

OTROSI No. 1 DE 2014 AL CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA No. 006 DE 30 DE JULIO DE 2010.

Entre los suscritos a saber, por una parte **ANDRÉS FIGUEROA SERPA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.683.020 de Bogotá, quien en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual de la Agencia Nacional de Infraestructura, nombrado mediante Resolución No. 423 del 3 de marzo de 2014 y debidamente facultado de conformidad con lo establecido por el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011 y el numeral 13.3 del artículo primero de la Resolución No. 308 del 27 de marzo de 2013, actúa en nombre y representación de la Agencia Nacional de Infraestructura, quien en adelante se llamará "**LA AGENCIA**", y por otra parte, **CARLOS ALBERTO LUNA CABRERA**, identificado con la cédula de ciudadanía número 12.187.070 de Garzón - Huila, en su calidad de Representante Legal (Suplente) de **SOCIEDAD PORTUARIA CENTRAL CARTAGENA S.A.**, según consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, que forma parte integral de este otroSI, y quien en adelante se llamará "**EL CONCESSIONARIO**", hemos convenido suscribir el presente **OTROSI**, previas las siguientes

### CONSIDERACIONES

1. Que a través de Resolución No. 564 de 31 de agosto de 2007, el Instituto Nacional de Concesiones – INCO aprobó solicitud de concesión y fijó las condiciones para el otorgamiento de una concesión portuaria a la "Sociedad Puerto de Hidrocarburos S.A.", en el puerto de Cartagena de Indias.
2. Que mediante Resolución No. 462 de 3 de septiembre de 2009, complementada y aclarada por la Resolución 598 del 9 de noviembre de 2009, el INCO otorgó formalmente una concesión a la Sociedad Puerto de Hidrocarburos S.A., para la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquellas o éstos, para la operación de las instalaciones portuarias allí construidas, por el término de veinte (20) años, a cambio de la contraprestación.
3. Que a través de la Resolución No. 145 de 28 de abril de 2010, el INCO autorizó la cesión de la concesión portuaria otorgada a la Sociedad Puerto de Hidrocarburos S.A., a la SOCIEDAD PORTUARIA CENTRAL CARTAGENA S.A.
4. Que el 30 de julio de 2010, se suscribió el contrato de concesión portuaria No. 006 de 2010, en adelante el "**Contrato**", entre **EL CONCESSIONARIO** y el INCO, con el objeto de permitir al **CONCESSIONARIO** la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias para la operación de las instalaciones portuarias allí construidas, localizadas en el sector de Mamonal, Distrito de Cartagena- Departamento de Bolívar, por el término de veinte (20) años, a cambio de la contraprestación establecida en la cláusula Octava de ese Contrato.

5. Que mediante Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, se cambió la naturaleza jurídica y la denominación del INCO, pasando de ser un establecimiento público a una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial denominada Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte, disponiendo en su artículo 25 que los derechos y obligaciones que a la

2

fecha de expedición del mismo tuviera el INCO, continuarían a favor y a cargo de LA AGENCIA.

6. Que el 26 de junio de 2012, mediante comunicación No. 2012-409-017845-2, EL CONCESIONARIO informó a la Entidad, que en virtud del Contrato de Concesión No. 006 de 2010, su obligación es operar inicialmente con la infraestructura portuaria existente y con el muelle flotante y en el mes 25 del Contrato iniciar la construcción del muelle fijo en "T", pero que según los estudios realizados y los diseños proyectados esa forma de muelle no es la ideal para el correcto atraque de las embarcaciones y por ello presenta tres opciones de diseño para el mencionado muelle, a fin de que fuera autorizado el cambio y se indicará el trámite que debía surtir dicha modificación.

7. Que el 28 de agosto de 2012, mediante memorando No. 2012-409-024747-2, el supervisor técnico del Contrato rindió concepto técnico, en el que concluyó lo siguiente:

**CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Los puntos de coordenadas del muelle en espigon y la pila de amarre se encuentran dentro del área otorgada en concesión, la modificación de la ingeniería básica del muelle no implica mayores volúmenes de carga, ofrece a las embarcaciones maniobras más seguras y confiables al momento de las operaciones de atraque, muelleaje, zarpe y emergencia, adicionalmente se recomienda que los cambios que se le realicen al muelle, deben quedar plasmados en el Reglamento Técnico de Operaciones - RTO.

En la CLAUDSULA QUINTA del contrato, se pactó que, al inicio del mes 25 de ejecución del contrato de concesión empezará la construcción de un muelle fijo en T, el inicio de actividades de construcción se contradije en la CLAUDSULA SEPTIMA, ya que en el mes 25 se inician actividades de ingeniería y diseño, y revisión de diseños. Para evitar incumplimientos en el contrato el concesionario realizó las actividades de diseño antes del mes 25 para cumplir lo descrito en la CLAUDSULA QUINTA, empezará actividades de construcción al inicio del mes 25, no está de más aclarar que dentro del cronograma de actividades descritas en la CLAUDSULA SEPTIMA del contrato, el concesionario ya cumplió con los ítems de ingeniería y Diseño y Revisión de Diseño, un año antes de la ejecución, las actividades de construcción inician en el mes 37 y terminan en el mes 48.

Técnicamente, la nueva infraestructura propuesta ofrece favorablemente mayor seguridad para las operaciones del terminal, sin embargo este debe ser revisado por el personal que presta el apoyo jurídico a la Vicepresidencia de Gestión Contractual y se deben verificar las implicaciones que estos cambios generarían al contrato.

Se recomienda mediante un Otrosí, aclarar las condiciones que se presentan en la CLAUDSULA QUINTA Y CLAUDSULA SEPTIMA del contrato (...) y adicionalmente la modificación del contrato, se debe aclarar las especificaciones técnicas de la nueva ingeniería básica del muelle. (...)" (Resaltado fuera de texto).

8. Que el 4 de enero de 2013, mediante el memorando No. 2013-101-000215-3, la Gerencia de Asesoría Legal (1) - Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica de LA AGENCIA, conceptú sobre la solicitud de la Gerencia de Grupo Interno de Trabajo Portuario, en relación con la modificación de diseño del muelle previsto en el Contrato, cuyas conclusiones fueron, entre otras, que el cambio de diseño del muelle no afecta las condiciones en que fue otorgado el Contrato y en esta medida no implica surtir el procedimiento previsto en el artículo 24 del Decreto

4735 de 2009, señalando en todo caso, que de adoptarse una alternativa de diseño diferente a la prevista Muelle en "T", debe elaborarse un otrosí para indicar las especificaciones definitivas del muelle a construir, aprobar la construcción de la infraestructura adicional (pila de amarre) y corregir algunas inconsistencias encontradas en el texto de la minuta contractual.

9. Que el Decreto No. 0320 de 27 de febrero de 2013, expedido por el Ministerio de Transporte reglamenta las garantías para actividades portuarias en áreas marítimas y fluviales.

10. Que el 3 de octubre de 2013, a través de comunicación No. 2013-409-039932-2, EL **CONCESIONARIO** solicitó ampliación del plazo para la construcción del muelle con el nuevo diseño hasta agosto de 2016, dada la necesidad de agotar los trámites ante las autoridades ambientales con jurisdicción sobre el proyecto.

11. Que el 20 de febrero de 2014, el Interventor del **Contrato**, "Consultores de Ingeniería UG 21" - Sucursal Colombia, mediante comunicación Rad. ANI-2014-409-007900-2, recomendó acoger la alternativa No. 3 de diseño del muelle propuesta por **EL CONCESIONARIO** y dejar expresa constancia en el otrosí a suscribir, que ni la forma del muelle ni sus dimensiones fueron determinantes para el otorgamiento de la Concesión y que el volumen anual de la carga no puede superar las 35.000 toneladas pactadas en el **Contrato**.

