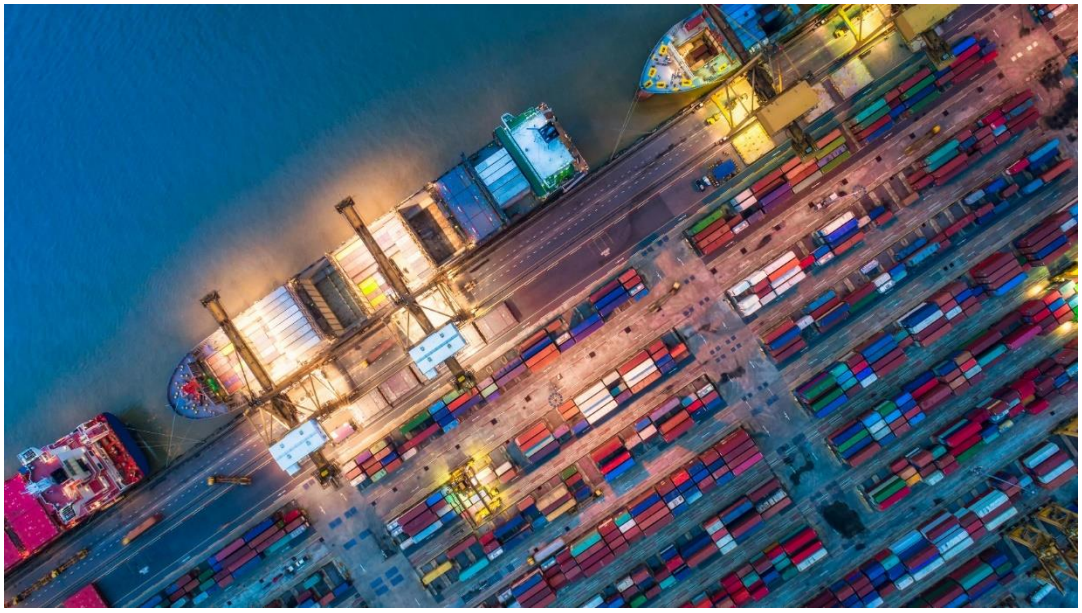
Estudio para la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental – POFPA -Grupo 1

Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT
Nuestra ref: 24564801
Cliente ref: Contrato UPIT 045 de 2023



[Category][Category]
Click here to enter date.

Este documento fue preparado por la Unión Temporal Serman Saenz – Steer- INP para Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT. La información contenida en este documento debe considerarse confidencial, cada destinatario reconoce la confidencialidad de la información aquí incluida y se compromete a no divulgarla de ninguna manera. Cualquier persona o institución que utilice cualquier parte de este documento sin el consentimiento expreso por escrito de la Unión Temporal Serman Saenz – Steer- INP, se considerará que otorga su conformidad a indemnizar a la Unión Temporal Serman Saenz – Steer- INP por todas las pérdidas o daños que resulten de dicha utilización. La Unión Temporal Serman Saenz – Steer- INP ha llevado a cabo su propio análisis utilizando toda la información disponible en el momento de elaboración del presente documento y señala que la llegada de nuevos datos e información podría alterar la validez de los resultados y conclusiones que aquí se presentan. Por lo tanto, la Unión Temporal Serman Saenz – Steer- INP no se responsabiliza de los cambios en la validez de los resultados y conclusiones debido a eventos y circunstancias actualmente imprevisibles.

Contenido

Abreviaturas y siglas 4

Glosario 5

Zonas de atraque 8

Zona de fondeo 8

CAPÍTULO PRIMERO: 9

INTRODUCCIÓN 9

CAPÍTULO SEGUNDO: 11

DIAGNOSTICO Y REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS DISPONIBLES 11

CAPÍTULO TERCERO: 13

COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA 13

CAPÍTULO CUARTO: 19

COMPONENTE OPERATIVO 19

CAPÍTULO QUINTO: 24

COMPONENTE AMBIENTAL 24

CAPÍTULO SEXTO: 27

COMPONENTE NORMATIVO 27

CAPÍTULO SÉPTIMO: 30

COMPONENTE SOCIOECONÓMICO 30

CAPÍTULO OCTAVO: 35

COMPONENTE INSTITUCIONAL 35

Figuras

Figura 0.1: Relación de insumos y fuentes de información con los subcomponentes del componente operativo 21

Figura 0.1: Relación de insumos y fuentes de información con los subcomponentes del componente socioeconómico 32

Anexos

A Anexo. Recopilación información

Anexo 2.1 Infraestructura

2.1.1 SociedadesPortuarias

2.1.2 OtraInfraestructura

2.1.3. Inventario Físico Portuario

2.1.4. Inventario Otra Infraestructura

2.1.5 InfoGeografica

Anexo 2.2 Operativo

Anexo 2.3 Ambiental_Social

2.3.1 Nacional

2.3.2 LitoralCaribe

2.3.3 LitoralPacifico

2.3.4 Insular_SanAndres

2.3.5 Rio Magdalena

2.3.5 Cartografía

2.3.6 DirectorioInformacionAmbiental

Anexo 2.4 Normativo

2.4.1 Portuario

2.4.2 OrdenamientoTerritorial

2.4.3 Ambiental

2.4.4 DirectorioNormativoAmbiental

2.4.5 DirectorioNormativoPortuario

Anexo 2.5 Institucional

2.5.1 Alcance y Funciones

2.5.2 Mapa de actores

Abreviaturas y siglas

A continuación, se presentan las abreviaturas y siglas que serán utilizadas a lo largo del documento.

