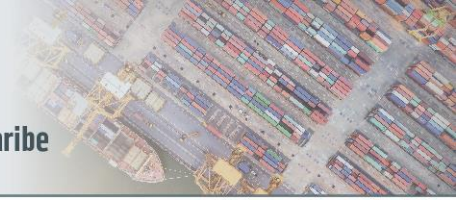
La metodología de contraprestación mexicana cuenta con un único componente variable, el cual es el resultado de una tasa, puede ser del 6% o el 9% de acuerdo con la zona en la que se ubique la Administración Portuaria Integral (API), la cual es aplicada sobre los ingresos brutos totales calculados con base en flujo de efectivo que reciba la API del cual se podrá disminuir un monto equivalente a la inversión que realice conforme al Programa Maestro de Desarrollo Portuario por un importe que represente entre el 2,25% y el 1,5% de sus ingresos brutos totales que reciba la API.

La metodología de contraprestación de México también presenta grandes diferencias con la colombiana al no incluir un componente fijo, en primer lugar. En segundo lugar, el componente variable de la metodología de México se centra en el cobro de una tasa sobre los ingresos brutos. En contraste, el componente variable de la metodología colombiana se sustenta en el cobro de la movilización de carga real por una tarifa diferenciada por tipo de carga. En tercer lugar, la fórmula mexicana no diferencia entre tipos de carga. Y en cuarto lugar, la fórmula colombiana no diferencia su valor de acuerdo con la zona portuaria, ya sea que la región portuaria movilice mayor o menor carga.

A diferencia de la metodología de contraprestación colombiana, la fórmula de México no hace referencia al WAAC, a la TIR o a un factor de ajuste opcional en función de la recuperación de la inversión (Alfa, en la fórmula colombiana).

III. Conclusión

En conclusión, se puede identificar que la metodología de contraprestación de México se centra en la aplicación de una tasa porcentual sobre los ingresos brutos recibidos por las API, lo cual la hace bastante fácil de liquidar, supervisar y auditar. Este tipo de fórmulas de contraprestación comparte totalmente el riesgo de demanda (con respecto a la contraprestación) entre el Estado y el



concesionario portuario, dado que en caso de que el volumen movilizado sea cero o en el periodo no se presente ningún servicio, no se realiza pago de la contraprestación.

En comparación con la contraprestación vigente colombiana, la fórmula mexicana no incluye ninguna clase de cobro por el uso y goce exclusivo de los bienes públicos, incluso cuando la carga movilizada sea cero. La contraprestación establecida por México incluye tres incentivos: a) una disminución en la tasa porcentual de la contraprestación, en caso de que se realicen inversiones en los puertos; b) una diferenciación de tarifa de contraprestación de acuerdo con la zona portuaria, una tasa más alta (9%) si la zona portuaria moviliza más carga o una tasa más baja (6%) si la zona portuaria moviliza menos carga y c) el riesgo de demanda totalmente compartido entre la parte pública y privada, dado que si la carga movilizada es cero, no paga ninguna contraprestación.

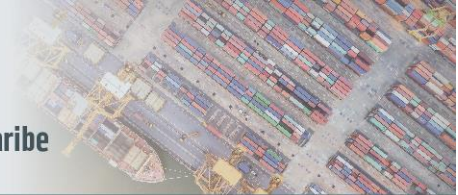
Consideraciones: Análisis Comparado Contraprestación

De acuerdo con la revisión de las metodologías de contraprestación de Colombia, Chile, Costa Rica, Panamá, Ecuador, Perú y México se observa que algunos países cuentan con un componente fijo y todos cuentan con un componente variable. Por una parte, Colombia, Chile, Panamá y Ecuador cuentan con un componente fijo, el cual es determinado por la autoridad. Perú, Costa Rica y México no cuentan con un componente fijo.

En el caso de Colombia, Chile y Ecuador el componente variable está determinado por el volumen de carga efectivamente movilizado y una tarifa definida previamente. Conforme al análisis de las metodologías de contraprestación, Colombia es el único país que cuenta con una tarifa diferenciada por tipo de carga. Por el otro lado, Costa Rica, Panamá, Perú y México, calculan el componente variable como una tasa por los ingresos efectivamente devengado por la Concesión.

De las metodologías comparadas, Chile es el único país que incentiva al concesionario reduciendo la tarifa a medida que aumenta la movilización de carga, incentivando la productividad y la eficiencia. La fórmula de contraprestación de Costa Rica, Perú y México no cuentan con un pago mínimo en caso de que los ingresos brutos o la movilización de carga sea cero. Por lo anterior, el riesgo de demanda (con respecto al pago de la contraprestación) está completamente compartido entre el Estado y la concesión portuaria. Adicionalmente, México incorpora dos incentivos adicionales, el primero con relación a una tasa diferenciada para las regiones portuarias con menor volumen de carga movilizada y el segundo, un menor pago de contraprestación para los puertos que ejecuten inversiones.

Por último, es posible afirmar que la fórmula de contraprestación de Colombia con respecto a la fórmula de Chile, Costa Rica, Panamá, Ecuador, Perú y México es mucho más compleja, en particular por el número de variables que incorpora y su composición y puede llegar a ser difícil de supervisar y auditar la liquidación de la contraprestación, dado que establece una tarifa diferenciada por tipo de carga. Adicionalmente, la contraprestación colombiana estipula el uso de factores como por ejemplo: un WACC y una TIR preestablecida o un componente Alfa.



4.2.2. Metodología de contraprestación por tipo de carga

De conformidad con el análisis comparativo realizado en la sección 5.2.2. no se identificaron metodologías de contraprestación diferenciadoras por tipo de carga en los países analizados: Chile, Costa Rica, Panamá, Ecuador, Perú y México. Cabe decir que Panamá y Ecuador diferencian la tarifa por contraprestación de la siguiente manera:

- i) **Panamá:** Diferenciación de tarifa de transbordo y carga local.
- ii) **Ecuador:** Diferenciación de tarifa por contenedor y para la carga no contenerizada.

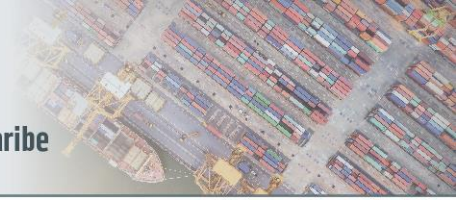
De acuerdo con lo descrito en la sección 3. La metodología de contraprestación vigente en Colombia (CONPES 3744 de 2013) establece una tarifa diferenciadora por tipo de carga, la cual se explicó ampliamente en la sección 3.1.5 y 3.2.

4.2.3. Elementos que conforman la contraprestación portuaria

A continuación, se relacionan los elementos de la contraprestación de cada uno de los países en la sección 5.2.1:

Tabla 27. Comparación Elementos de la Contraprestación por Países

PAIS	ELEMENTOS
CHILE	i) Componente Fijo: pago realizado por única vez a la fecha de entrega de la concesión. ii) Componente Variable: Monto variable conforme a la carga movilizada iii) Componente adicional: En caso de que el puerto se haya adjudicado mediante un proceso de licitación, los valores ofertados por el proponente ganador se suman como parte de la contraprestación a pagar, conforme al monto fijo ofertado durante el periodo de tiempo establecido.
COSTA RICA	Componente Variable determinado por: i) Canon por la explotación de la concesión: No podrá ser superior al 5% de los ingresos brutos de cada año. ii) Canon de fiscalización: Corresponde al 1% de los ingresos brutos de cada año



PAIS	ELEMENTOS
	iii) Contribución para el Desarrollo Regional: Corresponde al 2,5% de los ingresos brutos.
PANAMÁ	i) Componente Fijo: Canon fijo anual por el derecho de uso de las infraestructuras y puertos en operación recibidos en concesión. ii) Componente Variable: Pago por carga efectivamente movilizada, el cual se multiplica por una tarifa definida previamente.
ECUADOR	i) Componente Fijo: Canon anual fijo por el periodo de la concesión, el cual es pagadero mensualmente. ii) Componente Variable: Canon variable de acuerdo con la carga efectivamente movilizada, el cual se multiplica por una tarifa definida previamente.
PERÚ	i) Componente Variable: Monto mensual variable determinado sobre un 3% de los Ingresos Brutos o Netos mensuales.
MÉXICO	i) Componente Variable: Tasa porcentual sobre los ingresos brutos totales percibidos por las Administraciones Portuarias Integrales (API). Se aplican dos tipos de tasas o valores según el volumen de operaciones de los puertos.

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

4.2.4. Principales diferencias entre las metodologías de contraprestación entre países (US por tn, US por Cont, US por m2.)