12. Que el 28 de febrero de 2014, mediante radicado No. 2014-409-009565-2, **EL CONCESIONARIO** adicionó la solicitud de modificación presentada inicialmente y el 14 de marzo de 2014 mediante comunicación No. 2014-409-012923-2 la aclaró así:

**PRESUPUESTO DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN**

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANT.	UNIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1.0	ESTRUCTURA MUELLE	1	GBL	\$	1.736.910,000	\$ 1.736.910,000
2.0	INSTALACIÓN ELÉCTRICA E ILUMINACIÓN	1	GBL	\$	161.787,658	\$ 161.787,658
3.0	LÍNEAS DE CARGA, CONTRAMANDO, AGUA, NEUMÁTICAS Y DRENAJES.	1	GBL	\$	276.965,027	\$ 276.965,027
4.0	ADecuACIONES PARA MOVILIDAD Y LOGÍSTICA	1	GBL	\$	72.752,000	\$ 72.752,000
5.0	INTERVENCIÓN DE CONSTRUCCIÓN	1	GBL	\$	510.000,000	\$ 510.000,000
6.0	PERMISOS, IMPREVISTOS Y VARIOS	1	GBL	\$	150.000,000	\$ 150.000,000
<b>SUBTOTAL OBRAS</b>				<b>\$</b>	<b>2.908.414,685</b>	<b>\$ 2.908.414,685</b>
<b>Administración (20%)</b>				<b>\$</b>	<b>581.682,927</b>	<b>\$ 581.682,927</b>
<b>Utilidad (7%)</b>				<b>\$</b>	<b>203.589,028</b>	<b>\$ 203.589,028</b>
<b>Imprevistos (3%)</b>				<b>\$</b>	<b>87.252,441</b>	<b>\$ 87.252,441</b>
<b>IVA (16%)</b>				<b>\$</b>	<b>32.574,241</b>	<b>\$ 32.574,241</b>
<b>COSTO TOTAL</b>				<b>\$</b>	<b>3.813.513,933</b>	<b>\$ 3.813.513,933</b>

Tasa de Cambio USD 2.000

USD 1.906.756,67

**SOLICITUD:**

**Ampliar el plazo** para la ejecución de las obras de construcción del muelle con el nuevo diseño en "T" hasta agosto de 2016, considerando el plazo para que se suscriba el correspondiente otrosí al contrato de concesión inicial. Una vez se suscriba el anterior documento **iniciaremos los trámites** correspondientes ante las autoridades ambientales con jurisdicción sobre el proyecto para la modificación del plan de manejo ambiental aprobado por **CARDIQUE**.

**RAZONES POR LAS CUALES SE PRESENTA LA SOLICITUD:**

- **Modificación del diseño del muelle** fijo a construir a una forma de "T" que presenta mejores condiciones de seguridad y eficiencia de las operaciones portuarias sin aumentar la capacidad

24

instalada, lo que en opinión contenida en concepto jurídico Memorando 2013-101-000215 de la ANI, se puede formalizar mediante la suscripción del correspondiente Otrosí.

- Que el nuevo diseño implica adelantar actuaciones ante las autoridades ambientales con el fin de determinar la necesidad o no de una modificación al PMA.

- Que los mayores costos e inversiones que genera el nuevo diseño serán asumidos en su totalidad por la Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A.

- La capacidad instalada es de 35.000 toneladas año; se estima llegar a esta capacidad máxima para el año 2016 y el volumen es proporcional a las exigencias por segundas (alto despacho de la térmica) y a la confiabilidad eléctrica en Cartagena la cual viene siendo cubierta por nueva infraestructura de transmisión y transformación por parte de ISA. Esta situación garantiza ingresos estables y similares al plan financiero concesionario.

- No existe aumento de capacidad instalada portuaria por cuanto los diseños se basaron en la información existente de diseño conceptual inicial y tomando el mismo estudio oceanográfico presentado al otorgamiento de la concesión.

- Igualmente se tomó la Modalidad de Operación, registrada en el Contrato de Concesión No.006 INCO-SPCC del 30 Julio/2010 en la Cláusula Quinta, ítem 5.3 MODALIDAD DE OPERACIÓN, donde describe "sólo es posible una barcaza en el muelle por cada operación".

13. Que el 1º de abril de 2014, mediante memorando No. 2014-303-002882-3, la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Portuario de LA AGENCIA, emitió concepto técnico en los siguientes términos:

" (...) Una vez analizada la justificación de Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A. y las recomendaciones efectuadas por la interventoría, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI acoge las razones expuestas y los conceptos emitidos por la interventoría Consultores de Ingeniería UG 21, relacionados anteriormente en razón a que la opción No.3 propuesta por Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A., es decir, cambiar el diseño del muelle tipo "T" a construir el muelle tipo "I" previene que no exista obstrucción del tráfico de embarcaciones en la zona de maniobras. Es importante resaltar que esta propuesta presenta la necesidad de modificar el cronograma de ejecución de las obras, así como de incluir la construcción de una pila de amarre adicional o complementaria al muelle que ofrece mayor contacto con las barcasas y mejoran las operaciones de descarga de hidrocarburos y de las barcasas en el muelle, lo cual implica un valor superior de inversión al estipulado en el Contrato No.006 de 2010. No obstante, esta modificación no implica mayores volúmenes de carga y hace referencia a una operación más segura y confiable al momento del atraque, muelle y zarpe de las embarcaciones. (...)

Este concepto de viabilidad técnica se emite sin perjuicio de la evaluación jurídica y financiera del mismo." (Subraya fuera de texto).

14. Que LA AGENCIA en consideración a las directrices del Gobierno Nacional en la política pública contenida en el CONPES No. 3744 de 2013, adoptado por Decreto No. 1099 de 2013, respecto a la eficiente utilización de las Zonas de Uso Público, que se otorga en concesión para su eficaz utilización en el desarrollo de la actividad portuaria buscando la optimización del recurso solicitado, entre otras razones por la escasez de este tipo de bienes, solicitó al

Concesionario ajustar el cronograma propuesto para el trámite ante la autoridad ambiental, reduciéndolo de 15 meses a 12 meses, lo cual incide directamente en el inicio de Obra.

15. Que el 20 de mayo de 2014, mediante memorando No. 2014-705-004063-3, la Gerencia de Asesoría Legal (1) – Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica, dio alcance al **concepto jurídico** emitido desde el 4 de enero de 2013, indicando que conforme al análisis efectuado por la interventoría del proyecto, se encuentra viable el ajuste al cronograma de inversiones, siempre y cuando se mantenga el Valor Presente de las Inversiones y las inversiones adicionales se asuman por cuenta y riesgo del **CONCESIONARIO**, sin ninguna solicitud de plazo adicional.

16. Que el 18 de junio de 2014, con memorando No. 2014-303-004955-3, la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Portuario de **LA AGENCIA**, dio alcance al **concepto técnico** emitido el 1º de abril del 2014, a fin de dar viabilidad técnica al cronograma de plan de inversiones ajustado por **EL CONCESIONARIO** el 4 de junio de 2014, a través de memorando No. 2014-409-025828-2.

17. Que los días 24 de julio y 1º de agosto de 2014, las Partes adelantaron mesas de trabajo con el objeto de reconstruir el modelo financiero del **CONTRATO**, lo cual consta en Acta de Reunión suscrita el 19 de agosto de 2014 por las respectivas áreas financieras de las Partes.

18. Que el 26 de agosto de 2014 mediante el memorando No. 2014-308-007563-3, la Gerencia de Grupo Interno Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de **LA AGENCIA**, dio alcance a los conceptos financieros emitidos el 27 de marzo de 2014 con memorando No. 2014-308-002716-3 y el 17 de junio de 2014 con memorando No. 2014-308-002716-3 respecto a la reconstrucción del modelo financiero realizado entre las Partes.

19. Que el 27 de agosto de 2014, mediante el memorando No. 2014-303-007621-3, la Gerencia de Grupo Interno de Trabajo Portuario de **LA AGENCIA** emitió **concepto técnico**, en el cual avaló el cronograma de Plan de Inversiones propuesto por **EL CONCESIONARIO** el 21 de agosto de 2014.

20. Que en respuesta al memorando No. 2014-303-017311-1 del 11 de septiembre de 2014, suscrito por la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Portuario de **LA AGENCIA**, **EL CONCESIONARIO** a través del oficio No. 2014-409-046244-2 de 23 de septiembre de 2014, aclaró el cronograma de plan de inversiones propuesto indicando por año los ítems que corresponden a cada una de las actividades y sus respectivos valores.

21. Que el 26 de septiembre de 2014, a través de Oficio No. 2014-409-046727-2, el representante legal de **EL CONCESIONARIO** manifestó que las Partes se encuentran a paz y salvo respecto de la contraprestación prevista en el **Contrato**, renunciando así a cualquier reclamación por este concepto.

22. Que el 7 de noviembre de 2014, a través de Oficio ANI No. 2014-409-055077-2, **EL CONCESIONARIO** radicó ante **LA AGENCIA** el cronograma de plan de inversiones detallando los costos por actividad y por año de concesión.