Abreviatura y sigla	Definición
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
ANLA	Autoridad Nacional de Licencias de Ambientales
ANT	Agencia Nacional de Tierras
AUNAP	Autoridad Nacional de Acuicultura y pesca
CAR	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca
CARSUCRE	Corporación Autónoma Regional de Sucre
CAS	Corporación Autónoma Regional de Santander
CRA	Corporación Autónoma Regional del Atlántico
CIOH	Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
CORALINA	Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina
CORANTIOQUIA	Corporación Autónoma Regional del Centro Antioquia
CORMAGDALENA	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena
CORPAMAG	Corporación Autónoma Regional del Magdalena
CORPOCESAR	Corporación Autónoma Regional del Cesa
CORPOGUAJIRA	Corporación Autónoma Regional de la Guajira
CORPONARIÑO	Corporación Autónoma Regional de Nariño
CSB	Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar
CVC	Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca
CVS	Corporación Autónoma Regional de los Valles del Sinú y San Jorge
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIMAR	Dirección General Marítima – Autoridad Marítima Colombiana
DNP	Departamento Nacional de Planeación

Abreviatura y sigla	Definición
EOT	Esquema de Ordenamiento Territorial
EPA	Establecimientos Públicos ambientales
IDEAM	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales
IGAC	Instituto Geológico Colombiano Agustín Codazzi
INVEMAR	Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
MADS	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible
MT	Ministerio de Transporte
PBOT	Plan Básico de Ordenamiento Territorial
PDET	Desarrollo con Enfoque Territorial
PEMOT	Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial
PMA	Plan de Manejo Ambiental
POFPA	Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental
POMIUAC	Planes de Ordenación y Manejo Integrado de la Unidad Ambiental Costera
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
RNDC	Registro Nacional Despachos de Carga por Carretera
SINAP	Áreas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas protegidas
SSD SAMP	Sistema de Soporte de Decisiones del Subsistema de áreas Marítimas Protegidas
ST	Superintendencia de Transporte
TdR	Términos de Referencia
UPIT	Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte

Glosario

Término	Definición
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.
Agente Marítimo	Persona natural o jurídica que representa en Colombia al armador para todos los efectos relacionados con la nave.
Astilleros	son lugares donde se construyen y reparan buques. Puede tratarse de yates, buques militares, barcos comerciales y todo tipo de barcos utilizados para el transporte de mercancías o de pasajeros.

Término	Definición
Autoridades Portuarias	Son el Ministerio de Transporte a través de la dirección General de Transporte Marítimo y Puertos en materia de reglamentación, planificación y políticas; la Comisión de Regulación del Transporte (CRTR) en materia de regulación y la Superintendencia de Transporte en materia de inspección, vigilancia y control
Canal de acceso	son vías de agua cuyas profundidades mantenidas natural o artificialmente permite que buques de determinado calado puedan navegar solamente dentro de ellas
Concesión portuaria	Es un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, que 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.
Cormagdalena	La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - CORMAGDALENA, fue creada por el artículo 331 de la Constitución Política, como un ente corporativo especial del orden nacional con autonomía administrativa, presupuestal y financiera, dotado de personería jurídica propia, el cual funcionará como una Empresa Industrial y Comercial del Estado sometida a las reglas de las Sociedades Anónimas, en lo no previsto por el ARTICULO 1o. de la Ley 161 de 1994.
DANE	Es el Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia.
Dársena de maniobras	Áreas dentro del puerto destinadas a las maniobras de preparación del buque para el acercamiento o despegue del muelle, normalmente con ayuda de remolcadores.
DIMAR	Dirección General Marítima, es la Autoridad Marítima Colombiana.
Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias	Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga desde la nave a tierra, y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida del tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto.
Embarcadero	Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar, o sobre las adyacentes a aquélla o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.
Infraestructura Portuaria	Es toda aquella infraestructura construida dentro de un puerto o fuera de él, destinado a la operación y servicios del puerto.
Ley aplicable	Es el ordenamiento jurídico vigente en la República de Colombia.
Marinas	Embarcadero destinado al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.

Término	Definición
Monopolio natural	Un puerto tiene un monopolio natural cuando su capacidad es tan grande, en relación con la de otros puertos que sirven a la misma región, que puede ofrecer sus servicios con costos promedios inferiores a los de los demás.
Muelle	Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves.
Naves	Es toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación acuática.
Operador Portuario	Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.
Plataforma flotante	Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, destinada a prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.
Practicaje	Actividad realizada por un piloto práctico que asesora al capitán del buque en las maniobras de navegación interna.
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.
Puerto de Cabotaje	Es aquel que sólo puede utilizarse para operaciones entre puertos colombianos.
Puerto fluvial	Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales.
Puerto de servicio privado	Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.
Puerto de servicio público	Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.
Puerto del Ministerio de Defensa Nacional	Es el que construye u opera en forma permanente la Nación, por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional.
Puerto habilitado para el comercio exterior.	Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.
Puerto oficial	Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posee más del 50% del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.

Término	Definición
Puerto particular	Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde los particulares poseen más del 50% del capital. Los puertos particulares pueden ser de servicio público o de servicio privado.
Remolcador	Nave especializada utilizada para prestar asistencia a los buques durante maniobras en áreas de practicaje, así como en operaciones de remolque.
Sociedad portuaria	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.
Sociedad portuaria oficial	Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a entidades públicas.
Sociedad portuaria particular	Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a personas privadas.
Trasiego	Es la acción de trasvasar de un tanque a otro, en este caso las aguas aceitosas o de sentinas.
Trimado	Operación siguiente a la estiba de cereales, minerales, etc., que consiste en aplanar la superficie de las mismas, la adición retirada o traslado de pesos en un buque para conseguir los calados requeridos, con lo que se consigue aprovechar mejor el espacio disponible y dar mayor seguridad a la navegación.
UPIT	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) desde su puesta en funcionamiento, promueve la competitividad, la conectividad, la movilidad y el desarrollo en materia de infraestructura de transporte del país.
Usuarios del puerto	Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.
Zonas de atraque	se encuentra conformada por las áreas de servicios que requiere el buque para detenerse en el muelle, las cuales son las obras de abrigo o protección del canal de acceso y las dársenas de maniobras que necesita el buque para realizar giros
Zona de fondeo	Zonas previamente delimitadas por la AMP y destinadas exclusivamente para el estacionamiento en forma segura de un buque

CAPÍTULO PRIMERO
INTRODUCCIÓN

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), Entidad Pública del orden nacional que forma parte del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, creada a través del Decreto No. 946 de 2014, la cual tiene como objeto, según el artículo 2 del precitado Decreto, el de "(…) planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte".

La UPIT tiene la responsabilidad de llevar a cabo las acciones 1.1, 1.3 y 1.4 bajo este eje. Esto genera la necesidad de actualizar el Plan de Ordenamiento Físico Portuario Ambiental (POFPA), para abordar la desconexión entre el crecimiento portuario y la planificación territorial, así como la obsolescencia del instrumento que guía el ordenamiento físico, portuario y ambiental, diagnosticado en el CONPES 4118 de 2023.