Para efecto de la comparación sobre las principales diferencias entre las metodologías de contraprestación entre los países analizados en el capítulo 4 y Colombia, tomamos la información desarrollada en el punto 4.2.4 para ilustrar las diferencias de los países analizados en este capítulo y se incluye lo correspondiente a Colombia.

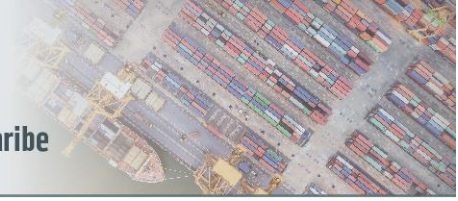
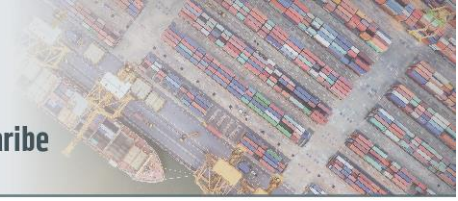


Tabla 28. Diferencias entre las Metodologías de Contraprestación entre los Países Analizados

PAÍS	DESCRIPCIÓN	DIFERENCIAS
Colombia	El Canon (o contraprestación) comprende un componente fijo y un componente variable, multiplicado ambos componentes por un factor de ajuste opcional (alfa). El componente fijo de la contraprestación se calcula con base en el área terrestre y un porcentaje del área acuática multiplicado por la tasa predial más el avalúo de la infraestructura por una tasa determinada de infraestructura. El componente variable está en función del volumen de carga movilizada según la clasificación de carga.	Canon con componente fijo y componente variable. Existen tarifas por tipo de carga.
Chile	El Canon comprende montos fijos (un valor estipulado en la licitación a todo evento y un valor adicional determinado en el proceso de puja de la licitación por la Terminal) y un Monto variable Anual que se determina en función de un valor unitario establecido en las Bases de Licitación en US\$/Ton y las Toneladas anuales totales transferidas en la Terminal, sujeta a un piso mínimo. La fórmula Chile cuenta con un incentivo por aumento del volumen de carga: El valor unitario se reduce cuando el Concesionario supera cierta cantidad de volumen establecida en la licitación.	Canon fijo y Canon variable en función del Tonelaje
Costa Rica	En este caso, el Canon depende indirectamente del volumen de carga movilizada en la terminal, ya que depende de un porcentaje (%) los Ingresos Brutos Totales.	Canon variable, en función de: Ingresos Brutos
Panamá	El Canon comprende montos fijos (un valor acordado en la negociación de 2005) y un Monto variable Anual que se determina en función de un valor unitario establecido también acordado en 2005 en US\$/Movimiento de carga contenedor y los Movimientos anuales de carga local en el Puerto.	Canon fijo y canon variable, en función del número de movimientos de contenedor y de carga local
Ecuador	La componente variable del canon se determina en función de un valor unitario establecido en las Bases de Licitación en US\$/TEU y en US\$/Ton, el número de TEU movilizados y las Toneladas totales de carga no contenedor transferidas en la Terminal.	Canon variable, En función de: número de TEU y Toneladas de carga no contenedor



PAÍS	DESCRIPCIÓN	DIFERENCIAS
Perú	El Canon depende indirectamente del volumen de carga movilizada en la terminal, ya que es un porcentaje (%) de los Ingresos Brutos Totales.	Canon variable, en función de: Ingresos Brutos
México	El Canon depende indirectamente del volumen de carga movilizada en la terminal, ya que es un porcentaje (%) de los Ingresos Brutos Totales.	Canon variable, en función de: Ingresos Brutos

Elaborado por Talasonómica y Duarte & Morales.

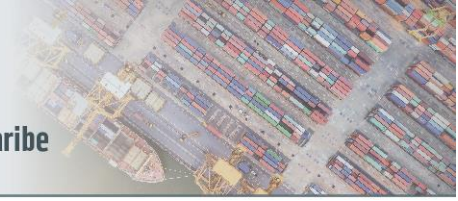
Como se observa en la tabla anterior existen diferencias entre todos los países en cuanto a los componentes de las metodologías. De los seis países comparados, cuatro tienen canon variable que está asociado ya sea a los ingresos variables como es el caso de Perú, Costa Rica y México, o del número de TEUS y toneladas de carga por contenedor, como es el caso de Ecuador.

Colombia presenta una metodología que resulta compleja frente a las metodologías de los otros países; que son relativamente sencillas y de fácil aplicación. Solamente Colombia contempla un cargo por el área terrestre y área acuática.

En cuanto a cuál metodología resulta más, o menos, onerosa no es posible comparar dado que no cuenta con la información de US por tonelada, US por contenedor, US por metro cuadrado. Solamente Costa Rica muestra un valor como se ilustra en el siguiente cuadro:

Tabla 29. Principales Diferencias US por Tonelada, US por Contenedor, US por Metro Cuadrado

PAÍS	US POR TONELADA				US POR CONTENEDOR					US POR METRO CUADRADO
	Carga General Suelta:	Granel Líquido:	Granel Sólido:	Carbón:	20' y 40' llenos T:	20' y 40' vacíos T:	20' llenos:	40' lleno:	20' y 40' Vacíos:	
COLOMBIA										Componente Fijo de la fórmula



PAÍS	US POR TONELADA				US POR CONTENEDOR					US POR METRO CUADRADO
	USD 0,53	USD 0,29	USD 0,43	USD 0,17	USD 5	USD 2	USD 9,4	USD 12	USD 2	
COSTA RICA	\$1 por TM				\$4 por TEU					N/A

Elaborado por Talasonómica y Duarte y Morales.

Colombia realiza distinción entre los contenedores de tráfico de comercio exterior o de cabotaje y los contenedores de tráfico de transbordo, de tránsito o transitorio, los cuales se encuentran diferenciados de los otros con la letra T. Así mismo, la clasificación por tonelada está dividida por tipo de carga (carga general suelta, granel sólido, granel líquido, carbón).

Por su parte en Ecuador la clasificación se realiza por contenedores y por carga no contenerizada, sin importar el tipo de carga que se movilice.

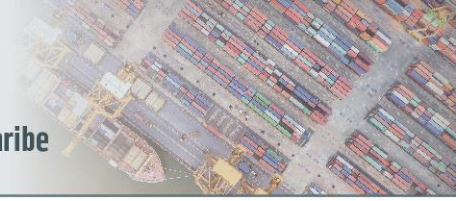
Panamá en el ejemplo dado en el punto 4.2.1 en términos de USD/Movimiento de carga contenedor y los movimientos anuales de carga local en el puerto, se determinan en función de un valor acordado en 2005.

4.2.5. Otros pagos a cargo de los terminales portuarios

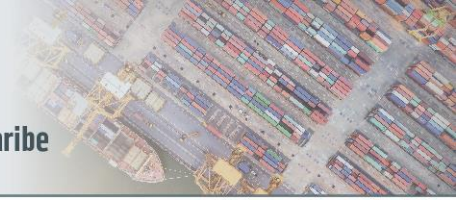
Entre otros pagos a cargo de los terminales portuarios en los países tratados en el punto 4.2.5 se encuentran los siguientes además del canon o contraprestación: Multas, garantías, seguros, mantenimiento, inversiones obligatorias, IVA e impuestos a la renta, seguridad, ambiental, prevención de riesgos, como se ilustra en el siguiente cuadro:

Tabla 30. Otros Pagos a Cargo de los Terminales Portuarios

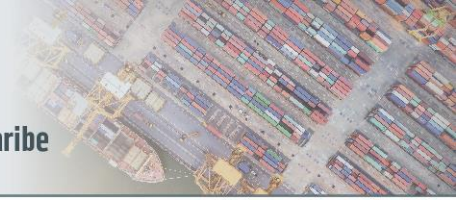
PAÍS	Contrap.	MULTAS	GARANTÍAS	SEGUROS	MANTENIMIENTO	INVERSIONES OBLIGATORIAS	IVA E IMPUESTO A LA RENTA	SEGURIDAD	AMBIENTAL	PREVENCIÓN DE RIESGOS
Chile	Canon según 4.2.1 a 4.2.4	Multas o Sanciones según 4.1.12	El Concesionario durante todo el plazo de la concesión, bajo su exclusivo costo, debe constituir las garantías estipuladas en el Artículo 14 del Contrato.	Durante el Plazo del Contrato, en relación con la operación y mantenimiento del Frente de Atraque, el Concesionario deberá obtener a su costo, y deberá mantener vigentes, como mínimo, las pólizas de seguro contempladas en el Anexo XIII de las Bases de Licitación, por los montos, términos y condiciones que allí se indican.	Obligaciones de Mantenimiento. El Concesionario debe establecer y ejecutar un programa de mantenimiento y conservación que cumpla con los requerimientos establecidos en el Anexo X de las Bases de Licitación.	Inversiones Obligatorias. El Concesionario deberá llevar a cabo el proyecto de construcción descrito en el Anexo VIII de las Bases de Licitación de acuerdo a los términos de tal Anexo y del Anexo IX de las Bases de Licitación.	El Concesionario debe pagara y cumplir todas sus obligaciones y responsabilidades significativas, incluyendo, sin limitación, sus obligaciones provenientes de Impuestos y mantendrá reservas adecuadas para cubrir el pago de tales obligaciones.	Programas de Seguridad. El Concesionario cumplirá con todas las normas de seguridad establecidas en el Anexo XI de las Bases de Licitación.	El Concesionario debe operar el Frente de Atraque de modo de evitar o minimizar cualquier amenaza al medio ambiente, y tomando todas las medidas necesarias para prevenir o mitigar cualquier daño ambiental en el Frente de Atraque, de acuerdo con las Normas Legales aplicables, y deberá remediar cualquier daño al medio ambiente causado por el, sus representantes o empleados y adicionalmente, deberá cumplir con todas las normas indicadas en el Anexo XII de las Bases de Licitación.	Programas de Prevención de Riesgos. El Concesionario debe diseñar e implementar programas efectivos de prevención de riesgos para el Frente de Atraque, a fin de prevenir riesgos y enfermedades profesionales, y cumplir con todas las Normas Legales de seguridad aplicables
Costa Rica	Canon según 4.2.1 a 4.2.5	Multas o Sanciones según 4.1.13	Concesionario debe constituir y mantener las garantías exigidas por la Ley de Concesión de O.P. y su Reglamento, las que debe constituir de acuerdo con lo establecido en el Contrato y el Cartel de Licitación, deberán ser siempre suficientes, para garantizar el interés tutelado por las mismas.	El Concesionario durante todo el plazo de la concesión, bajo su exclusivo costo, debe suscribir y mantener vigentes las pólizas de seguros en términos dispuestos en el Capítulo 17 del Contrato.	Comprende cuidar, reparar y mantener la obra y todos los bienes de la concesión, así como prestar el servicio público, conforme a la ley, su reglamento y el contrato de concesión.	Obras obligatorias mayores por etapas. Las obras a realizar en el proyecto son las de la Fase 2, que a su vez se divide en Fase 2A y 2B que a su vez se subdivide en 2 B1 y 2B2 y Fase 3. Detalles en el Capítulo 8 del Contrato.	El Concesionario está sujeto al régimen tributario general aplicable en Costa Rica, comprendiendo los tributos actuales y los que en el futuro se establezcan sobre la misma, sean de carácter nacional, o municipal, cualquiera fuere el órgano recaudador del tributo.	El Concesionario debe tener su propio servicio y Plan de seguridad en aras de proteger la Terminal, su personal, sus clientes y la carga.	Corresponde al Concesionario la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental para obtener la viabilidad ambiental, así como la ejecución y los costos de las medidas de mitigación aprobadas por SETENA.	No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe abordar la gestión de riesgos a la salud y profesionales en la operación portuaria.



<p>Panamá</p>	<p>Canon según 4.2.1 a 4.2.6</p>	<p>Multas o Sanciones según 4.1.14</p>	<p>El Concesionario garantiza el cumplimiento de las obligaciones del Contrato, mediante la constitución de un bono de cumplimiento a favor del Estado por la suma de quinientos mil balboas, a ser emitido por una institución financiera de primera clase seleccionada por PCC, previa aprobación del Estado.</p>	<p>No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe contemplar la contratación de seguros.</p>	<p>El Concesionario se obliga a realizar obras de mantenimiento correctivo y de reparación; o, reemplazar cualquiera facilidad o instalación, si esta lo considera más conveniente por razones técnicas y/o económicas. Dicho mantenimiento incluye trabajos de dragado en el área marina del Puerto y en el acceso marino hacia el Canal de Panamá, que permite a cobrar derechos de atraque y de fondeadero o anclaje.</p>	<p>El Inicio del Contrato el Concesionario se compromete a invertir 50 Millones de Balboas en ambos puertos. Posteriormente, tras una renegación del contrato y su extensión por igual plazo a la inicial, el Concesionario se compromete a invertir 1000 millones de dólares de los EE.UU. Adquisición de Equipo. El Concesionario compró al Estado todo el equipo existente en los Puertos, por la suma total de 10 millones de Balboas.</p>	<p>El artículo 71 de la Ley de Puertos N.º 56 establece que los concesionarios deben pagar los impuestos municipales que les sean aplicables por las actividades que realicen y el artículo 72 de la misma Ley, que los operadores portuarios debe pagar al Tesoro Nacional una tarifa uniforme en concepto de tarifas de impuesto sobre la renta por cada movimiento de carga local.</p>	<p>No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe contemplar el desarrollo y operación de un plan de seguridad para al menos obtener la certificación PBIP.</p>	<p>No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe contemplar el desarrollo de una política de sostenibilidad ambiental robusta.</p>	<p>No hay mención a este ítem en el contrato, sin embargo, un operador diligente debe abordar la gestión de riesgos a la salud y profesionales en la operación portuaria.</p>
<p>Perú</p>	<p>Canon según 4.2.1 a 4.2.7</p>	<p>Multas o Sanciones según 4.1.15</p>	<p>A fin de garantizar las obligaciones, el concesionario entrega al concedente una garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión por un porcentaje del presupuesto estimado oficial de obra, de acuerdo con lo siguiente:</p>	<p>El concesionario debe contar con las pólizas de seguros según son establecidas en el contrato, considerándose como exigencias mínimas que podrán ser ampliadas y mejoradas por el concesionario, y cuya propuesta final haya sido debidamente aprobada</p>	<p>Conservación del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur. El concesionario debe a efectuar la conservación de los bienes de la concesión hasta la fecha de caducidad de la concesión.</p>	<p>Respecto de inversiones, las principales obligaciones se refieren a la presentación a del Expediente Técnico para su aprobación y a la Construcción del Nuevo Terminal de Contenedores - Zona Sur y la ejecución de la inversión complementaria adicional.</p>	<p>El concesionario está sujeto a la legislación tributaria aplicable. Está obligado al pago de todos los impuestos, contribuciones y tasas que se apliquen entre otros, a los bienes del concesionario que se construya</p>	<p>El concesionario deberá presentar un Reglamento de seguridad, control y vigilancia del terminal y obtener la certificación internacional. El concesionario se obliga a obtener un certificado ISO</p>	<p>El concesionario declara conocer la ley general del ambiente y las obligaciones que establece el contrato en materia ambiental. Con el propósito de minimizar los impactos negativos que se puedan producir al ambiente en el área de la concesión, el concesionario se obliga a cumplir, durante las etapas de construcción y explotación, con los términos asumidos en el estudio de impacto ambiental del terminal.</p>	<p>El concesionario debe presentar, para la aprobación de la APN, un Reglamento de prevención de accidentes y prácticas de seguridad para la operación del Terminal.</p>



			·20%, desde la fecha de suscripción del contrato, ·15%, desde la aprobación de las obras correspondientes a un amarradero y 10%, desde la aprobación de las obras mínimas iniciales	por el Regulador.			n o incorpore n a la concesión .	9001:2000 en un plazo que no excederá de tres años computados desde la fecha de inicio de explotación.		
Ecuador	Canon según 4.2.1 a 4.2.8	Multas o Sanciones según 4.1.16	Para garantizar la ejecución de las Obras Nuevas, Equipamiento de conformidad con el Proyecto Técnico Definitivo y la Operación, la Sociedad Gestora mantendrá a favor de la Entidad Contratante una garantía de fiel cumplimiento por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) de las Inversiones del Proyecto y una garantía cumplimiento de las obligaciones contractuales relacionadas con la Operación y Mantenimiento por un valor equivalente al presupuesto anual destinado a la Operación y	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con las exigencias de todas las pólizas de seguros requeridas en el Contrato. La Sociedad Gestora deberá contratar a su cargo los siguientes seguros: responsabilidad civil, riesgo total sobre los bienes de la APP y un seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a favor de todo el personal empleado.	La Sociedad Gestora realizará la operación en concordancia con Plan de Conservación y Mantenimiento; y cumplir en todo momento los términos de dicho Plan.	La Sociedad Gestora debe construir, a su entero costo y riesgo, las Obras Nuevas previstas en el Proyecto Técnico Definitivo y equipar a su entero costo y riesgo cada una de las Obras Nuevas, según las previsiones del Proyecto Definitivo	La Sociedad Gestora estará sujeta al régimen tributario general aplicable en Ecuador, los tributos actuales y los que en el futuro se establezcan sobre la misma, sean de carácter nacional o local, cualquiera fuere el órgano recaudador del tributo, así como las exoneraciones, exenciones, beneficios o regímenes fiscales de excepción que, en su caso, fueren aplicables.	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con los estándares internacionales de la industria.	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con los estándares internacionales de la industria.	La Sociedad Gestora realizará la Operación en concordancia con los estándares internacionales de la industria.