23

23. Que el 14 de noviembre de 2014, con Oficio ANI No. 2014-409-056584-2, "Consultores de Ingeniería UG 21" - Sursusal Colombia presentó concepto de interventoría integral respecto de la solicitud del **CONCESIONARIO**, en el siguiente sentido:

"La interventoría de la Concesión de la Sociedad Portuaria Central Cartagena SA. Expone las siguientes conclusiones a la modificación del Plan de Inversiones:

- El Plan de Inversiones propuesto por el Concesionario cumple con el Parágrafo Primero de la Cláusula Séptima del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 2010, tras realizar la corrección del Valor Presente Neto.
- El Plan de Inversiones propuesto, una vez aprobado hará parte integral del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 2010 para todos los efectos, junto con sus antecedentes.
- Se sugieren una serie de correcciones al modelo financiero expuestas en el apartado 3.1.1.
- En el modelo financiero y los documentos de la solicitud de concesión portuaria se estableció que el volumen de carga aumentaba de forma progresiva desde las 35.000 toneladas para el primer año hasta las 61.373 toneladas para el último año. Este hecho no fue posteriormente recogido en el Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 2010. Se recomienda que se produzca una aclaración al respecto por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y que ésta sea recogida en el OtroSI No. 01.

- La modificación del cálculo del Valor Presente Neto (descontando desde el Año 1) sólo tendría sentido cuando se produjera un perjuicio a la Nación, en forma de pérdida patrimonial o económica (ingresos por contraprestación portuaria). Y ésta pérdida no se produce, es más, el concesionario va a dejar, cuando se produzca la reversión, unas instalaciones portuarias mucho mejores de las comprometidas contractualmente (...)
- La interventoría no tiene ninguna objeción sobre el pronunciamiento de SPC en el cual acepta y reconoce que pagó un mayor valor por contraprestación y renuncia a cualquier reclamación."

24. Que el 21 de noviembre de 2014, con Oficio ANI No. 2014-409-057669-2 **EL CONCESIONARIO** presentó aclaraciones relacionadas con la obra adicional (pifa de amarre) que acompañará el muelle fijo.

25. Que el 1° de diciembre de 2014, mediante memorando No. 2014-303-011362-3, la Gerente del Grupo Interno de Trabajo Portuario de **LA AGENCIA**, dio alcance a los **conceptos técnicos** emitidos el 1° de abril, 18 de junio y 27 agosto del 2014, a fin de dar viabilidad técnica al cronograma de plan de inversiones allegado por **EL CONCESIONARIO** el 7 de noviembre de 2014, de la siguiente forma:

"En relación con el cronograma allegado por el concesionario mediante Rad. No. 2014-409-055077-2 de 07 de noviembre de 2014, una vez efectuado (sic) la comparación de las actividades a realizar, es posible observar que la modificación realiza un traslado en el tiempo y en el total a invertir en los diferentes periodos, presentando una afectación directa en el valor de estas. Razón por la cual la Agencia Nacional de Infraestructura deberá emitir concepto financiero en el cual se evalúe la viabilidad de esta modificación en relación al valor presente de las inversiones.

Desde el punto de vista técnico, se emite concepto favorable, es decir, que la solicitud de aplazamiento de inversiones presentada por la Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A. es viable, toda vez que esta modificación no implique mayores volúmenes de carga ni cambios en



tipo de carga a movilizar dentro de las áreas entregadas en concesión. (...)” (Negrilla fuera de texto).

26. Que el 4 de diciembre de 2014, a través de radicado ANI No. 2014-409-060317-2 EL CONCESIONARIO, en atención a las recomendaciones de “Consultores de Ingeniería UG 21” - Sucursal Colombia, presentó ajustes al modelo financiero reconstruido y reiteró que las Partes se encuentra a paz y salvo respecto del valor pagado por contraprestación.

27. Que el 10 de diciembre de 2014, mediante memorando No. 2014-308-011783-3, la Gerencia de Grupo Interno Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de LA AGENCIA, dio alcance a los conceptos financieros emitidos el 27 de marzo de 2014 con memorando No. 2014-308-002716-3, el 17 de junio de 2014 con memorando No. 2014-308-004901-3 y 26 de agosto de 2014 con memorando No. 2014-308-007563-3 y presentó conclusiones a la reconstrucción del modelo financiero, en el siguiente sentido:

1. **YERRO EN EL VALOR CONTRACTUAL DE LAS INVERSIONES**

Con el fin de revisar la modificación del Plan de Inversiones la Gerencia financiera realizó el ejercicio de validar el Valor presente de las inversiones establecido en la Clausula Séptima del contrato de concesión 006 del 30 de julio del Plan de Inversiones así:

**PARÁGRAFO PRIMERO:** En el evento que EL CONCESIONARIO solicite modificación del plan de inversiones aprobado en esta resolución deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones sea igual a **DOSCIENTOS SEIS MIL QUINIENTOS OCHENTA Y CINCO DÓLARES CORRIENTES (USD206,585.00)**, descontado al 13.53% anual (WACC EN CORRIENTES). El Cronograma y el Plan de Inversiones a desarrollar por **EL CONCESIONARIO** en obras civiles, en dólares corrientes es el siguiente:

**INVERSIONES PUERTOS HIDROCARBUROS EN DÓLARES CORRIENTES**

Inversiones en corrientes	
Año 0	VP
Año 1*	
Año 2*	
Año 3*	34,873
Año 4*	226,672

VPN el valor presente neto de las inversiones descontadas al 13.53% (WACC en corrientes) \* Año 1 Corresponde a 12 meses siguientes a la celebración del contrato de concesión \* Año 2: Corresponde a 24 meses siguientes a la celebración del contrato de concesión \* Año 3: Corresponde a 36 meses siguientes a la celebración del contrato de concesión \* Año 4: Corresponde a 24 meses siguientes a la celebración del contrato de concesión.

Al realizar un recálculo del Valor Presente de las inversiones en la reconstrucción del modelo financiero, se encontró que el Valor Presente de las inversiones no es correcto, sino que correspondería a **CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD 181.975)**, debido a que para los años en los cuales no se iba a ejecutar inversiones (Años 1 y 2) no se incluyó en el cálculo matemático el valor de referencia cero (0) por lo cual el valor contractual indicado no es correcto. El cálculo correcto arroja que el valor presente debe ser calculado determinando el valor presente de las inversiones del año 2 al año 4 y adicionando el valor actual del año 1 (...)

*24*

Así, el Valor Presente que se deberá garantizar en el evento que EL CONCESIONARIO solicite modificación del plan de inversiones debe ser de **CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD 181,975)**. Como se determinó en la reconstrucción del modelo financiero (Ver anexo Acta de reconstrucción), este error en el contrato no afecta el valor pagado por la Sociedad portuaria por la contraprestación.

Adicionalmente, en el texto que se encuentra debajo del cuadro del Plan de Inversiones no se debe indicar tasa "inversiones descontadas al 13.55%" sino al 13.53%. (...) La intervención mediante su concepto encuentra que en efecto el valor presente que calcula la Agencia en la revisión ascendería a la suma de USD \$ 181,975 como lo indica en el aparte 3.1.2.2 de su concepto financiero con Radicado 20144090565842 del 14 de noviembre de 2014.

## 2. CONCLUSIÓN RECONSTRUCCIÓN MODELO FINANCIERO VALOR PRESENTE DE LA CONTRAPRESTACIÓN: VALIDACIÓN INTERVENTORIA.

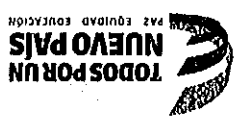
Teniendo en cuenta el error indicado anteriormente la AGENCIA y el CONCESIONARIO, procedieron a reconstruir el modelo financiero contractual con el fin de validar si el error generaba un impacto en el valor de la contraprestación en contra de la Nación (Ver Acta de reconstrucción anexa). La intervención mediante concepto con Radicado no. 20144090565842 del 14 de noviembre de 2014 realiza la validación de esta reconstrucción indicando 3 aspectos a revisar:

- a) (...) La TRM (...) correspondiente al día 13 de marzo de 2009 es 2.481,26 (...) cuya fuente es el Banco de la República.
- b) El contrato de concesión sostiene en su Cláusula quinta numeral 4, que el volumen de carga que se manejará anualmente será de 35.000 toneladas aproximadamente. En la solicitud de Concesión Portuaria, en el modelo financiero que se adjuntó y que es el objeto de la reconstrucción, y en toda la documentación se expone en el volumen y clase de carga:
  - > 35.000 toneladas para el primer año
  - > 61.373 toneladas para el último año (...)