En este contexto, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), con el apoyo del Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Dimar, Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), el Servicio Geológico Nacional, el Ministerio de Interior, la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres (UNGRD), Dirección Nacional de Planeación (DNP), entre otras entidades y autoridades del sector, debe desarrollar una nueva metodología para la actualización del POFPA. Dicha metodología deberá proporcionar una herramienta de planificación flexible, robusta y abierta, para facilitar decisiones oportunas en materia de planificación portuaria.

Para el cumplimiento de uno de sus objetivos la UPIT ha suscrito el contrato de consultoría No. 045-2023 del 2023 entre la UPIT y la Unión Temporal Serman Saenz - Steer – INP, cuyo objeto contractual es el de "REALIZAR UN ESTUDIO PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO FÍSICO PORTUARIO Y AMBIENTAL QUE PERMITA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DEL SECTOR PORTUARIO EN COLOMBIA, ASÍ COMO PONER EN MARCHA LAS ACCIONES DE POLÍTICA PÚBLICA PROPUESTAS EN EL SECTOR".

El objeto contractual, se enmarca en el proyecto de inversión "Fortalecimiento de la Gestión de la planeación de la Infraestructura de Transporte de manera integral Nacional" de la UPIT el cual dentro de sus objetivos específicos contempló:

- "Mejorar la identificación y priorización de las necesidades en materia de infraestructura de transporte, movilidad y conectividad", así como actividades tales cómo "Desarrollar el Plan de Infraestructura de Transporte"

En tal sentido, a través de la presente consultoría, se busca dar cumplimiento a ambos objetivos considerando la necesidad de actualizar el POFPA de acuerdo con el estado del arte de la normativa nacional e internacional y en correspondencia con las necesidades actuales del sector portuario el País.

Dicho contrato de consultoría se suscribió el día 25 de octubre de 2023 por un valor de MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA Y UN MIL CIENTO TRES PESOS

M/CTE ($1.896.551.103) y un plazo de ocho (8) meses, cuya acta de inicio se suscribió el 8 de noviembre de 2023 con fecha de fin el 7 de julio de 2024.

Asimismo, ha suscrito el contrato de interventoría No. 046-2023, celebrado entre la UPIT y el Consorcio POFPA2023 integrado por las empresas INGENIERÍA CONSULTORÍA Y PLANEACIÓN S.A., INCOPLAN S.A. e INGEPLAN.CO S.A.S, cuyo objeto es "REALIZAR LA INTERVENTORÍA INTEGRAL AL CONTRATO DE CONSULTORÍA CUYO OBJETO ES REALIZAR UN ESTUDIO PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO FÍSICO PORTUARIO Y AMBIENTAL - POFPA QUE PERMITA FORTALECER LA PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO DEL SECTOR PORTUARIO EN COLOMBIA, ASÍ COMO PONER EN MARCHA LAS ACCIONES DE POLÍTICA PÚBLICA PROPUESTAS EN EL SECTOR"

Teniendo en cuenta lo anterior, la Unión Temporal Serman Steer INP procede a presentar el informe Etapa 2 - Levantamiento de Información para los cuatro Grupos Estratégicos de trabajo en pleno acatamiento de lo dispuesto en el acuerdo de voluntades suscrito con la UPIT.

Es importante advertir que el presente informe se fundamenta en la documentación disponible, esto es, en la información suministrada tanto por la UPIT como por los principales actores del sector portuario. Así mismo, se basa en la presunción de buena fe y asumiendo la autenticidad, fidelidad y veracidad de los documentos que tenemos a nuestro alcance. Entendemos que la información suministrada por actores y entidades puede tener carácter de confidencial, por lo cual su uso está estrictamente enmarcado en el objeto del presente estudio.

CAPÍTULO SEGUNDO

DIAGNOSTICO Y REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS DISPONIBLES

La actualización del POFPA está contemplada en el primer Eje estratégico de la Política Nacional Portuaria formulada en el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) 4118 de 2023, allí se define un periodo de actualización definido por la UPIT el cual no debe ser superior a 4 años, con el fin de contar con una herramienta actualizada que permita la toma de decisiones en el sector portuario.

Sin embargo, es importante mencionar el antecedente directo a este instrumento de planeación, es decir el POFPA de 2008, en el cual se diagnosticaron las siguientes problemáticas:

- Baja gobernabilidad del sector portuario evidenciado en el desaprovechamiento del potencial portuario de las costas del país
- Desequilibrio entre el uso racional de los recursos y la ejecución de la actividad económica
- Deficiencias en la metodología aplicada a la contraprestación portuaria que no considera la totalidad de factores involucrados
- Descoordinación entre los diferentes instrumentos de planeación relacionados a puertos
- Desactualización e insuficiencia de los instrumentos normativos asociados a puertos

Asimismo, con el objetivo de mitigar estas problemáticas del sector portuario se plantearon 5 programas (uno para cada problemática) con subprogramas enfocados en puntos clave del problema que tal como se presentó en el listado anterior responden a establecer un fortalecimiento de la institucionalidad del sector portuario en el país, el desarrollo sostenible, el rediseño de las condiciones de contraprestación portuaria para concesiones, la planeación portuaria la actualización de la normatividad asociada.

Además del mencionado en el apartado anterior, se cuenta con otros documentos previos que dictan la hoja de ruta del sector portuario en Colombia, los cuales se detallan a continuación.

Estudio de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos - 1999

El estudio comprende principalmente la sectorización de los litorales colombianos, incluyendo el territorio insular de San Andrés y Providencia, la cual consiste principalmente en la clasificación de las zonas portuarias en 3 tipos:

- Zonas de manejo para actividades portuarias principales.
- Zonas de manejo para actividades portuarias menores.
- Zonas de manejo portuario con restricciones ambientales significativas.

CONPES 3149 – Plan de Expansión Portuaria 2002 - 2003

El Plan de Expansión Portuaria recomienda la implementación del Plan Integral de Ordenamiento Portuario resultado del documento mencionado en el apartado anterior.