			Mantenimiento.							
México	Canon según 4.2.1 a 4.2.9	Multas o Sanciones según 4.1.17	<p>La Operadora otorgará un contrato de fideicomiso de garantía en el que designará fideicomisaria a la API. El patrimonio fideicomiso estará integrado por numerario o por valores de renta fija a precio de mercado, así como por los rendimientos que se obtengan con uno u otros. La aportación inicial que la Operadora hará al fideicomiso será de N\$10,000,000.00 cantidad que se ajustará trimestralmente conforme al IPP.</p>	<p>La Operadora será responsable de que la Terminal se encuentre asegurada, cuando menos, contra los riesgos que se establecen en el Anexo 15 de este contrato, entre los que, de manera enunciativa y no limitativa, se incluyen incendios, colisiones, fenómenos meteorológicos y sismos.</p>	Conservación y mantenimiento a cargo de la Operadora. Información Confidencial	Inversiones. Información Confidencial; Obras específicas. Información Confidencial	<p>La Operadora debe garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones amarradas en el muelle de la terminal y, en general, de las personas y los bienes; para lo cual se encargará de tomar las medidas necesarias para evitar la presencia de personas ajenas a la operación de la Terminal y, en general, ejercer la vigilancia en el área de la misma, efectos para los cuales instalará, a su cargo y costo los equipos y sistemas que especifica el Contrato.</p>	<p>La Operadora deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección del ambiente. La Operadora asume las responsabilidades derivadas de los daños que, en materia de ecología y de protección del ambiente, se causen a partir de la entrega y recepción de la Terminal.</p>		



4.2.6. Carga de los pagos para los concesionarios

En relación con los pagos de contraprestaciones portuarias en otros países, se hacen relevantes los siguientes datos:

En Chile se presenta el pago de la contraprestación para un contrato adjudicado por licitación, el cual para el año 2018 pagó un valor de US D17.954.358; siendo un puerto que movió 11.873.988 toneladas.

En Costa Rica, con base en un contrato de concesión que recién ha entrado en operación presentan dos escenarios. Si moviliza 500.000 TEUs o si moviliza 1.000.000 TEUs, pagaría un canon estimado de USD 7.741.292 y USD 15.482.583 respectivamente.

En México no se obtuvieron valores correspondientes al pago de contraprestaciones o aprovechamientos.

En Panamá para un contrato se presenta para 2018 un canon de USD16.450.052 con 1.965.663 movimientos anuales.

En Ecuador, para un concesionario que movió en el año 2017 4.822.105 toneladas totales, el pago del canon fue de USD7.397.473.

Para Perú no se cuenta con información relacionada con montos de pago de contraprestaciones.

No obstante, la información que se ha podido obtener de los contratos, no hace posible llevar a cabo una comparación frente a lo desarrollado en Colombia donde se obtuvo el total del pago de la contraprestación por cada concesionario.

4.2.7. Usos / inversión actual de los recursos de contraprestación – diferencias en la destinación de la contraprestación

A continuación, se presenta las principales diferencias con respecto a los usos o inversión por concepto de la contraprestación:

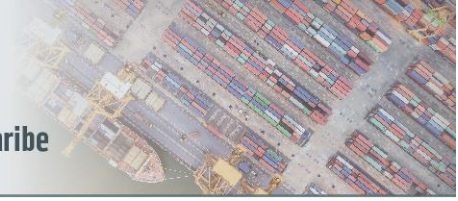


Tabla 31. Usos de los Recursos de Contraprestación Portuaria

PAÍS	USO DE LOS RECURSOS DE LA CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA		
	Supervisión y control de la concesión	Mantenimiento y mejora de la infraestructura de uso común*	Contribución para el desarrollo regional
COLOMBIA		X	
CHILE		X	
COSTA RICA	X		X
PANAMÁ	N/A	N/A	N/A
PERÚ		X	
ECUADOR	N/A	N/A	N/A
MÉXICO		X	

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

(*) Accesos portuarios terrestres y marítimos, dragados de profundización

En el caso de Chile las contraprestaciones se aplican en el mantenimiento o mejoras de las obras de infraestructura de uso común en las siguientes materias: administración y mantenimiento de los bienes comunes, tales como accesos portuarios terrestres y marítimos, dragados de profundización, y otras obras de infraestructura de uso común. A su vez a sostener la operatividad de la administración de los contratos de concesión, supervisión y control de los bienes entregados en los contratos. Los excedentes de utilidades son ingresados al fisco.

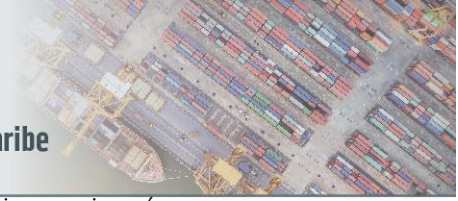
En el caso de Costa Rica dado que una de las contraprestaciones es en concepto de inspección y control del contrato de concesión, se entiende que dichos fondos serán aplicados en las actividades de administración, supervisión y control. La Contribución al Desarrollo Regional se deposita en un Fideicomiso que debe constituir el concesionario.

En el caso de Panamá, el Contrato no establece o prevé aplicaciones de los fondos en actividades específicas provenientes del pago de las contraprestaciones.

En el caso de Perú, el monto de la Inversión Complementaria Adicional (ICA) es transferido por el concesionario a un fideicomiso destinado a las inversiones determinadas en el contrato como: administración y mantenimiento del patrimonio e inversiones en el Puerto del Callao como sistemas de seguridad y protección, mejoras de accesos, Tics, mejoras a los accesos marítimos y área de maniobra, desarrollo de zonas logísticas, etc. Ni los contratos, ni las normas vigentes hacen mención al destino dado a los recursos generados por los pagos mensuales variables.

En el caso de Ecuador el Contrato no establece o prevé aplicaciones de los fondos en actividades específicas provenientes del pago de las contraprestaciones.

En el caso mexicano en los contratos no se especifica el uso o destino de los recursos generados por los concesionarios, si bien siendo sociedades mercantiles, deben afrontar las obligaciones operativas de las mismas, los planes de inversiones comprometidos con la SCT, las obligaciones tributarias y



demás gastos que toda compañía debe afrontar, pues no cuentan con excepciones ni regímenes especiales que las beneficien.

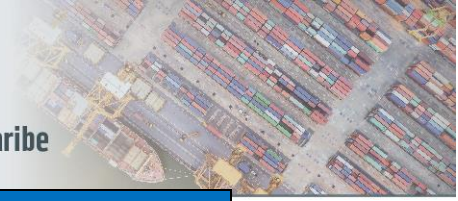
En conclusión, el uso de la contraprestación que recibe el Estado es diverso en los países analizados. Con excepción de Colombia, donde existe una clara destinación de los recursos provenientes de las contraprestaciones portuarias establecida mediante un marco normativo legal, en países como México, Panamá y Ecuador, no se menciona el uso o inversión de los recursos provenientes de contraprestaciones y otros pagos a cargo del concesionario; no se indica ni en el régimen general ni en los contratos el uso que se le da a esos fondos. Perú y Costa Rica instituyen la creación de fondos fiduciarios para depositar determinadas contraprestaciones. Mientras en Chile determina que los ingresos de las empresas portuarias deberán aplicarse a cubrir sus costos de estructura y funcionamiento indicando que los saldos serán ingresados al fisco.

4.2.8. Cuadro comparativo de las principales diferencias en la composición de la contraprestación portuaria en Colombia y países referentes.