- (...) Existe una incoherencia entre el volumen de carga recogido en el modelo financiero (que supone un aumento de buques y carga) y lo finalmente recogido en el Contrato de Concesión que prácticamente fija el volumen (...)
- c) Los gastos de administración con crecimiento del 3% (...) deberían relacionarse con el porcentaje mostrado en la celda 18 (...) en vez de la celda M3 aunque ambos porcentajes se han supuesto iguales.
- d) El modelo financiero fue realizado suponiendo un año hasta la firma del Contrato de Concesión y, por ello, las inversiones se llevan al final del año 1 (...). Lo usual en el cálculo de Valor Presente Neto de la Inversión sería descontar los valores a partir del Año 1 y sumar la inversión inicial realizada, lo que nos llevaría a otro Valor Presente (...). La modificación de este cálculo sólo tendría sentido cuando se produjera un perjuicio a la Nación, en forma de pérdida patrimonial o económica (ingresos por contraprestación portuaria). Y ésta pérdida no se produce, es más el concesionario va a dejar, cuando se produzca la reversión, unas instalaciones portuarias mucho mejores de las comprometidas contractualmente."

Sobre el particular debemos referirnos así:

- a) Se corrigió la TRM del 13/03/2009 a \$2.481,26 (Ver celda B2 de la Hoja "Gasto de Admon" del modelo financiero radicado en Excel con comunicación No. 2014409060317-2 del 04 de diciembre de 2014).





- b) Si bien es cierto en el contrato se refiere a que las toneladas ascenden a 35.000 toneladas aproximadamente, desde el punto de vista de antecedentes financieros, se encuentra que tal como se indicó en la Resolución de otorgamiento la evaluación financiera que dio origen al contrato preveía iniciar con la carga de 35.000 toneladas y tener año a año un crecimiento anual de 3% hasta alcanzar en el último año una carga de 61.373 toneladas, entendiendo así que el término "aproximadamente" no fijaba las 35.000 toneladas. Por lo cual, se mantiene lo dicho en el concepto financiero que originó el contrato en el modelo de reconstrucción.
- c) Se corrige en el modelo de Excel la celda que debe ser tomada para el cálculo del crecimiento de los gastos de administración a fin que se tome la celda 18 (Ver Filas 35 48 de la Hoja "Modelo Financiero" del modelo financiero radicado en Excel con comunicación No. 2014409060317-2 del 04 de diciembre de 2014).
- d) Se mantiene el cálculo del valor presente del flujo de caja libre, las inversiones y la reconstrucción.

De esta forma, tras la reconstrucción del modelo ajustado se determina que la reconstrucción contractual pagada de forma anticipada por la concesión no es impactada por el Yerro en el Valor presente de las inversiones, encontrando que el valor de reconstrucción contractual es mayor que la comunicación 2014409060317-2 del 04 de diciembre la Sociedad Portuaria indica "Con base en los mencionados ajustes, y recalculando el valor presente, (celda B73 de la hoja Modelo Financiero), el valor en el cual difieren la reconstrucción pagada de forma anticipada vs. la reconstrucción por la reconstrucción, ascendería a USD 14.323 (celda R47 de la hoja reconstrucción contractual), con lo cual, por medio del presente documento se hace constar que, a la fecha, las partes se encuentran a paz y salvo respecto a la reconstrucción acordada en el contrato de concesión, tal y como quedó consignado en el acta que da cuenta de la mesa conjunta de trabajo de reconstrucción del modelo financiero entre la ANI y Sociedad Portuaria Cartagena S.A.", manteniéndose así, la renuncia a cualquier reclamación toda vez que no se cuenta con el modelo definitivo que dio origen a la reconstrucción, desconociendo si existen variables adicionales que hayan impactado el flujo de caja pero que no hayan sido descritas de manera expresa en los conceptos financieros.

4. ANÁLISIS PLAN DE INVERSIONES: VALOR PRESENTE INVERSIONES.  
 4.1. VALOR PRESENTE PROPUESTA CRONOGRAMA DE CONSTRUCCIÓN.

Al realizar la valoración de la modificación del plan de inversiones indicado por el concesionario con el fin de validar que se garantice el valor presente VP del contrato por CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (US\$181,975), se toma la tasa de descuento el WACC de 13,5264%, sugerida con los 4 decimales que indica la interventoría, encontrando que el VP del nuevo plan de inversiones ascendería a USD1.092.266, como se señala a continuación:

Periodo	Valor US\$
Año 1	-
Año 2	USD 54.468,22
Año 3	USD 20.519,16
Año 4	USD 18.909,49
Año 5	USD 60.000,00

*M*

Año 6	USD 1.846.757,00
TOTAL	USD 2.000,00

Wacc	13,5264%
VPN	USD 7.000,00

Es decir, que el valor presente de las inversiones sería mayor al establecido contractualmente.

#### 4.2. VALOR INVERSIONES A IMPUTAR EN EL PLAN DE INVERSIONES E INVERSIONES POR CUENTA Y RIESGO.

(...)

Por los anteriores hechos, esta gerencia observa que las mayores inversiones serían por cuenta y riesgo del concesionario y no se afectarían las proyecciones del puerto, por lo cual no habría impacto financiero en el contrato de concesión.

Sin embargo, se encuentra necesario determinar el valor que se podría imputar al plan de inversiones y el valor que quedaría por cuenta y riesgo del CONCESSIONARIO. De esta forma, para definir las inversiones a imputar y las inversiones por cuenta y riesgo se tomó en cuenta el concepto de la interventoría con radicado 20144090565842 del 14 de noviembre de 2014 en el cual se indica:

#### "4.2. ACTIVIDADES IMPUTABLES AL PLAN DE INVERSIONES.

Las actividades que finalmente serán imputables en valor en dólares al Plan de Inversiones del Concesionario serán:

- DISEÑOS
- SUMINISTRO DE MATERIALES
- MONTAJE DE PILOTES
- MONTAJE DE MUELLE

Se han seleccionado teniendo en cuenta que son las actividades que inicialmente cuentan con un valor según la cláusula séptima PLAN DE INVERSIONES y su importancia dentro del conjunto de la inversión a realizar. Los criterios de imputación son:

- Respecto a la inversión en DISEÑOS la imputación se hará teniendo en cuenta el valor inicial contemplado de esta actividad en el Contrato de Concesión y los valores adicionales se considerarán a cuenta y riesgo.
- Respecto a las otras tres actividades (SUMINISTRO DE MATERIALES, MONTAJE DE PILOTES, MONTAJE DE MUELLE) la imputación se hará de forma proporcional al peso (porcentaje) de cada una de las actividades en la inversión total presentada por el concesionario. El valor imputable de cada una de ellas se calculará en el apartado 3.1.2.3.1 Metodología inversiones imputables. Así, estas inversiones también se dividirán en dos: su parte imputable al Plan de Inversiones contractual y las inversiones a cuenta y riesgo del Concesionario.(...)

#### 3.1.2.3.1 Metodología inversiones imputables

El criterio adoptado por la interventoría para imputar de cada una de las actividades descritas en el Apartado 2.4.2 (SUMINISTRO DE MATERIALES, MONTAJE DE PILOTES Y MONTAJE DE MUELLE) ha sido de forma proporcional al peso (porcentaje) de cada una de las actividades en la inversión total presentada por el concesionario. En la siguiente tabla se muestra este cálculo:

23.53%	68.75800	23.53%	1.555.744,00
35.29%	103.108,00	35.29%	632.365,00
41.18%	120.292,00	41.18%	542.028,00
100.00%	292.138,00	100.00%	1.555.744,00

La inversión correspondiente a SUMINISTRO DE MATERIALES es menor a la contemplada en el Plan de Inversiones del Contrato de Concesión. Esto es debido a que una vez se cuenta con el Diseño del Muelle se realiza un presupuesto mejor definido, por otra parte, los otros dos capítulos de inversión (MONTAJE DE PILOTES Y MONTAJE DE MUELLE) han sufrido un aumento considerable que compensa este descenso. Subrayado y negrita fuera de texto.