Además de la implementación del plan, este documento mantiene los lineamientos para el cálculo de contraprestaciones portuarias del CONPES 2680 de 1993 que contempla elementos como costo de oportunidad, ofrecimiento y dimensiones óptimas de las instalaciones del servicio, inversiones y

compromisos de modernización y costos de vigilancia ambiental (Departamento Nacional de Planeación, 2001).

Plan Integral de Ordenamiento Portuario (PIOP) - 2008

Este instrumento de planificación de zonas portuarias marítimas clasifica las Unidades Ambientales Costeras (UACO) teniendo en cuenta sus características físicas y ambientales en tres niveles de restricción ambiental: alto, medio y bajo. Además, clasifica la aptitud para el desarrollo de proyectos de la zona portuaria en: nula, baja, media y alta.

CONPES 3611 – Plan de Expansión Portuaria 2009 – 2011

Dentro de los objetivos de este plan, se encuentra la articulación de los puertos y su enfoque a la competitividad nacional e internacional, para ello se formulan 15 planes de acción desde diferentes sectores los cuales involucran en mayor medida provisión.

Además, se presenta una nueva metodología de contraprestación portuaria la cual se define como un porcentaje de los ingresos brutos del concesionario teniendo en cuenta la fijación de una tasa de retorno que refleja los riesgos no mitigables, además, dicho porcentaje debe ser pagado por el concesionario sobre los ingresos proyectados si los ingresos reales son menores a ellos o un porcentaje adicional si es el caso contrario. En adición a lo anterior, el concesionario debe pagar un porcentaje del avalúo de infraestructura portuaria si la recibe por parte del Estado.

CONPES 4118 - Política Nacional Portuaria

Retomando este documento, es importante mencionar las problemáticas encontradas que causan la ineficiencia del sector portuario en Colombia, las cuales a grandes rasgos son (Departamento Nacional de Planeación, 2023):

- Desarticulación del crecimiento del sistema portuario con instrumentos de planificación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa
- Débil apropiación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial
- Desactualización de los esquemas de regulación tarifaria y de contraprestación en los puertos
- Limitadas condiciones de la infraestructura de accesos marítimos, terrestres y fluviales
- Desactualización de instrumentos regulatorios que posibilitan la prestación de los servicios portuarios
- Debilidad institucional del Ministerio de Transporte como autoridad portuaria

Estas problemáticas se pretenden abordar desde 6 ejes estratégicos, cada uno con diversas líneas de acción que a grandes rasgos se centran en la articulación de los puertos con los otros modos de transporte y la actualización de esquemas de contraprestación e instrumentos regulatorios.

A raíz de los documentos presentados se observan puntos comunes sobre la necesidad del fortalecimiento institucional de autoridades portuarias además de optimizar y actualizar la metodología de cálculo de las contraprestaciones portuarias y como factor clave la promoción de la intermodalidad del transporte mediante mejoras en la infraestructura de acceso a puertos y en las conexiones para intercambios modales.

CAPÍTULO TERCERO

COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA

Para la caracterización del componente infraestructura se realizó la recopilación de información secundaria disponible para las zonas portuarias, en las entidades públicas a nivel local y nacional; así como la compilación de estudios de entes privados y sociedades portuarias, bases de datos disponibles de carácter público y disponibles en la web, entre otros.

De conformidad con lo establecido contractualmente en el presente informe se incluye la información recopilada para:

- **Grupo estratégico de trabajo 1:** Zona portuaria de San Andrés; Zona portuaria de Golfo de Morrosquillo; Zona portuaria de Turbo.

3.1 INFORMACIÓN SOLICITADA

Se solicitó oficialmente a los diferentes actores (Superintendencia de Transporte- Supertransporte, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), Dirección General Marítima (DIMAR) y sus respectivas capitanías de puerto, Instituto Nacional de Vías (INVIAS), alcaldías y gobernaciones entre otras entidades), la información requerida de acuerdo con la jurisdicción y/o competencia (Ver "***Anexo 1.1 Solicitud_Información***"), tal como se indica a continuación:

- Inventario de infraestructura y equipos en operación y reversión de las concesiones portuarias (cartografía de las áreas concesionadas e infraestructura proyectada o existente).
- Inventario y cartografía de infraestructura marítima y/o fluvial en su jurisdicción (puertos, astilleros, embarcaderos, canales de acceso, zonas de fondeo, zonas de atraque).
- Información técnica de los canales de acceso públicos, dragados de profundización y mantenimiento históricos.
- Autorizaciones/permisos en el área de estudio.
- Información de las ayudas a la navegación públicas y privadas. Coordenadas y/o cartografía.
- Batimetrías y cartas náuticas digitales (formato dwg, shapefile, geodatabase, tiff, jpeg, ecw).

Se solicitó también información a cada una de las sociedades portuarias mediante oficios emitidos por la UPIT. Dentro de la misma solicitud, se requirió información detallada sobre las características de las zonas adyacentes con respecto a su infraestructura y equipos, incluyendo el componente tecnológico dentro de la respectiva zona (Ver "***Anexo 1.1 Solicitud_Información***").

3.2 INFORMACIÓN RECOPILADA

La información recopilada se estructuró de la siguiente forma:

1. Para las instalaciones Portuarias Reguladas se recopiló la información en la siguiente ruta "***\2.1 Infraestructura\2.1.1 SociedadesPortuarias***", la cual tiene la siguiente estructura de almacenamiento de información:
   - 01 Contractual: Contrato concesión, otrosíes, resoluciones.
   - 02 InfoSupertransporte: Ficha técnica Supertransporte.
   - 03 RTO: Reglamento de condiciones técnicas de operación Portuaria.

- 04 Ambiental: Actos administrativos de licencias ambientales, modificaciones a las licencias ambientales, permisos ambientales y planes de manejo, informes de cumplimiento ambiental.
- 05 Planos Otros: Plano de las instalaciones Portuarias, registro fotográfico, otros.

Como insumos se utilizaron las siguientes fuentes de información mencionadas en los Item 1 y 2, tales como: Contratos de Concesión Portuaria, Otrosíes, Resoluciones; Reportes Supertransporte; Reglamento de condiciones técnicas de operación portuaria; Actos administrativos de licencias ambientales, modificaciones a las licencias ambientales, Planes de Manejo Ambiental, permisos ambientales, ANLA, MADS, CAR; Información recibida de ANI, CORMAGDALENA, DIMAR.