A continuación, se presentan las principales diferencias en la composición de la contraprestación portuaria entre Colombia y los países analizados durante el presente documento:

Tabla 32. Cuadro comparativo Principales diferencias por países

PAÍS	PRINCIPALES DIFERENCIAS FRENTE A COLOMBIA
Chile	El componente fijo de la contraprestación chilena se paga una única vez durante el primer año. La metodología (en su componente variable) incluye un valor mínimo que debe pagar la terminal portuaria al Estado en caso de que no se movilice carga o la carga sea inferior a la proyectada. La metodología de contraprestación chilena incentiva la mayor movilización de carga a diferencia de la fórmula colombiana.
Costa Rica	La fórmula costarricense no incluye ninguna clase de cobro por el uso y goce exclusivo de los bienes públicos (componente fijo), incluso cuando la carga movilizada sea cero, esto distribuye totalmente el riesgo de demanda (con respecto a la contraprestación) entre la parte pública y privada. En contraste con la fórmula colombiana que cuenta con un componente fijo.
Panamá	Ambas metodologías son similares en cuanto al espíritu con el cual se definió el componente fijo, para la retribución de los bienes de uso público y el componente variable, para el pago por la carga real movilizada conforme a una tarifa establecida. No obstante difieren en su modo de cálculo y las variables.
Ecuador	Ambas metodologías son similares cuentan con dos partes: un componente fijo y un componente variable, el cual tiene como propósito el pago por la carga real movilizada conforme a una tarifa establecida. No obstante, la parte variable difieren en su modo de cálculo, dado que únicamente diferencia por tipo de carga en contenedor y no contenerizada

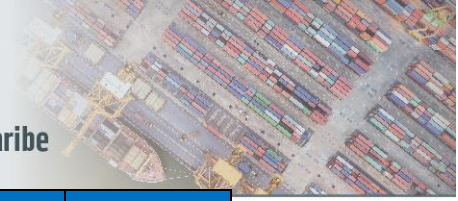


PAÍS	PRINCIPALES DIFERENCIAS FRENTE A COLOMBIA
Perú	La fórmula peruana no incluye ninguna clase de cobro por el uso y goce exclusivo de los bienes públicos, incluso cuando la carga movilizada sea cero. No incluye componente fijo. En contraste con la fórmula colombiana que cuenta con un componente fijo
México	La fórmula mexicana no incluye ninguna clase de cobro por el uso y goce exclusivo de los bienes públicos, incluso cuando la carga movilizada sea cero. No incluye componente fijo. En contraste con la fórmula colombiana que cuenta con un componente fijo. La tasa de la fórmula mexicana es diferenciada para puertos con mayor volumen o menor volumen. El pago de la contraprestación disminuye en los puertos en los cuales se ejecuten inversiones.

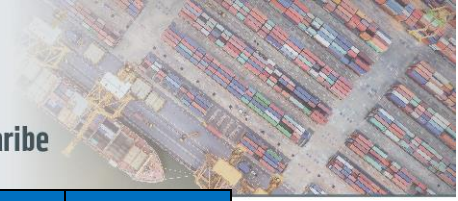
Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.

Tabla 33. Cuadro Comparativo Principales Diferencias entre Países por Variables

PAÍS	COMPONENTE FIJO	COMPONENTE VARIABLE	COMPONENTE ADICIONAL	PAGO	INDEXACIÓN	OTROS FACTORES (**)	METODOLOGÍA POR TIPO DE CARGA	INCENTIVOS DE LA FÓRMULA
Colombia	Sí, pago anual de acuerdo con los bienes de uso de públicos concesionados.	Sí, pago de acuerdo con la carga movilizada.	No Aplica	Anual	IPC	TIR, WAAC, ALFA	La autoridad establece una tarifa por tipo de carga.	No Aplica
Chile	Sí, equivalente a un pago por única vez (*)	Sí, pago de acuerdo con la carga movilizada. El pago nunca será inferior a un pago mínimo establecido previamente.	Sí, únicamente en caso de proceso licitatorio. Pago de desempate de acuerdo con oferta en licitación pública.	Anual	Pagos actualizados a la inflación de los Estados Unidos	No Aplica	No Aplica	El componente variable incluye un incentivo, el cual consiste en si se supera cierta cantidad mínima de carga establecida en el contrato, a partir de ese punto la carga movilizada cuenta con una tarifa menor. A mayor nivel de carga, el puerto paga menos contraprestación por unidad.

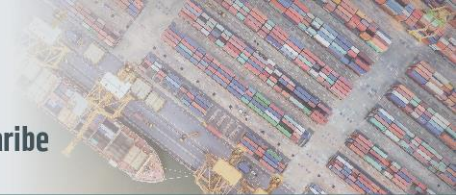


PAÍS	COMPONENTE FIJO	COMPONENTE VARIABLE	COMPONENTE ADICIONAL	PAGO	INDEXACIÓN	OTROS FACTORES (**)	METODOLOGÍA POR TIPO DE CARGA	INCENTIVOS DE LA FÓRMULA
Costa Rica	No Aplica	Cobro de una serie de tasas: canon máximo por explotación (5%), canon por fiscalización (1%) y contribución para el desarrollo regional (2.5%) sobre los ingresos brutos	No Aplica	Anual	No Aplica	No Aplica	No Aplica	No existe pago mínimo en caso de que los ingresos brutos o la movilización de carga sea cero. Por lo anterior, el riesgo de demanda (con respecto al pago de la contraprestación) está completamente compartido entre el Estado y la Concesión Portuaria
Panamá	Sí, Canon fijo anual por el uso de los bienes públicos de acuerdo con avalúo comercial	Sí, pago acuerdo con la carga movilizada, diferenciación por tarifa de transbordo y carga local.	No Aplica	Anual	Quinquenal, promedio del índice del precio al consumidor de los cinco años anteriores.	No Aplica	No existe metodología por tipo de carga. Diferenciación por tarifa de transbordo y carga local.	No Aplica
Ecuador	Sí, Canon anual fijo por el periodo de la concesión (no se encuentra disponible la información de cómo lo calcula la autoridad)	Sí, canon variable de acuerdo con la carga efectivamente movilizada, el cual se multiplica por una tarifa definida previamente.	No Aplica	Mensual	No Disponible	No Aplica	No existe metodología por tipo de carga. Diferenciación por tarifa de Contenedor y para la carga no contenerizada.	No Aplica
Perú	No Aplica	Sí, monto mensual variable determinado sobre un 3% de los Ingresos Brutos o Netos mensuales.	No Aplica	Mensual	No Disponible	No Aplica	No Aplica	No existe pago mínimo en caso de que los ingresos brutos o la movilización de carga sea cero. Por lo anterior, el riesgo de demanda (con respecto al pago de la contraprestación) está completamente compartido entre el Estado y



PAÍS	COMPONENTE FIJO	COMPONENTE VARIABLE	COMPONENTE ADICIONAL	PAGO	INDEXACIÓN	OTROS FACTORES (**)	METODOLOGÍA POR TIPO DE CARGA	INCENTIVOS DE LA FÓRMULA
								la Concesión Portuaria
México	No Aplica	Sí, cobro de una tasa, la cual puede ser del 6% o 9% de acuerdo con la región portuaria sobre los ingresos brutos.	No Aplica	No Disponible	No Disponible	No Aplica	No Aplica	a) Disminución en contraprestación, si se realizan inversiones en los puertos; b) Diferenciación de tarifa de contraprestación de acuerdo con la zona portuaria; c) El riesgo de demanda totalmente compartido entre la parte pública y privada.

Elaboración: Duarte & Morales. Fuente: Talasonómica.



5. Recomendaciones

5.1. En relación con la política del sector

Es importante que la política portuaria del sector tenga una visión integral y estratégica, que considere las actuales condiciones nacionales e internacionales, que son sustancialmente distintas a las que caracterizaban el sector portuario cuando se inició el proceso de privatización y otorgamiento de las concesiones en los años noventa. Los procesos de integración vertical y horizontal, la concentración del mercado naviero a nivel mundial, la aparición de grandes buques con mayor capacidad y el aumento significativo de concesiones portuarias en el país y en América Latina y el Caribe, genera un nuevo escenario de competencia.

La política debe estar soportada en un estudio de la capacidad portuaria del país, que permita ser actualizado en el tiempo; permitiendo determinar las necesidades de inversión pública y privada en infraestructura portuaria, las zonas portuarias y el tipo de carga, así como también tener la información necesaria para aprovechar la capacidad portuaria con que cuenta el país, considerando las características del comercio exterior colombiano.

En relación con los plazos máximos de las concesiones, es necesario revisar el escenario jurídico de cara al vencimiento de las concesiones que han agotado en Colombia la primera y única prórroga, considerando que hay un porcentaje importante de concesiones que para el año 2032 tienen vencimiento del contrato de concesión; esta definición resulta particularmente importante para las inversiones que se quieren proyectar a largo plazo.

Así mismo, es recomendable incluir incentivos a la productividad y las inversiones adicionales, que garanticen que el modelo portuario colombiano se mantenga actualizado para enfrentar los retos del mercado marítimo internacional. Estos incentivos permitirían que la infraestructura que revierte al Estado al final de cada concesión cuente con los estándares internacionales requeridos y se garantice una continuidad a largo plazo de la eficiencia del modelo portuario nacional.

Es fundamental que el marco legal de las concesiones portuarias permita una mayor flexibilidad y menor regulación en materia de inversiones, ya que como se ha evidenciado en los primeros capítulos, el contexto internacional ha venido generando nuevas exigencias, que demandan una dinámica y la necesidad de cambiar las inversiones proyectadas para ajustarlas a necesidades del mercado.