**4.3 VALOR PRESENTE INVERSIONES A IMPUTAR EN EL PLAN DE INVERSIONES E INVERSIONES POR CUENTA Y RIESGO**

Ahora bien, a continuación se revisa el valor presente inversiones a imputar y las inversiones a cuenta y riesgo descontado cada plan de inversiones a la tasa WACC 13.5264%:

**NUEVO PLAN DE INVERSIONES = VALOR A IMPUTAR + VALOR POR CUENTA Y RIESGO**

Periodo	Valor USD	Periodo	Valor USD	Periodo	Valor USD
Año 1	-	Año 1	-	Año 1	-
Año 2	USD 54,468	Año 2	USD 0	Año 2	USD 54,468
Año 3	USD 20,519	Año 3	USD 34,871	Año 3	-USD 14,352
Año 4	USD 18,909	Año 4	USD 0	Año 4	USD 18,909
Año 5	USD 60,000	Año 5	USD 0	Año 5	USD 60,000
Año 6	USD 1,846,757	Año 6	USD 292,138	Año 6	USD 1,554,620
Año 7	USD 0	Año 7	USD 0	Año 7	USD 0
WACC 13.5264%		WACC 13.5264%		WACC 13.5264%	
VP USD 1,009,266		VP USD 1,009,266		VP USD 1,009,266	

Como se observa, el valor presente de las inversiones a imputar cumpliría con el valor contractual de CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD 181.975), al ser descontado a un WACC de 13.5264%.

**5. CONCLUSIONES**

De acuerdo al análisis presentado las principales conclusiones de este estudio son:

- En el evento que EL CONCESIONARIO solicite modificación del plan de inversiones aprobado deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones sea igual a CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD 181.975), descontado al 13.5264% anual (WACC EN CORRIENTES).

• Al realizar la reconstrucción del modelo financiero del contrato para determinar si el yerro del valor presente de las inversiones contractual afecta la contraprestación, se encuentra que no se genera impacto en la contraprestación establecida en el contrato de concesión en contra de la Nación. Se determina que la contraprestación contractual ya pagada es mayor que la que arroja de la reconstrucción del modelo financiero en USD \$14.313, sin embargo, la Sociedad Portuaria declara que las partes se encuentran a paz y salvo, y renuncia a cualquier reclamación toda vez que no se cuenta con el modelo definitivo que dio origen a la contraprestación, desconociendo si existen variables adicionales que hayan impactado el flujo de caja pero que no hayan sido descritas de manera expresa en los conceptos financieros.

• El plan de Inversiones de la modificación contractual asciende a la suma de DOS MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO DÓLARES (USD 2.000.654) y el valor presente VP a la tasa WACC 13,5264% sería de UN MILLÓN NOVENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE DÓLARES (USD 1.092.267), superando el valor presente contractual de las inversiones que se debe garantizar por CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD181.975), con lo cual se considera viable financieramente la modificación del cronograma.

• EL CONCESIONARIO asumirá el mayor valor de inversiones por cuenta y riesgo, sin modificar la carga establecida contractualmente ni la modalidad de operación, por lo cual no se afectaría en términos financieros el proyecto.

• El cronograma de Inversiones correspondería al siguiente detalle:

Actividad	Inicio	Fin	Valor Presente (USD)
Diseño	01/01/2010	31/12/2010	USD 34.871
Trámite Aprobación Licencia Ambiental	01/01/2010	31/12/2010	USD 100.000
Estado Técnico	01/01/2010	31/12/2010	USD 100.000
Contratación Construcción	01/01/2010	31/12/2010	USD 80.337
Trío de Obras	01/01/2010	31/12/2010	USD 58.736
Suministro de Materiales	01/01/2010	31/12/2010	USD 438.828
Mantenimiento de Puente	01/01/2010	31/12/2010	USD 120.282
Mantenimiento de Muelle	01/01/2010	31/12/2010	USD 512.073
Puentes Operativos	01/01/2010	31/12/2010	USD 180.877
<b>TOTAL</b>			<b>USD 1.092.267</b>

Respecto al cual:

• Las inversiones contractuales a imputar ascenderían a TRESCIENTOS VEINTISIETE MIL NUEVE DÓLARES (USD327.009) cuyo valor presente descontado al WACC del 13,5264% ascendería a CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES. En el evento que EL CONCESIONARIO solicite modificación del plan de inversiones aprobado deberá garantizar que el VP (Valor Presente) de las inversiones sea igual a CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DÓLARES (USD 181.975), descontado al 13,5264% anual (WACC EN CORRIENTES).

• Las inversiones a cuenta y riesgo ascenderían a UN MILLÓN SEISCIENTOS SETENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y CINCO DÓLARES (USD 1.673.645) cuyo valor presente descontado al WACC del 13,5264% ascendería a NOVECIENTOS DIEZ MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS DÓLARES."

28. Que el 15 de diciembre de 2014, la Gerencia de Asesoría Legal (1) – Gestión Contractual de la Vicepresidencia Jurídica de LA AGENCIA, dio alcance a los conceptos emitidos el 04 de enero de 2013 mediante memorando No. 2013-101-000215-3 y 20 de mayo de 2014 con memorando No. 2014-705-004063-3 y conceptuó sobre el nuevo cronograma de plan de inversiones propuesto por EL CONCESIONARIO y la reconstrucción del modelo financiero, en los siguientes términos: ...

“(...)”

### 3. ANÁLISIS JURÍDICO

De acuerdo con los conceptos emitidos por la interventoría del Contrato y por el supervisor, se encuentra que la actualización al cronograma de plan de inversiones propuesto recientemente por el Concesionario tiene como fin priorizar su ejecución, tal y como se señaló en los anteriores conceptos jurídicos, toda vez, que el cronograma contractual se mantiene y solo se incluye como obra adicional la pila de amarre y el trámite ambiental como gestión adicional en virtud del cambio de diseño de muelle.

Se observa entonces, que en el presente caso no se modifica ni la modalidad de operación prevista en el numeral 5.3 de la Clausula 5ª del Contrato, ni el volumen y clase de carga descritos en el numeral 5.4 de la misma Clausula 5ª, como tampoco la clase o tipo de servicio que se presta, el cual se encuentra descrito en la Clausula Sexta del Contrato de Concesión.

Respecto al pronunciamiento jurídico de la interventoría en el concepto radicado con Oficio ANI No. 2014-409-056584-2 de 14 de noviembre de 2014, sobre el volumen de carga contractual, correspondiente a 35.000 Toneladas al año aproximadamente, esta Gerencia considera que debe acogerse la recomendación propuesta.

En este sentido, corresponde aclarar que el valor “aproximado” descrito en Contrato tiene sustento en el modelo financiero aportado por el solicitante de la concesión que fue analizado en el concepto financiero con radicado INCO No. 2009-409-008943-2 de 5 de mayo de 2009 en el que se tuvo en cuenta los siguientes datos: “Volumen y clase de carga del muelle: 35.000 Toneladas primer año, 61.373 Toneladas para el último año; Gránules Líquidos,” que finalmente fueron considerados en la Resolución No. 462 de 2009, por la cual se otorgó concesión portuaria.

Por lo anterior, se recomienda aclarar en el otro si a suscribir que el volumen anual de carga contractual es el previsto en el análisis financiero con radicado INCO No. 2009-409-008943-2 de 5 de mayo de 2009, que actualmente hace parte del modelo financiero reconstruido por las partes y que consta en el Acta de Reunión con radicado No. 2014-308-016400-1 de 28 de agosto de 2014. Sin embargo, lo anterior no da lugar a modificación en la modalidad de operación, ni el volumen de carga descritos en los numerales 5.3 y 5.4 de la Clausula Quinta del Contrato de Concesión No. 006 de 2010.

Aclarado lo anterior, se observa que en el cronograma propuesto se plantea ajustar la fecha de inicio de la construcción del muelle fijo para el mes 67 contractual, contado desde la suscripción del Contrato para finalizarlo en el mes 72, contado también desde la suscripción del Contrato, lo cual obedece, a una priorización de inversiones que no afectan el plazo contractual pero que debe ser revisado desde el área financiera a fin de verificar si con el traslado de estas inversiones se mantiene el Valor Presente de las inversiones contractuales.

Ahora en cuanto al trámite que deberá adelantarse el Concesionario ante la autoridad ambiental competente, previo al inicio de las obras, para que se emita pronunciamiento sobre el cambio de diseño

22

del muelle fijo a construir, el Concesionario propone iniciarlo en el mes de diciembre 2014, que corresponde al mes 53 del Contrato hasta el mes 64, es decir doce (12) meses.

Sobre ello, esta Gerencia recomienda que el referido trámite que adelantará el Concesionario no puede superar los doce (12) meses propuestos por el Concesionario, toda vez que conforme al Decreto No. 770 de 22 de abril de 2014, se trata de un cambio menor que corrige un aspecto de diseño que no implica un nuevo impacto ambiental al ya identificado en los estudios ambientales presentados al momento de otorgar el Plan de Manejo Ambiental.