Como resultado del análisis preliminar de la información recopilada, se estructuro una base de datos con el inventario de sociedad portuarias agrupadas en los cuatro (4) grupos estratégicos de trabajo, denominada "***Anexo 2.1.3. Inventario Físico Portuario***"

2. Para los astilleros, marinas, embarcaderos, canales de acceso y zonas de fondeo, se recopiló la información en la siguiente ruta "***\2.1 Infraestructura\2.1.2 OtraInfraestructura***". Como insumos se recopilaron las cartas náuticas de cada zona portuaria, el Reglamento Marítimo Colombiano, la Base de datos de Empresas de Servicios Marítimos de la DIMAR con corte a 30 de noviembre de 2023, anexos técnicos de los contratos de dragado de mantenimiento de los canales de acceso públicos expedidos por el INVIAS.

   Como resultado del análisis preliminar de la información recopilada se estructura una base de datos con el inventario de infraestructura no concesionada, denominada "***Anexo 2.1.4. InventarioOtraInfraestructura*",** para los astilleros, marinas, embarcaderos, canales de acceso y zonas de fondeo.

Del levantamiento de información del componente de infraestructura se presenta de manera general la información recopilada para cada grupo de trabajo, como resultado se encuentran en la base datos ciento cinco (105) Instalaciones portuarias Concesionadas. De estas sesenta y cinco (65) corresponden a la ANI, treinta y nueve (39) a CORMAGDALENA y una (1) con la Gobernación de San Andrés.

Las ciento cinco (105) Instalaciones Portuarias se clasificaron, por el tipo de servicio portuario se encontraron veinticinco (25) que son de carácter privados cuyo servicio sólo es para empresas vinculadas jurídica o económicamente con la Razón Social y ochenta (80) instalaciones de carácter público.

De las 78 sociedades portuarias activas se logró obtener la información de los contratos de concesión de 77 de estas, es decir el 98,7%, el contrato faltante corresponde a otorgado por la gobernación de San Andrés. Adicionalmente se obtuvo la ficha técnica de la Supertransporte del 100% sociedades portuarias, no obstante, algunas de estas fichas no corresponden a información de 2023. Se recopilaron 54 RCTO alcanzando un 71% de información, y 47 expedientes ambientales de las sociedades portuarias correspondiente a 61,8% de las sociedades portuarias activas, los expedientes ambientales faltantes corresponden en su mayoría a aquellos de competencia de las corporaciones

autónomas regionales o autoridades ambientales locales que no cuentan con información disponibles en sus páginas web.

Respecto a la georreferenciación de las concesiones portuarias, se cuenta con la identificación de las Zonas de Uso Público Maritimo/Fluvial, las Zonas de Uso Público Terrestre y las Zonas Adyacentes de las concesiones tanto de CORMAGDALENA como de la ANI. Dicha información se encuentra en formato shapefile en la siguiente carpeta "***\2.1 Infraestructura\2.1.5 InfoGeografica***".

3.2.1 GRUPO ESTRATÉGICO DE TRABAJO 1

ZONA PORTUARIA DE SAN ANDRÉS

En referencia a las instalaciones portuarias concesionadas se identificaron dos (2) Sociedades Portuarias concesionadas una por ANI y otra por la Gobernación de San Andrés, cuyos contratos de concesión se encuentran activos, una (1) de estas de servicio público y una (1) de servicio privado. La infraestructura de estas dos sociedades portuarias está construida y en operación, tal como se registra en la siguiente Tabla 1.

Tabla 1. Información general Instalaciones Portuarias de San Andrés

Razón Social	No. Contrato	Estado	Estado	Operando	Tipo servicio	Concedente
Sociedad Portuaria de San Andres S.A. (San Andres Port Society)	189-2004	Activo	Construido	SI	Público	Gobernación de San Andrés
Nueva Sociedad Portuaria Zona Atlántica S.A.	009-2007	Activo	Construido	SI	Privado	ANI

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz INP, 2023.

Respecto al otro tipo de infraestructura, de acuerdo con la información reportada por la DIMAR no se identificaron astilleros navales ni marinas que cuenten con licencia de funcionamiento. Según la información del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se identificaron cinco (5) embarcaderos turísticos.

De acuerdo con la información del INVIAS para la zona portuaria de San Andrés existe 1 canal de acceso público cuya longitud es de 4,19 km, ancho de solera de 60m y profundidad aproximada de 8,3m.

De acuerdo con la información de la Resolución 0372 DE 2001 de DIMAR para la zona portuaria del Golfo de Morrosquillo, existen cuatro (4) zonas de fondeo, identificadas así:

Tabla 2. Información general zonas de fondeo zona Portuaria San Andrés

ZONA DE FONDEO
Área de fondeo A - Yates
Área de fondeo B - Pesqueros

Área de fondeo "C"
Área de fondeo "D"

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz INP, 2023.

ZONA PORTUARIA DE GOLFO DE MORROSQUILLO

En referencia a las instalaciones portuarias concesionadas se identificaron tres (3) Sociedades Portuarias concesionadas por la ANI, cuyos contratos de concesión se encuentran activos, dos (2) de estas de servicio público y una (1) de servicio privado. La infraestructura de estas tres sociedades portuarias está construida y en operación. También se identificaron dos (2) sociedades portuarias inactivas, tal como se registra en la siguiente Tabla 3.

Tabla 3. Información general Instalaciones Portuarias de Golfo de Morrosquillo

Razón Social	No. Contrato	Estado	Estado	Operando	Tipo servicio
Compañía de Puertos Asociados (COMPAS Tolú)	015-1996	Activo	Construido	SI	Público
Oleoducto Central S.A. - OCENSA S.A.	016-1996	Activo	Construido	SI	Público
Cenit Trans y Log de Hidrocarburos S.A.S. (CENIT Coveñas)	004-2007	Activo	Construido	SI	Privado
Sociedad Portuaria Pesquera de Tolú S.A. PESTOLÚ S.A.	002-2013	Inactivo	-	-	Privado
Sociedad Portuaria Palermo S.A.	001-2005	Inactivo	-	-	Privado

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz INP, 2023.