Los recursos pagados por los concesionarios por contraprestación portuaria deben destinarse a la mejora de la infraestructura pública al servicio de los terminales portuarios (profundidad de los canales y vías marítimas, áreas de maniobra, obras de protección, vías terrestres de acceso, disponibilidad de líneas férreas, etc.) así como en función de los programas y proyectos futuros para el impulso de las regiones portuarias con una deficiente infraestructura a cargo de la Nación¹²³. Es importante evaluar mecanismos de flexibilidad en las inversiones, de manera que incluso sea posible

¹²³ Durante el estudio se identificó que ante la necesidad de mejorar la profundidad de las vías marítimas o la calidad de la infraestructura pública, algunos concesionarios decidieron anticipar la contraprestación portuaria.



que los concesionarios destinen recursos para el dragado de los canales o vías de acceso y sean considerados para ajustar los pagos futuros de contraprestación portuaria.

Para que lo anterior sea posible es fundamental que la nueva política incluya la revisión del modelo institucional, adecuando las normas e instrumentos jurídicos para fortalecerlos y alinearlos con los nuevos objetivos sectoriales de manera que se faciliten los cambios y mejoras, impulsando el sector.

En materia de planes portuarios, el criterio básico del diseño institucional que se sugiere es la formulación y puesta en ejecución de planes maestros y proyectos de inversión en cada uno de las zonas portuarias de Colombia.

5.2. En relación con el modelo contractual de concesiones

El esquema contractual para el otorgamiento de puertos en Colombia ha sido un modelo exitoso que ha evolucionado, se ha normalizado y en la actualidad se cuenta con un marco jurídico que establece los requisitos para el diseño, estructuración de los contratos de concesión portuaria, obligaciones y deberes de los concesionarios. No obstante, a continuación, se describen otras recomendaciones, elementos y consideraciones a tener en cuenta para el diseño de un modelo y contrato de concesión portuaria:

a) Objetivos alineados al proyecto

El diseño del esquema de concesión debe estar alineado con los objetivos particulares del proyecto portuario. En las inversiones ofertadas, comprometidas, obligatorias y/o las futuras ampliaciones, según el caso, se deben tener en cuenta las situaciones específicas del puerto objeto de la concesión, la realidad del mercado en la región de influencia del proyecto y de los demás terminales y puertos en la región.

b) Variables del diseño de la concesión

En general la determinación del esquema de concesión requiere de la definición de elementos claves, tales como:

- Definición precisa del puerto, área de la concesión y activos incorporados en la licitación
- Plazo de la concesión
- Criterios de acuerdo o variable de adjudicación apropiada
- Oportunidades y obligaciones del concesionario respecto de las inversiones;
- Relación entre el concesionario y la autoridad concedente;
- Los parámetros para la participación de particulares en el proceso.



d) Esquema de concesión

De acuerdo con las investigaciones efectuadas en el estudio, los esquemas de concesión acertados se basan en la determinación de las mínimas regulaciones y obligaciones necesarias para el concesionario, actuando vía de los incentivos para que éste realice oportunamente las inversiones que estime necesarias para cumplir con los objetivos de calidad de servicio y de tarifas al usuario; y para que se comporte como si estuviera en competencia, aunque no siempre existan otros frentes competitivos en el mismo puerto o en otro cercano.

e) Plazo de las concesiones y extensiones

El contrato debe ajustarse a un plazo razonable, que garantice la viabilidad financiera del proyecto, se sugiere contemplar extensiones o un mayor plazo en el evento que el concesionario realice determinadas inversiones adicionales. Por ejemplo, optar por asegurar al concesionario un plazo fijo inicial, el cual se extienda en un determinado número de años, con la condición de que realice ciertas obras de expansión.

f) Niveles de calidad de servicio

El contrato debe establecer estándares mínimos de calidad, de productividad, eficiencia y eficacia; también indicadores de última generación. Adicionalmente estos indicadores darán al concesionario tendrá un marco jurídico más estable y unas reglas claras de juego en cuanto a la evaluación de la eficiencia en su operación y servicio, el usuario que accede al servicio público tendrá unas garantías mínimas de servicio, y la autoridad encargada de la supervisión tendrá unos criterios definidos para desarrollar su actividad de control y seguimiento.

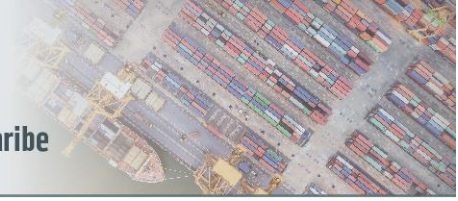
Se recomienda evaluar los estándares mínimos de desempeño desarrollados e incluidos en los contratos de los modelos portuarios de Chile, Costa Rica y Perú como referentes regionales, y otros indicadores de más reciente generación que no solo incluyan productividad.

5.3. En relación con la estructuración de un modelo de contraprestación equilibrada

Considerando la evolución de la metodología de contraprestación en Colombia y el análisis comparativo frente a Chile, Panamá, Costa Rica, Ecuador, Perú, México, se puede concluir que la fórmula de contraprestación colombiana se caracteriza por:

- Ser muy compleja en cuanto al gran número de variables¹²⁴ incluyendo un factor alfa en función de la recuperación de la inversión y una TIR o WAAC; dichos elementos no se incorporan en ningún país analizado.
- Incluye un componente fijo que busca retribuir al Estado el uso de bienes públicos entregados en concesión, incluida el área acuática, área terrestre e infraestructura, el cual

¹²⁴ Las cuales en algunos casos no cuenta con un sustento teórico claro, como por ejemplo los dos puntos adicionales del componente variable o el 12% del WAAC o TIR.



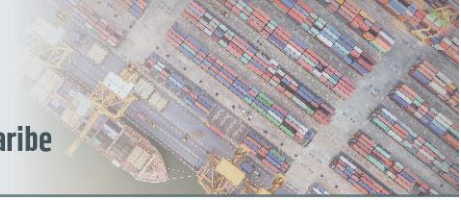
no tiene en consideración la calidad de la infraestructura de acceso al puerto a cargo de la Nación (profundidad de los canales y vías marítimas, áreas de maniobra, obras de protección, vías terrestres de acceso, disponibilidad de líneas férreas, entre otras).

- No cuenta con un incentivo a la mayor movilización de carga, dado que el precio de la contraprestación crece en función de la carga movilizada, limitando así el aprovechamiento de economías de escala o la disminución de la tarifa a cambio de altos volúmenes de carga; haciendo menos competitivos a los puertos colombianos en comparación con otros países de la región.
- Desincentiva la ejecución de grandes inversiones propuestas por las concesiones portuarias en tecnología e infraestructura con un *payback* superior a los 20 años.
- Impacta las concesiones existentes que requieren, en un negocio en marcha, realizar grandes inversiones en equipo e infraestructura, exigiéndoles un cambio de metodología de contraprestación ante cambios sustanciales del plan de inversiones e imponiéndoles un valor adicional de contraprestación (factor alfa), sin tener en cuenta, en el caso de los terminales que ya han hecho su extensión de plazo, el tiempo requerido para la recuperación de la inversión encaminada a aumentar la productividad y eficiencia de terminal portuario
- Tiene como propósito asegurar el recaudo fiscal por encima de la comprensión de los riesgos a los que está expuesto el negocio portuario, entre mayor es la inversión y mayor es el plazo de la concesión, mayor es la incertidumbre a la cual está expuesto el puerto, ya sea por riesgos exógenos (decrecimiento del ciclo económico, variaciones de las condiciones del mercado, avances tecnológicos, cambios en el riesgo país, tributarios o legales) o riesgos endógenos (mayores costos fijos o variables, cambios en la productividad, entre otros.)
- La fórmula de contraprestación no tiene en cuenta el tipo de servicio (público o privado) o la región portuaria en la que está ubicada la instalación; en términos de riesgo, costos de operación, competencia y desarrollo no es lo mismo la operación de un puerto ubicados en diferentes zonas portuarias. Tampoco tiene en cuenta la tasa predial diferenciada por cada región para efectos del cálculo del valor fijo de la contraprestación; se usa el mismo valor de metro cuadrado para efectos de la liquidación del valor de las áreas terrestres en la contraprestación portuaria en todas las zonas portuarias del país, sin reconocer sus diferencias.

Considerando los elementos expuestos se considera necesario revisar la metodología contraprestación del Conpes 3744, de manera que los intereses del Estado y del Concesionario estén alineados, y se incorpore el componente de riesgo de la inversión portuaria.