Respecto de la obra adicional (pifa de amarre), el concesionario aclara que su valor se encuentra incluido dentro de los ítems identificados como "Suministro de materiales", "Montaje de pilotes" y "Montaje de muelle" y que las obras para su construcción se realizarán entre los meses 68,69, 70 y 71 del cronograma propuesto. En este sentido, debe considerarse que aunque su costo se encuentre incluido en las anteriores obras contractuales, el valor de su construcción deberá ser asumido en su totalidad a cuenta y riesgo del Concesionario, ya que se trata de una obra adicional que no se encuentra prevista en el cronograma contractual.

Por tanto, a fin de proceder a modificar el Plan de Inversiones contractual, el Concesionario deberá dar cumplimiento al parágrafo Primero de la Clausula Séptima del Contrato de Concesión No. 006 de 2010, que dispone como requisito que el Concesionario mantenga el Valor Presente de las Inversiones, para ello, la Gerencia de Grupo Interno Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual deberá presentar la correspondiente evaluación que valide si con la propuesta del Concesionario se mantiene el Valor Presente de las Inversiones contractuales, máxime cuando el área financiera identificó un yerro en el Valor Presente contractual.

Finalmente, debe destacarse que después de realizada la reconstrucción del modelo financiero, el representante legal de la Sociedad Portuaria Central Cartagena S.A., manifestó a través de los Oficios con radicado ANI 2014-409-046727-2 de 26 de septiembre de 2014 y 2014-409-060317-2 de 4 de diciembre de 2014 que las partes se encuentran a paz y salvo respecto de la contraprestación acordada en el Contrato de Concesión.

#### 4. CONCLUSIONES.

4.1 Se reitera el pronunciamiento emitido en los anteriores conceptos jurídicos, en el sentido de indicar que la condición para otorgar la concesión en dicho terminal fue garantizar la construcción de una **infraestructura fija** que fuese una solución definitiva para la adecuada prestación del servicio público, situación que se mantiene en la actualidad.

4.2 Apoyándonos en los conceptos técnicos que acompañan a este trámite, se reitera que con la propuesta del Concesionario no se modificará ni la modalidad de operación descrita en el numeral 5.3 de la Clausula 5ª del Contrato, ni el volumen y clase de carga descrita en el numeral 5.4 de la misma Clausula, ni tampoco en la clase o tipo de servicio a prestar descrito en la Clausula Sexta del Contrato de Concesión; que tampoco se está solicitando la inclusión de zonas de uso público adicionales distintas a las inicialmente otorgadas en concesión, ni se plantea una afectación en el plazo de la concesión y, finalmente, que tampoco se trata de una modificación de la descripción general del proyecto en el sentido que se trata de la construcción de un muelle en concreto soportado sobre pilotes, el cual se utilizará para operar y prestar el mismo servicio objeto del contrato mediante los mismos mecanismos de cargue y descargue.

4.3 En virtud de lo anterior, el presente trámite no implica surtir el procedimiento de modificación a los contratos de concesión portuaria en los términos indicados en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991 y el artículo 24 del Decreto 4735 de 2009.

4.4 Es necesario suscribir un otrosl modificatorio del contrato en el que se establezca, en primer lugar, cual es la modificación en el cronograma de inversiones, y se modifique el PARÁGRAFO PRIMERO DE LA CLÁUSULA SÉPTIMA - PLAN DE INVERSIONES del Contrato No. 006 de 2010 con el fin de aclarar que el valor presente de las mismas.

4.5 En el otrosl a suscribir se debe reemplazar el cronograma de ejecución del Plan de Inversiones contenido en la Cláusula Séptima del Contrato, por el propuesto por el Concesionario a través de radicado No. 2014-409-055077-2 de 7 de noviembre de 2014 aprobado por el área técnica de la Entidad.

4.6 Debe precisarse en el otrosl que los mayores valores de inversión que demande la construcción del muelle, la obra adicional pifa de amarre y el trámite ambiental, correrán en su totalidad por cuenta y riesgo del Concesionario, dejando constancia que su aprobación no significa un cambio en las condiciones del Contrato de Concesión No. 006 de 2010, tales como, Capacidad autorizada, Volumen, Clase o Tipo de carga autorizada, Plazo de la Concesión, Zonas de uso público otorgadas en concesión, Tipo de servicio, Modalidad de Operación. Además de indicarse que el evento en que con alguna inversión adicional se altere una de estas condiciones se deberá surtir el trámite de modificación contractual previsto en la normativa vigente.

4.7 Se debe aclarar en el otrosl las inconsistencias encontradas en el texto del Contrato, que ya fueron analizadas en los conceptos jurídicos anteriormente emitidos por esta Gerencia.

4.8 Es necesario dejar constancia en el otrosl, que el inicio de las operaciones del muelle en "I" junto con la pifa de amarre que construirá el Concesionario conforme al nuevo Cronograma del Plan de Inversiones, estará condicionado al pronunciamiento que emita la autoridad ambiental competente.

4.9 El Concesionario deberá ajustar las garantías otorgadas en virtud del Contrato de Concesión Portuaria en los términos establecidos en el Decreto 0320 del 27 de febrero de 2013 "Por el cual se reglamentan las garantías para actividades portuarias en áreas marítimas y fluviales y se dictan otras disposiciones".

4.10 En cumplimiento de lo establecido en el artículo 60 de la Ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facilidades extraordinarias, se recomienda adicionar al Contrato No. 006 de 2010 que el Concesionario deberá garantizar de manera prioritaria el acceso y uso del 20% de la capacidad portuaria instalada, para prestar los servicios portuarios a cargas de hidrocarburos de regallas y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos -ANH.

4.11 De otro lado, se recomienda modificar el numeral 5.3.3 del mral. 5.3. de la Cláusula Quinta del Contrato, indicando que en caso de que la sociedad realice operaciones de comercio exterior, tendrá la obligación de contribuir y facilitar el control de la mercancía y la seguridad del comercio exterior, y que para ello, deberá contar con sistemas de inspección no intrusiva, cuya tecnología, especificaciones y alcances definidos por el Gobierno Nacional en el Decreto No. 2155 de 25 de octubre de 2014, atendiendo las especificaciones y directrices que sobre el particular impartiera la autoridad competente.

4.12 También se recomienda modificar el parágrafo tercero de la Cláusula Segunda del Contrato, en el sentido de señalar que el Concesionario se encuentra obligado a recuperar y mantener la infraestructura existente, hasta que esté construida y se inicie operación con la infraestructura definitiva.

CM

4.13 Finalmente, resulta de gran importancia que la Gerencia de Grupo Interno Financiero de la Vicepresidencia de Gestión Contractual establezca si con el plan de inversiones propuesto por el Concesionario se mantiene el Valor Presente de las Inversiones, cuyo valor que fue corregido en la reconstrucción del modelo financiero. (...)"

29. Que en sesión extraordinaria de 16 de diciembre de 2014, el Comité de Asuntos Contractuales de LA AGENCIA recomendó suscribir el presente otro si a fin de permitir el cambio de diseño de muelle de "T" a "I", ajustar el cronograma de Plan de Inversiones y realizar las aclaraciones financieras a que haya lugar, tal y como consta en Acta de la fecha.

En mérito de lo expuesto, Las Partes:

## ACUERDAN

**CLÁUSULA PRIMERA.-** Modificar el párrafo tercero de la Cláusula Segunda del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 2010 suscrito entre LA AGENCIA y EL CONCESIONARIO, el cual quedará así:

**PARÁGRAFO TERCERO.-** Esta infraestructura se encuentra en regular estado de conservación, EL CONCESIONARIO se obliga a recuperarla y a realizar su mantenimiento permanente hasta que esté construida e inicie operación con la infraestructura definitiva que debe construir. EL CONCESIONARIO entregará y cederá gratuitamente a la Nación, en buen estado de conservación y operación la barcaza. Esta reversión anticipada se deberá legalizar ante el INVIAS nuevamente a través de Escritura Pública.