Respecto al otro tipo de infraestructura, de acuerdo con la información reportada por la DIMAR se identificaron un (1) astillero naval y una (1) marina que cuentan con licencia de funcionamiento. Según la información del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo se identificaron cinco (5) embarcaderos turísticos.

De acuerdo con la información del INVIAS para la zona portuaria de Golfo de Morrosquillo no existe canal de acceso público, dado que la operación de los puertos existentes es por fondeo en aguas profundas con tres puntos de cargue mediante las monoboyas, las cuales cuentan con profundidades de 25m y 30m. El único canal de acceso existe es privado, perteneciente al puerto de COMPAS S.A.

De acuerdo con la información de la Resolución 0372 DE 2001de DIMAR para la zona portuaria del Golfo de Morrosquillo, existen ocho (8) zonas de fondeo, identificadas así:

Tabla 4. Información general zonas de fondeo zona Portuaria Golfo de Morrosquillo

ZONA DE FONDEO
Área de cuarentena "A" Cuarentena

Área de fondeo "B" Tanqueros
Área de fondeo "D"
Área de fondeo "E" (Pestolú)
Área de yates G - En Punta San Bernardo
Área de yates H - En Cispata
Área de yates I - En Coveñas
Área de yates J - En Santiago de Tolú

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz INP, 2023.

ZONA PORTUARIA DE TURBO

En referencia a las instalaciones portuarias concesionadas se identificaron tres (3) Sociedades Portuarias concesionadas por la ANI, cuyos contratos de concesión se encuentran activos, dos (2) de estas de servicio público y una (1) de servicio privado. La infraestructura de estas tres sociedades portuarias está construida y en operación. También se identificaron dos (2) sociedades portuarias en perfeccionamiento de acta de inicio del contrato de concesión de los cuales uno (1) está en fase de construcción, tal como se registra en la siguiente Tabla 5.

Tabla 5. Información general Instalaciones Portuarias de Turbo

Razón Social	No. Contrato	Estado	Estado	Operando	Tipo servicio
C.I Unión de Bananeros de Urabá - UNIBAN	Res. 1955-2016	Activo	Construido	SI	Público
Sociedad Portuaria Punta de Vaca S.A.	002-2008	Activo	Construido	SI	Privado
C.I Promotora Bananera S.A. - PROBAN	Res. 1032-2017	Activo	Construido	SI	Público
Sociedad Portuaria Puerto Bahía de Colombia S.A.	001-2019	Acta de inicio	En Construcción	-	Público
Sociedad Portuaria de Urabá Pisisi S.A.	001-2023	Acta de inicio	-	-	Público

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz INP, 2023.

Respecto al otro tipo de infraestructura, de acuerdo con la información reportada por la DIMAR se identificaron tres (3) astilleros navales y una (1) marina que cuentan con licencia de funcionamiento. Según la información de la Superintendencia de Puertos y Transporte se identificaron seis (6) embarcaderos.

De acuerdo con la información del INVIAS para la zona portuaria de Turbo no existe canal de acceso público, dado que el Golfo de Urabá presenta profundidades superiores a los 20m, sin embargo, los calados de operación de los puertos existentes no superan los 4 m.

De acuerdo con la información de la Resolución 0372 DE 2001de DIMAR para la zona portuaria de Buenaventura, existen seis (6) zonas de fondeo, identificadas así:

Tabla 6. Información general zona de fondeo de Turbo

ZONA DE FONDEO
Área de fondeo A
Área de fondeo B - Para cargue y/o descargue
Área de fondeo C- Pilotos prácticos y visita de autoridades de Puerto
Área de fondeo D - Para cargue y/o descargue de Madera
Área de fondeo E - Bahía de Turbo Punta Las Vacas (Buques menos de 200 TRB)
Área de fondeo F - Cuarentena

Fuente: Unión Temporal Serman Saenz INP, 2023.

CAPÍTULO CUARTO
COMPONENTE OPERATIVO

4.1 INFORMACIÓN SOLICITADA

Para la caracterización de las condiciones de operación, se solicitó a las entidades de orden nacional como la DIMAR, DNP, INVIAS, ANI y Cormagdalena, entre otras (Ver "***Anexo 1.1 Solicitud_Información***"); y se consultó información pública de entidades como el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), información de:

- Información de movimiento de la carga movilizada vía marítima (tipos de carga, comportamiento por puertos y registro de zarpe de naves que tengan origen o destino las zonas portuarias marítimas). Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Informes de movimiento y carga. Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Estudio de Demanda y Capacidad Portuaria del DNP (2019)
- Inventario de infraestructura existente, proyectada, en reversión, equipos, canales de acceso privados y dársenas de maniobras indicando capacidad instalada, especificaciones técnicas y dimensiones
- Indicadores de gestión de sociedades portuarias
- Registro de carga y mercancías movidas sobre el corredor férreo La Dorada - Santa Marta con información de origen y destino. Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Registro de carbón transportado por el corredor férreo La Loma–Puerto Drummond. Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Registro de zarpe de naves que tengan origen o destino las zonas portuarias marítimas (Actual e histórico). Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Base de datos del Registro Nacional Despachos de Carga por Carretera (RNDC) para vehículos que se movilizan hacia las zonas portuarias. Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Informes de transporte en cifras. Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.
- Sistema de información COMEX. Información actual e histórico disponible o mínimo de los últimos 10 años.