Analizar la posibilidad de incluir en la fórmula de contraprestación un estímulo para las concesiones portuarias que promuevan las terminales de servicio público, puertos especializados en la movilización de algunos tipos de carga que son de importancia para el desarrollo nacional o el desarrollo portuario.

Se recomienda la revisión de cada uno de los componentes de la fórmula de contraprestación con el propósito de incentivar la inversión y la movilización de carga que se traduzcan en mayor eficiencia y



productividad para la economía colombiana. Esta reformulación debería incluir el diseño de una nueva fórmula de contraprestación más simple y transparente, de acuerdo con el análisis comparado, países como Chile, Panamá, Costa Rica, Ecuador, Perú y México, que utilizan metodologías de contraprestación con menos variables y en las que se alinean los intereses del concesionario y del estado.

Se recomienda eliminar de la fórmula de contraprestación el factor alfa, el cual tiene como propósito aumentar la contraprestación en función del periodo de recuperación de la inversión, lo cual desincentiva las altas inversiones en obras civiles, maquinaria y tecnología de los puertos.

5.4. Incentivos a la inversión y convergencia regulatoria entre las metodologías de las contraprestaciones en concesiones antiguas y nuevas en Colombia

En el marco del nuevo Plan de Expansión Portuario y conforme se realice la revisión integral de la fórmula de contraprestación, se recomienda el estudio y el diseño de un mecanismo que incentive las inversiones adicionales para las concesiones existentes.

No obstante, si una concesión en marcha tiene fórmula de contraprestación distinta a la del Conpes 3744 y desea realizar inversiones adicionales que puedan ser consideradas como “modificaciones sustanciales” sobre los bienes de uso público con el fin de hacerse más competitiva y eficiente, ésta debe empezar a liquidar su contraprestación conforme esta fórmula. Incluso las inversiones por encima de los compromisos mínimos del proyecto implican un ajuste en la contraprestación, aun cuando los contratos estén regidos por el Conpes 3744 de 2013. Las dos situaciones, el cambio a la nueva metodología o el recalcular de la contraprestación, afectan el modelo financiero del concesionario, razón por la cual los concesionarios existentes deciden abstenerse de realizar modificaciones sustanciales sobre el plan de inversión, afectando la productividad y eficiencia de los puertos existentes en Colombia y el comercio exterior.

Por lo anterior la revisión de la fórmula de la contraprestación, debería permitir la conformación de una fórmula en la que se promueva una transición pacífica de otras metodologías subsistentes a la última metodología vigente; adicionalmente esto podría ayudar a unificar los proyectos portuarios en una sola metodología de contraprestación.

5.5. Incentivos para promover la inversión y la productividad en Colombia

Un buen diseño económico de la concesión debe considerar una relación equilibrada entre tarifas, servicios, inversión y contraprestaciones portuarias. La operación debe generar apropiados ingresos para el concesionario por el cobro de tarifas a los usuarios; pero también generar egresos por inversiones para entregar los niveles de calidad de servicio exigidos por normativa, por el contrato o por los clientes en un ambiente de competencia en el mercado; y también genera egresos por pago de contraprestación, impuestos de renta, IVA, entre los principales conceptos de erogación en el caso de concesiones en Colombia.

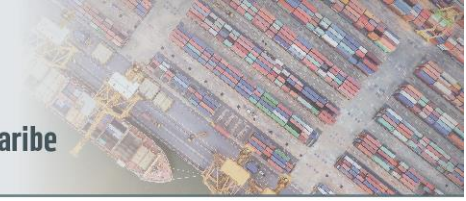


En términos generales dentro de los principales incentivos a la inversión en un mercado de servicios portuarios se pueden ser tenidos en cuenta, están:

- Tamaño atractivo que permita aprovechar economías de escala.
- Libertad para realizar inversiones en mejoras, expansión, equipamiento.
- Libertad para realizar inversiones en nuevas terminales.
- Plazos razonables de las concesiones que hagan viables los proyectos.
- Reconocimiento del valor residual de infraestructura aportada, pago al término de la concesión.
- Adecuado nivel de competencia en el mercado del proyecto
- Libertad comercial, de servicios y tarifas
- Libertad para acuerdos comerciales de mejor calidad de servicios
- Libertad para proveer servicios complementarios, especiales.

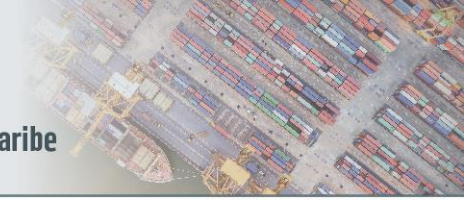
Elementos como la libertad para realizar inversiones en mejoras, y el reconocimiento del valor residual de infraestructura, podrían ser considerados en el modelo colombiano de concesión.

En particular desde el punto de vista de incentivos a la inversión es importante que el Gobierno evalúe la conveniencia a largo plazo de las inversiones adicionales por cuenta y riesgo de los concesionarios, las cuales, pueden traer consigo beneficios significativos a la competitividad nacional y proveer al Gobierno de nuevas y mejores tecnologías e infraestructura portuaria que revertirá a la nación al finalizar la concesión. Se sugiere facilitar y simplificar el proceso para realizar inversiones adicionales de manera que se incentiven las inversiones que permitan mantener el liderazgo de los puertos colombianos en la región, mantener las concesiones portuarias en funcionamiento continuo y eficiente como lo establece la ley 1ª de 1991 y así garantizar su eficiencia y máxima utilización como lo exigen los contratos de concesión.

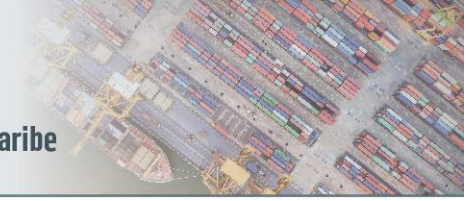


ANEXO No. 1 (Listado de contraprestaciones pagadas en 2017-2018 ZP BARRANQUILLA)

	SOCIEDAD PORTUARIA	CONTRATO	2017	2018	METODOLOGÍA
1.	VOPAK COLOMBIA S.A.	Contrato 03 de 1993	USD 147.771,60	USD 147.904,80	CONPES 3744 DE 2013
2.	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA	Contrato 08 de 1993	USD 2.608.023,22	USD 2.700.623,92	Decreto 1873/2008
3.	SOCIEDAD PORTUARIA BOCAS DE CENIZA S.A.	Contrato 23 de 1998	USD 225.720,64		CONPES 2680 DE 1993
4.	SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A.	Contrato 26 de 2004	USD 28.671,60	USD 28.671,60	CONPES 2680 DE 1993
5.	SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A.	Contrato 27 de 2004	USD 75.940,80	USD 75.940,80	CONPES 2680 DE 1993
6.	SOCIEDAD PORTUARIA RIO GRANDE S.A.	Contrato 29 de 2004	USD 75.895,20	USD 75.895,20	CONPES 2680 DE 1993
7.	SOCIEDAD PORTUARIA RIO GRANDE S.A.	Contrato 31 de 2006	USD 69.499,80	USD 69.499,80	CONPES 2680 DE 1993
8.	SOCIEDAD PORTUARIA RIVER PORT S.A.	Contrato 30 de 2006	USD 156.630,69	USD 156.630,69	CONPES 2680 DE 1993
9.	OMNIPORT S.A (ANTES PIZANO)	Contrato 32 de 2006	USD 3.997,07	USD 3981,99	CONPES 2680 DE 1993
10.	SOCIEDAD PORTUARIA DEL CARIBE S.A.	Contrato 35 de 2007	USD 27.304,4	USD 27.124,86	CONPES 2680 DE 1993

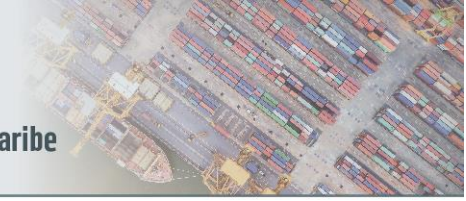


11.	SOCIEDAD PORTUARIA RIOMAR S.A.	Contrato 38 de 2008	USD 3.414,43	USD 3.553,56	CONPES 2680 DE 1993
12.	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA	Contrato 39 de 2009	USD 100.336,80	USD 100.336,80	CONPES 2680 DE 1993
13.	COMPAS S.A.	Contrato 40 de 2009	USD 117.320,40	USD 117.320,40	CONPES 2680 DE 1993
14.	BITCO S.A.	Contrato 41 de 2010	USD 506.929,85	USD 506.929,84	CONPES 2680 DE 1993
15.	SOCIEDAD PORTUARIA MARINAS DEL CARIBE	Contrato 47 de 2011	USD 34.132,10	USD 34.370,25	CONPES 2680 DE 1993
16.	SOCIEDAD PORTUARIA AQUAMAR S.A.	Contrato 45 de 2011	USD 17.363,54	USD 15.381,00	CONPES 2680 DE 1993
17.	SOCIEDAD PORTMAGDALENA S.A.	Contrato 3-0001 de 2013	USD 129.676,20	USD 189.251,40	CONPES 3744 DE 2013
18.	SOCIEDAD PORTUARIA NOVO PORTO S.A.	Contrato 3-0004 de 2014	USD 108.063,00	USD 114.273,60	CONPES 3744 DE 2013
TOTAL			USD 4.436.691,36	USD 4.367.690,50	


ANEXO No. 2 (Concesiones Río Magdalena)

La siguiente tabla relaciona la información de la contraprestación de las concesiones portuarias ubicadas a lo largo del río Magdalena para el año 2019, incluyendo las de la zona portuaria de Barranquilla enunciadas en la tabla 5. Concesiones portuarias en Colombia, y aquellas que no fueron consideradas en la misma al no encontrarse ubicadas en ninguna de las zonas portuarias objeto de este estudio.