**CLÁUSULA SEGUNDA.-** Modificar los numerales 5.1 y 5.2 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 de 2010 suscrito entre LA AGENCIA y EL CONCESIONARIO los cuales quedarán de la siguiente manera:

**CLÁUSULA QUINTA - DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, MODALIDADES DE OPERACIÓN, VOLÚMENES Y CLASE DE CARGA A LA QUE SE DESTINARÁ. 5.1) DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO/ Condiciones especiales de operación del puerto. EL CONCESIONARIO se compromete a operar con la infraestructura portuaria existente y con el muelle flotante hasta el mes 72, que será el mes en el cual termina la obra. Al inicio del mes 67 contado desde la suscripción del Contrato, iniciará la ejecución de la Obra del Muelle Fijo en "I", y en el mes 71 se iniciaran las Pruebas Operativas y finalizará la obra requerida en el mes 72, para el atraque de bongos (barcazas) o artefactos navales con el objeto de cumplir con las actividades de cargue y descargue de combustible tipo hidrocarburos y derivados que actualmente se realizan en la zona del muelle, conforme al cronograma del plan de inversiones presentado por EL CONCESIONARIO y acordado en la Cláusula Sexta del presente Otro si que modifica la cláusula Séptima del Contrato y las especificaciones técnicas del Proyecto presentadas por EL CONCESIONARIO y acordadas en la presente cláusula, que modifica el numeral 5.2 del Contrato.**

**5.2) ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO:** El muelle a construir consiste en una estructura en concreto de un muelle lineal perpendicular a la línea de costa y punto de amarre



(Dolph), con una plataforma de 39,60 metros de longitud x 3,20 metros de ancho, soportada sobre pilotes verticales de acero de 17m de longitud por 30 centímetros de diámetro, rellenos de concreto con una resistencia de 4.000 psi. La separación de concreto con una resistencia de 4.000 psi. La separación de los pilotes es de 3 metros, para un total de veintiocho (28) pilotes. La pila de amarre o Dolph cuenta con dimensiones de 2,50 metros por 3,20 metros soportada sobre pilotes de acero de 17 metros de longitud por 30 centímetros de diámetro, rellenos de concreto con una resistencia de 4.000 psi. La separación de los pilotes es de 0,90 metros, para un total de seis (6) pilotes. La estructura del muelle contará con accesorios tipo defensas de caucho cilíndrico tipo Dockguard para aplicación marítima y portuaria tipo de 2 metros de largo x 60 centímetros de diámetro, para un total de diez (10) unidades. Se instalarán nueve (9) bitas o bolidos para el amarre de barcasas y embarcaciones, en material de fundición de acero nodular.

El Concesionario garantizará la vida útil de esta estructura durante el tiempo que dura la concesión, a través de mantenimientos preventivos y correctivos a los que haya lugar, para ello prevalecerán las dimensiones, cálculos y planos definidos en el estudio oceanográfico presentado por la Sociedad/ Construcción Muelle, de mayo 10 de 2008. En el muelle se tendrán los raquet para el tendido de tuberías para el cargue y descargue de combustibles, estará acondicionado de defensas y bitas de amarre para las barcasas y embarcaciones que transportan hidrocarburos.

**CLÁUSULA TERCERA.- Modificar el numeral 5.3.3 de la Cláusula Quinta del Contrato suscrito entre LA AGENCIA Y EL CONCESSIONARIO, el cual quedará de la siguiente manera:**

**5.3.3 Equipos de inspección no intrusiva.** En caso de que la Sociedad Portuaria Central Cartagena realice operaciones de comercio exterior tiene la obligación de contribuir y facilitar el control de la mercancía y la seguridad del comercio exterior, para lo cual debe tener sistemas de inspección no intrusiva cuya tecnología, especificaciones y alcances se encuentran definidos en el Decreto No. 2155 de 25 de octubre de 2014, expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, además de atender las especificaciones y directrices que sobre el particular imparta la autoridad competente.

**CLÁUSULA CUARTA.- Modificar y adicionar un nuevo párrafo al numeral 5.4 - VOLUMEN Y CLASE DE CARGA- de la Cláusula Quinta del Contrato suscrito entre LA AGENCIA Y EL CONCESSIONARIO, y corregir la numeración de los párrafos que este contiene.**

**5.4 VOLUMEN Y CLASE DE CARGA:** Las instalaciones descritas serán utilizadas para las actividades de cargue y descargue de combustible tipo hidrocarburos y derivados que actualmente se realizan en la zona de muelle de las instalaciones de la empresa EMGESA S.A E.S.P. El volumen anual de carga que se manejará por el muelle es 35.000 toneladas con un crecimiento anual del 3% hasta alcanzar 61.373 toneladas anuales para el último año, de acuerdo con el análisis financiero radicado INCO No. 2009-409-008943-2 de 5 de mayo del 2009 que se encuentra considerado en la Resolución 462 de 2009, por la cual se otorgó formalmente una concesión portuaria, complementada y aclarada por la Resolución 598 de 2009 que actualmente hace parte del modelo financiero reconstruido por las Partes

**PARÁGRAFO TERCERO:** En caso que **EL CONCESSIONARIO** tenga interés en aumentar el volumen anual de carga o el tipo de carga autorizada, o en general modificar cualquier otra de

*m*





Presente) de las inversiones sea igual a CIENTO OCHENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO DOLARES (USD 181.975), descontadas al 13.5264% anual (WACC EN CORRIENTES). Así mismo, **EL CONCESIONARIO** deberá conservar todos los soportes de inversión de cada una de las obras a ejecutar y presentar los reportes que sobre el particular le sean exigidos por el área contable de la Entidad.

**PARAGRAFO SEGUNDO.** Las inversiones a realizar por parte del **CONCESIONARIO** estarán sujetas a las siguientes reglas: **1) Prioridad de Inversiones:** Las inversiones se encuentran priorizadas de acuerdo con el Plan de Inversiones. No obstante, **LAS PARTES** de común acuerdo podrán modificar la prioridad de las inversiones con base en las necesidades concretas de expansión de la capacidad del terminal frente al incremento esperado de tráfico de carga y a la necesidad de mantener estándares internacionales de eficiencia en la operación. **2) Reversión:** La totalidad de las obras y equipos contenidos en el Plan de Inversiones ubicadas en zona de uso público (salvo en el caso de que se trate de derechos de propiedad intelectual que por su naturaleza no puedan ser objeto de transferencia), revertirán a la Nación al finalizar la concesión, con independencia de que se hayan ejecutado directamente por **EL CONCESIONARIO** o por este a través de terceros y de la forma de adquisición o financiación de las mismas. La reversión de que trata el presente párrafo, en todo caso, se realizará dando estricto cumplimiento a la normatividad que para tal efecto se encuentre vigente.

**PARAGRAFO TERCERO. Control de Plan de Inversiones.** El Plan de inversión estará sujeto a un control que realizará la interventoría del **Contrato** y **LA AGENCIA** a través de la Gerencia de Grupo Interno Financiero y del Grupo Interno Ferreo y Portuario de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, que designará al encargado de verificar la correspondencia entre el valor de las inversiones ejecutadas y su imputación al Plan de Inversiones.

**PARAGRAFO CUARTO.** Para iniciar las obras de construcción del muelle fijo previsto en el cronograma, **EL CONCESIONARIO** deberá surtir previamente el trámite respectivo ante la autoridad ambiental competente, el tiempo que dure este trámite se tendrá en cuenta para efectos del mantenimiento del Valor Presente de las Inversiones y será como máximo de hasta doce (12) meses a partir de la suscripción del presente Otrosi. **EL CONCESIONARIO** allegará a **LA AGENCIA**, los soportes que den cuenta del trámite adelantado ante la autoridad ambiental, e igualmente **LA AGENCIA** directamente o a través de la interventoría podrá requerir informes y soportes sobre el avance de este trámite, el cual, entre otros, observará lo dispuesto en el Decreto 770 de 2014 reglamentario de la Ley de Infraestructura. En caso tal, que **EL CONCESIONARIO** demuestre su debida diligencia en el desarrollo del trámite ambiental y no presente demoras injustificadas en el mismo, y dicho trámite supere el término de doce (12) meses establecido, por demoras, causas o razones atribuibles a la autoridad ambiental, el cronograma de Plan de Inversiones previsto en la presente cláusula será ajustado por las Partes, sin que ello se entienda como incumplimiento del **CONCESIONARIO**, manteniendo en todo caso el Valor Presente contractual de las inversiones.

**PARAGRAFO QUINTO.** Los mayores valores de inversión que demande la construcción del muelle fijo y la obra adicional pifa de amarre, correrán en su totalidad por cuenta y riesgo del Concesionario, los cuales no pueden comportar un cambio en las condiciones del **Contrato**, tales como, Capacidad autorizada, Volumen, Clase o Tipo de carga autorizada, Plazo de la Concesión, Zonas de uso público otorgadas en concesión, Tipo de servicio, Modalidad de Operación. En el evento en que con alguna inversión adicional se altere una de estas condiciones deberá surtirse el trámite de modificación contractual previsto en la normativa vigente.