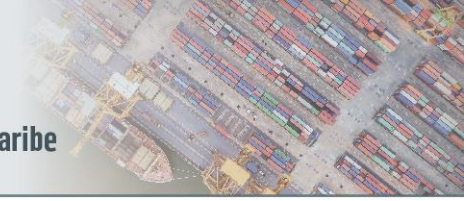
	CONCESIONARIO	CONTRATO	CONTRAPRESTACIÓN AÑO 2019	METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
1	VOPAK COLOMBIA S.A.	Contrato 3 de 1993. Otrosí 4. Resolución 196 del 23 de junio de 2015	387.539.059	CONPES 3744 DE 2013
2	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA	Contrato 008 de 1993. Otrosí 007 de 23 de diciembre de 2008	8.054.575.469	Decreto 1873/2008
3	SOCIEDAD PORTUARIA BOCAS DE CENIZA	Contrato 23 de 1998. Otrosí 1 del 9 de diciembre de 2004	678.018.763	CONPES 2680 DE 1993
4	SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS	Contrato 26 de 2004	86.281.446	CONPES 2680 DE 1993
5	SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS	Contrato 27 de 2004	228.528.649	CONPES 2680 DE 1993
6	SOCIEDAD PORTUARIA PALERMO	Contrato 28 de 2004. Otrosí 1 del 7 de julio de 2006	34.199.220	CONPES 2680 DE 1993
7	SOCIEDAD PORTUARIA RIO GRANDE	Contrato 29 de 2004	228.391.425	CONPES 2680 DE 1993
8	SOCIEDAD PORTUARIA RIVER PORT	Contrato 30 de 2006. Otrosí 1 del 2 del 27 de mayo de 2009	471.348.465	CONPES 2680 DE 1993
9	SOCIEDAD PORTUARIA RIO GRANDE SA (ANTES SPRB)	Contrato 31 de 2006. Otrosí 2 del 19 de febrero de 2009	209.145.748	CONPES 2680 DE 1993



	CONCESIONARIO	CONTRATO	CONTRAPRESTACIÓN AÑO 2019	METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
10	ONMIPORT SA (ANTES PIZANO S.A.)	Contrato 32 de 2006	11.857.244	CONPES 2680 DE 1993
11	PALERMO SOCIEDAD PORTUARIA	Contrato 34 de 2007. Otrosí 3 del 23 de diciembre de 2008	426.700.082	CONPES 2680 DE 1993
12	SOCIEDAD PORTUARIA DEL CARIBE	Contrato 35 DE 2007	81.873.574	CONPES 2680 DE 1993
13	SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE MALLORQUÍN	Contrato 36 DE 2007	292.193.400	CONPES 2680 DE 1993
14	SOCIEDAD PORTUARIA RIOMAR (ANTES PESCAMAR)	Contrato 38 DE 2008	10.693.728	CONPES 2680 DE 1993
15	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BARRANQUILLA	Contrato 39 DE 2009	301.943.532	CONPES 2680 DE 1993
16	COMPAS. ZUP	Contrato 40 DE 2009. Otrosí del 9 de abril de 2013	309.064.740	CONPES 2680 DE 1993
	COMPAS. Infraestructura		43.987.540	
17	BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY. ZUP	Contrato 41 de 2010. Resolución 280 del 1 de septiembre de 2014	999.511.309	CONPES 2680 DE 1993
	BARRANQUILLA INTERNATIONAL TERMINAL COMPANY. Infraestructura		525.992.682	
18	SOCIEDAD PORTUARIA INTEGRAL DE COLOMBIA - SODINTEC	Contrato 42 de 2010. Otrosí 2 del 24 de septiembre de 2012	322.447.699	CONPES 2680 DE 1993
19	SOCIEDAD PORTUARIA MICHELLMAR. ZUP	Contrato 43 de 2010. Otrosí 1 del 16 de agosto de 2010	520.617.326	CONPES 2680 DE 1993
	SOCIEDAD PORTUARIA MICHELLMAR. Infraestructura		5.618.965	



	CONCESIONARIO	CONTRATO	CONTRAPRESTACIÓN AÑO 2019	METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
20	SOCIEDAD PORTUARIA AQUAMAR S.A.	Contrato 45 de 2011	46.286.043	CONPES 2680 DE 1993
21	SOCIEDAD PORTUARIA MARINAS DEL CARIBE	Contrato 47 de 2011. Otrosí 1 del 28 de octubre de 2014	244.204.171	CONPES 2680 DE 1993
22	PORTMAGDALENA	Contrato 3-0001 del 30 de diciembre de 2013	387.539.059	CONPES 3744 DE 2013
23	NOVO PORTO SOCIEDAD PORTUARIA S.A.	Contrato 3-0004 del 26 de noviembre de 2014	273.252.360	CONPES 3744 DE 2013
24	SOCIEDAD PORTUARIA DE BARRANCABERMEJA. ZUP	Contrato 01 de 2008	146.863.041	ACUERDO 135
	SOCIEDAD PORTUARIA DE BARRANCABERMEJA. Infraestructura		190.043.134	
25	SOCIEDAD PORTUARIA DE PUERTO BERRÍO	Otrosí 1 del 10 de agosto de 2010	187.181.217	
26	SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE GALÁN. ZUP	Contrato 04 de 2009	67.793.744	ACUERDO 135
	SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE GALÁN. Infraestructura		20.932.116	
27	SOCIEDAD NAVIERA CENTRAL. ZUP	Contrato 05 de 2009	21.028.284	ACUERDO 135
	SOCIEDAD NAVIERA CENTRAL. ZUP		17.185.831	
28	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE MAGANGUÉ. ZUP	Contrato 06 de 2009	25.854.001	ACUERDO 135
	SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE MAGANGUÉ. Infraestructura		26.470.347	



	CONCESIONARIO	CONTRATO	CONTRAPRESTACIÓN AÑO 2019	METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA CONTRAPRESTACIÓN
29	SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE	Contrato 07 de 2010	286.584.667	ACUERDO 135
30	SOCIEDAD PORTUARIA PUERTO PIMSA	Contrato 09 de 2010	151.712.162	ACUERDO 135
31	SOCIEDAD PORTUARIA COAL CORP. ZUP	Contrato 10 de 2010	144.733.106	ACUERDO 135
	SOCIEDAD PORTUARIA COAL CORP. Infraestructura		28.283.808	
32	SOCIEDAD PORTUARIA MULTIMODAL DEL RIO GRANDE DE LA MAGDALENA. ZUP	Contrato 11 de 2011	23.487.369	ACUERDO 135
	SOCIEDAD PORTUARIA MULTIMODAL DEL RIO GRANDE DE LA MAGDALENA. Infraestructura		58.999.710	
33	SOCIEDAD PORTUARIA DE CAPULCO	Contrato 13 de 2011	90.339.002	ACUERDO 135
34	ECOPETROL	Contrato 14 de 2012	29.840.358	ACUERDO 135
35	ECOPETROL	Resolución de Homologación N. 000036 del 14 de febrero de 2011	95.036.078	ACUERDO 135
36	IMPALA TERMINAL	Contrato 3-0002 del 5 de febrero de 2014	1.448.752.253	CONPES 3744 DE 2013
37	TERMINAL FLUVIAL ANDALUCÍA	Contrato 3-005 del 24 de enero de 2015	52.775.599	CONPES 3744 DE 2013
38	SOCIEDAD PORTUARIA LA GLORIA	Contrato 3-005 del 24 de enero de 2015	119.525.394	CONPES 3744 DE 2013
TOTAL			18.415.232.916	