**CLÁUSULA SÉPTIMA.-** Modificar en virtud de lo preceptuado en el Decreto No. 320 de 27 de febrero de 2013, la cláusula Novena del Contrato suscrito entre LA AGENCIA Y EL CONCESIONARIO, en relación con las GARANTÍAS, la cual quedara así:

"CLÁUSULA NOVENA – GARANTÍAS: EL CONCESIONARIO deberá amparar los riesgos que a continuación se indican, a través de una póliza de seguros que constituirá a más tardar dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la suscripción del presente otrosí:

**9.1. GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA CONCESIÓN.** Por medio de la cual se le garantizará a la Nación a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Distrito de Cartagena, que el concesionario ocupará y usará los terrenos otorgados en concesión en los términos y condiciones del presente otrosí y del contrato de concesión portuaria, incluida la calidad de las obras y su correcto mantenimiento, que ejercerá las actividades autorizadas en debida forma y dará cumplimiento a todas sus obligaciones, en especial, pero no exclusivamente, las relacionadas con el pago de la contraprestación, la tasa de vigilancia, el mantenimiento de las inversiones portuarias y la reversión de acuerdo con la ley y con las reglamentaciones generales expedidas por la entidad competente, en cuantía del tres por ciento (3%) del valor del plan de inversión en las áreas de uso público entregadas en concesión, sin que en ningún caso sea inferior a 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes. Esta garantía cubrirá el pago de multas, y en caso de haberse pactado contractualmente, de la cláusula penal. El valor asegurado se establecerá en dólares de los Estados Unidos de América, liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado – TRM del día de su expedición. La vigencia de la garantía será de cinco (5) años prorrogables hasta completar el término del presente contrato y seis (6) meses más y en caso de ampliación o modificación del mismo deberá ser prorrogada o reajustada.

**9.2. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL.** Por medio de la cual EL CONCESIONARIO, amparará a la Nación a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, frente al pago de indemnizaciones que llegaren a ser exigibles como consecuencia de daños causados a bienes o derechos de terceros, con ocasión de las actuaciones, hechos u omisiones del CONCESIONARIO, sus contratistas o subcontratistas, sus trabajadores y dependientes, operadores portuarios o usuarios del servicio. El valor asegurado del seguro de responsabilidad civil extraccontractual para el contrato de concesión portuaria será el diez por ciento (10%) del valor del plan de inversión en la zona de uso público otorgada en concesión. El valor asegurado de la póliza de seguro de responsabilidad civil extraccontractual se expresará en dólares de los Estados Unidos de América liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado – TRM del día de su expedición. Esta póliza tendrá una vigencia de un (1) año prorrogable hasta completar el término del presente contrato y en caso de ampliación o modificación del mismo deberá ser prorrogada o reajustada.

**9.3. GARANTÍA DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES LEGALES E INDEMNIZACIONES LABORALES.** Por medio de la cual EL CONCESIONARIO, garantizará a la Nación a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, el pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal vinculado con ocasión de la ejecución del contrato de concesión y cubrirá a la Agencia por los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia de ser declarada solidariamente responsable del incumplimiento de las obligaciones laborales. El valor asegurado de la garantía será el cinco por ciento (5%) de la

contraprestación. El valor asegurado se expresará en dólares de los Estados Unidos de América liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado – TRM del día de su expedición. La garantía tendrá una vigencia de cinco (5) años prorrogables hasta completar el término del presente contrato y tres (3) años más y en caso de ampliación o modificación del mismo deberá ser prorrogada o reajustada.

**9.4. GARANTÍA DE ESTABILIDAD DE LA OBRA.** Por medio de la cual EL CONCESIONARIO, garantizará a la Nación a través de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, la estabilidad de la obra construida en la zona de uso público. El valor de esta garantía será del cinco por ciento (5%) del valor de la obra construida, sin que en ningún caso sea inferior a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes. La vigencia de esta cobertura será de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de finalización de la obra, situación que será certificada por escrito por EL CONCESIONARIO a la AGENCIA, quien deberá avalar dicha circunstancia. El valor asegurado de la garantía de estabilidad de obra se expresará en dólares de los Estados Unidos de América liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado – TRM del día de su expedición.

**9.5. GARANTÍA DE CALIDAD DEL MANTENIMIENTO DE LAS CONSTRUCCIONES E INMUEBLES POR DESTINACIÓN.** Por medio de la cual EL CONCESIONARIO, garantizará a la Nación a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, la calidad de mantenimiento que se hubiera efectuado en las obras ejecutadas en la zona de uso público y en los inmuebles por destinación. El valor de esta garantía será del cinco por ciento (5%) del valor de los bienes revertibles que hayan sido objeto de labores de mantenimiento, sin que en ningún caso sea inferior a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes. La vigencia de esta cobertura será de dos (2) años, contados a partir de la suscripción del acta de reversión. El valor asegurado de la garantía de calidad del mantenimiento de las construcciones e inmuebles por destinación se expresará en dólares de los Estados Unidos de América liquidados en moneda colombiana a la tasa representativa del mercado – TRM del día de su expedición.

**PARAGRAFO:** Para efecto de la constitución de las garantías que amparan el Contrato de Concesión Portuaria No. 006, el valor total de las inversiones es de DOS MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (USD \$ 2.000.654).

**CLAUSULA OCTAVA.-** Remplazar en el considerando número 3) del Contrato la palabra "SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE CARTAGENA" por "SOCIEDAD PORTUARIA CENTRAL CARTAGENA S.A".

**CLAUSULA NOVENA.-Riesgos.** Que la modificación de las anteriores Cláusulas del Contrato, no altera el esquema de asignación de riesgos del contrato, en virtud del cual, tratándose de una concesión de iniciativa privada, radica en su totalidad en cabeza del inversionista privado.

**CLAUSULA DÉCIMA.-** Reversión. Los mayores montos de inversión y las obras adicionales aprobadas en el presente Otrosí, que se encuentran localizadas en la Zona de Uso Público,



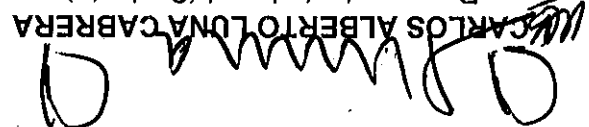
pasaran a ser propiedad de la Nación de acuerdo con lo establecido en el inciso final del artículo 8° de la Ley 1ª de 1991 y el parágrafo tercero de la Clausula Segunda y la Clausula Décima Segunda del Contrato.

**CLAUSULA DÉCIMA PRIMERA.- PERFECIONAMIENTO Y EJECUCIÓN.** El presente acuerdo se perfecciona con su suscripción por **LAS PARTES** y para su legalización requiere la aprobación del certificado de modificación de modificación las Garantías conforme lo establecido en el presente Otrosí por parte de **LA AGENCIA**.

**CLAUSULA DÉCIMA SEGUNDA.-** Todas las demás cláusulas del Contrato de Concesión Portuaria No. 006 del 30 de julio de 2010 que no fueron objeto de modificación, continúan vigentes en los mismos términos y condiciones.

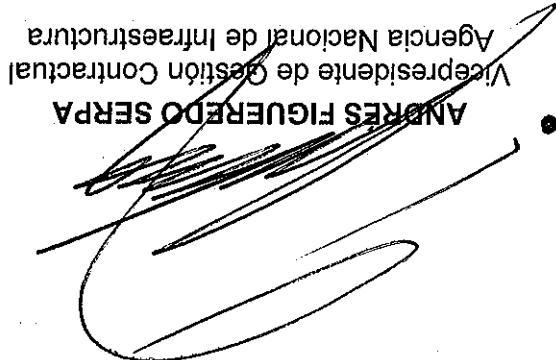
En constancia, las partes firman el presente otrosí, en la ciudad de Bogotá D.C., el día 27 de Julio 2014

**POR EL CONCESIONARIO:**

  
**CARLOS ALBERTO LUNA CABRERA**

Representante Legal (Suplente)  
**SOCIEDAD PORTUARIA CENTRAL CARTAGENA S.A.**

**POR LA AGENCIA:**

  
**ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**  
Vicepresidente de Gestión Contractual  
Agencia Nacional de Infraestructura

Proyecto: Taliara Torres - Abogada GAL 1 VJH  
Alfonso Miguel Correa Pimiento - Asesor G.I.P.- Apoyo Técnico al Proyecto  
Adriana Milena Acosta Forero - Asesor Financiero - GITF  
Revisó: Margarita Montilla - Gerente Asesoría Legal VGC  
Dina R. Sierra R. - Gerente GIT-Portuario  
Emerson Durán - Gerente GIT-Financiero