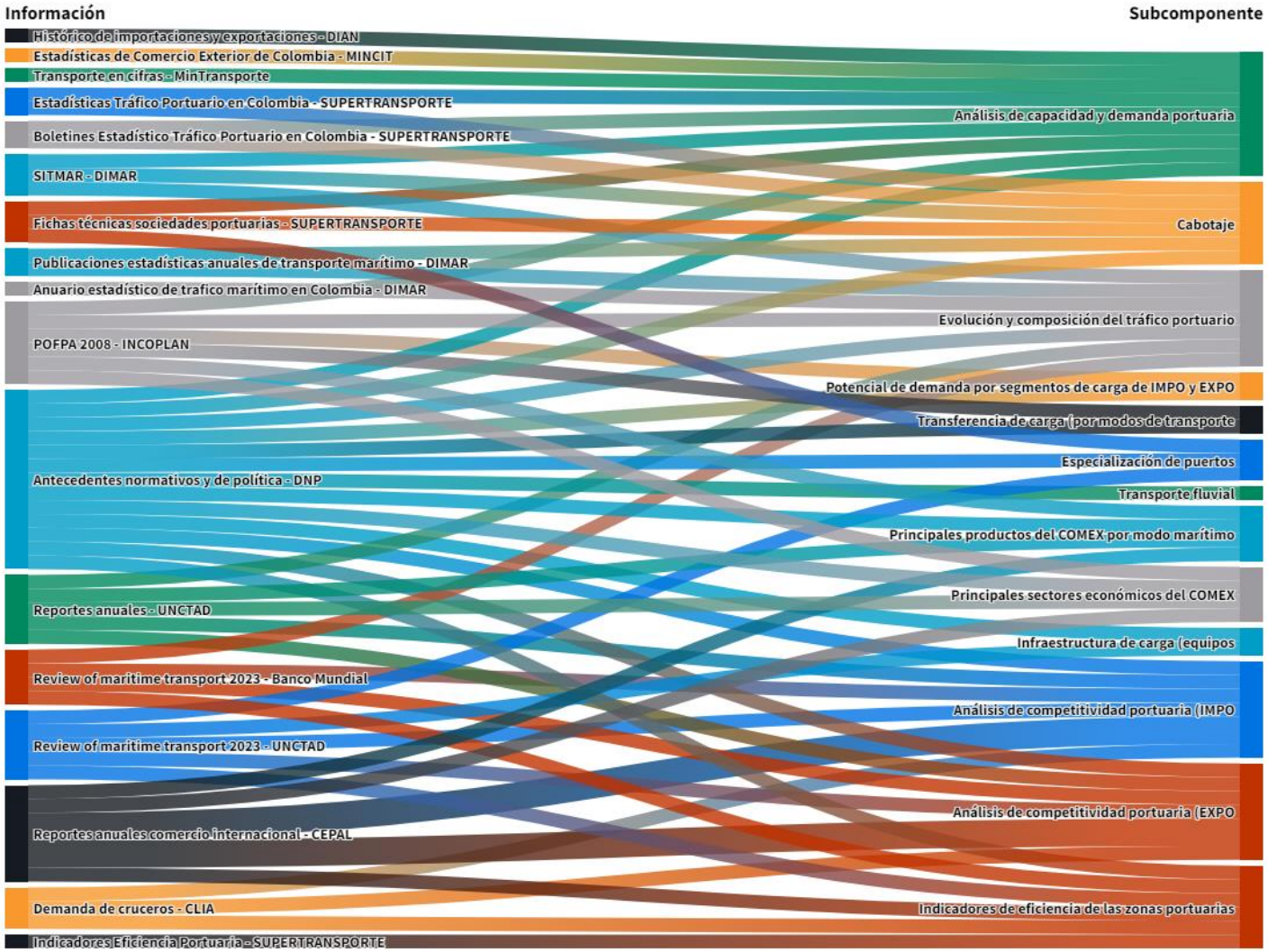
4.2 INFORMACIÓN RECOPILADA

Para este componente, se logró recopilar información de orden público a partir de publicaciones oficiales de entidades nacionales como la DIAN, Superintendencia de Puertos y Transporte, el Ministerio de Transporte, la DIMAR, la UPME, DNP, así como comisiones de Naciones Unidas asociadas al desarrollo de comercio e industria como CEPAL y UNCTAD, y otros actores como el BID, el Banco Mundial, asociaciones de cruceros como CLIA (Cruise Lines International Association) y FCCA (The Florida-Caribbean Cruise Association) y consultores externos.

La información recabada abarca publicaciones de cifras de movimientos de carga de comercio exterior, estadísticas de tráfico portuario por ZP, movimientos, segmentos de carga, tipo de buque y motivo de arribo, así como indicadores de operación y eficiencia portuaria, registros de demanda de cruceros y oferta de servicios para pasajeros. También se encontró información de infraestructura de las sociedades portuarias y antecedentes normativos y de política que sirven como insumo transversal a toda la consultoría.

En la figura a continuación, se presenta esquemáticamente la relación entre la información recolectada y los subcomponentes a desarrollar según los términos de referencia. Se aclara que esta asignación de insumos corresponde a una revisión preliminar de la información compilada a la fecha, por lo que puede cambiar en el tiempo (ampliarse y/o reducirse) de acuerdo con el análisis de pertinencia que se haga para cada caso al momento de desarrollar el respectivo subcomponente.

Figura 0.1: Relación de insumos y fuentes de información con los subcomponentes del componente operativo



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz– Steer -INP, 2023

Como se ve en la figura, la información descargada desde los portales web de las entidades públicas y privadas consultadas sustenta la mayoría de los subcomponentes den análisis operacional de la consultoría, a continuación, se describen algunos de los análisis que se pueden desarrollar para cada uno a partir de dicha información:

- Potencial de demanda y segmentos de carga IMPO y EXPO: Si bien el insumo principal de este componente será remitido por la UPIT, dicha información se puede complementar, validar y contrastar con las proyecciones generadas en la versión 2008 del POFPA, los antecedentes de política y normativa portuaria como los CONPES 4118 y 3611, entre otros.
- Análisis de capacidad y demanda portuaria: para este componente es imperativo el acceso a la información del estudio desarrollado por IDOM, sin embargo, los registros de movimientos de carga por zona portuaria, las características de los buques que arriban y los puertos que los atienden y la información de tráfico portuaria publicada por la Superintendencia de Puertos y Transporte y demás entidades de gobierno, servirá como base para el análisis de las estimaciones de la UPIT.
- Análisis de competitividad portuaria (IMPO y EXPO): El objetivo de este subcomponente es determinar el nivel de referencia en el que se encuentra el país respecto a la operación portuaria de otros países de la región y del mudo, como primer paso para la definición de las necesidades y requerimientos para mejorar las condiciones operativas de los puertos del país.
- Para el análisis de competitividad EXPO se consideran los mismos supuestos.
- Infraestructuras de carga (equipos) disponibles para la operación: Preliminarmente para este subcomponente se hará revisión de la información de movimiento de contenedores de CEPAL, a partir de lo cual, se estima es posible realizar caracterización de las tecnologías y las infraestructuras disponibles, sin embargo, también se revisarán los documentos contractuales de las Zonas Portuarias y sus descripciones físicas.
- Evolución y composición del tráfico portuario: Este análisis es posible desarrollarlo con dos enfoques diferentes, el primero, con relación al tipo de carga movilizada por cada zona portuaria, segmentos y productos. El segundo respecto al tipo de embarcación/buque de arribo, esto entendiendo las particularidades físicas de las instalaciones que se pueden derivar de los tamaños de los navíos.
- Transferencia de carga: preliminarmente se cuenta con las estadísticas del Ministerio de transporte en las que se registra el movimiento de carga por modo de transporte en las entregas anuales de “Transporte en cifras”, a partir de lo cual, se puede realizar una estimación del movimiento intermodal de carga en el país.
- Cabotaje: esta operación de transporte se caracterizará a partir de la información contenida en las fichas de las sociedades portuarias y las estadísticas de transporte marítimo de la DIMAR.
- Transporte fluvial: Al corte del presente documento, la información relacionada con el transporte de mercancías por vía fluvial corresponde a los antecedentes de política y normativa del estudio, tales como CONPES, Política Nacional Portuaria, Plan Maestro de Transporte Intermodal, entre otros.
- Especialización de los puertos: partiendo de la descripción de la infraestructura de los puertos y la carga movilizada, es posible definir perfiles de especialización para el contraste con los indicadores operacionales de otros países de la región y el mundo.

- Indicadores de eficiencia de las zonas portuarias: en la operación portuaria la eficiencia es medida desde los aspectos relacionados con el manejo de carga en puerto y la capacidad de atención de los buques, estos enfoques serán revisados a partir de documentación secundaria de datos de eficiencia en la región y el mundo.
- Principales productos COMEX en el modo marítimo: esta caracterización, se basa en la información de importación y exportación histórica y de proyección que se recabará a partir de los suministros de la UPIT, los registros de la Superintendencia y bases de datos públicas y/o privadas.
- Principales sectores económicos del COMEX: este análisis considera los mismos insumos del literal (l), sumado a la posibilidad de adelantar entrevistas semiestructuradas a los principales actores del sector portuario para su validación y complemento.

CAPÍTULO QUINTO

COMPONENTE AMBIENTAL

5.1 INFORMACIÓN SOLICITADA

Para la búsqueda de la información referente a las condiciones ambientales del medio biótico y abiótico, análisis sobre las presiones y conflictos ambientales de uso de suelo e instrumentos de gestión y planificación, se consultaron las páginas web de Entidades de orden Local, Regional y Nacional tales como: Alcaldías, Corporaciones Autónomas Regionales (CAR), Establecimientos Públicos Ambientales (EPA), INVEMAR, IDEAM, IGAC, ANLA, MADS, SIAM, TREMARCTOS Colombia, etc. (Ver "***Anexo 1.1 Solicitud_Información***"), la siguiente información secundaria tanto los informes técnicos como la cartografía asociada:

- Documentos y cartografía del diagnóstico y formulación de los instrumentos de planificación urbana de los municipios de análisis Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Plan de Ordenamiento Territorial (POT)).
- Planes de Ordenamiento y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA).
- Documentos y cartografía del diagnóstico y formulación del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT) del Área Metropolitana de Barranquilla.
- Licencias Ambientales de Puertos y dragados de profundización de canales de acceso, muelles e infraestructura en el área de estudio.
- Relación de Licencias Ambientales, Planes de manejo ambiental (PMA) y Permisos Ambientales en el área de estudio.
- Resultados de los monitoreos de la Red de Vigilancia para la Conservación y la Protección de las Aguas Marinas y Costeras de Colombia, para cada una de las estaciones de monitoreo tanto en el Caribe, Pacifico, San Andrés y Providencia (para cada estación en cada una de las épocas e históricos).
- Cartografía e informes técnicos de los ecosistemas marinos y costeros, y/o ecosistemas estratégicos.
- Documentos técnicos y cartografía de caladeros de pesca industria y artesanal.
- Documentos técnicos y cartografía de zonificación de manglares.
- Documentos técnicos y cartografía de estudios de erosión costera.
- Planes de Ordenación y Manejo Integrado de la Unidad Ambiental Costera (POMIUAC) y su respectiva zonificación.
- Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas Hidrográficas (POMCA).
- Áreas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas protegidas (SINAP) (cartografía y actos administrativos, documentos de zonificación u ordenación de las áreas protegidas).
- Tramites en curso de declaratoria de Áreas Protegidas Nacionales.
- Ecosistemas estratégicos y zonas de interés ambiental (cartografía, Informes técnicos y/o metodológicos asociados a la definición de los ecosistemas estratégicos y zonas de interés ambiental).
- Determinantes ambientales por zonas de amenaza de inundación y de remoción en masa.
- Cartografía geológica escala 1:100.000 y memoria técnica del Servicio Geológico Colombiano
- Estudio de suelos y Zonificación de Tierras de los diferentes departamentos y elaborador por el Instituto Geológico Colombiano Agustín Codazzi (IGAC).

- Informe de Seguimiento de las condiciones meteorológicas y oceanográficas en el caribe colombiano del Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas del Caribe (CIOH).
- Mapa de Ecosistemas continentales, costeros y marinos de Colombia. Escala 1:100.000 y su memoria técnica del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM).
- Reportes al Sistema de soporte a la toma de decisiones del subsistema de Áreas Marinas Protegidas del Sistema de Soporte de Decisiones del Subsistema de áreas Marítimas Protegidas (SSD SAMP).
- Reportes del sistema de información de alertas tempranas y plataforma marina TREMARCTOS Colombia. La información faltante será gestionada en las mesas de trabajo planteadas con las instituciones en el componente infraestructura.

5.2 INFORMACIÓN RECOPILADA

Para el componente ambiental, se logró recopilar información de orden público como documentos técnicos y cartografías base del área de estudio. Dicha documentación se encontró en los sitios web de las Entidades Gubernamentales como IDEAM, IGAC, INVEMAR, MADS, ANLA, IDEAM, COLCIENCIAS, SIAC, Corporaciones Autónomas Regionales (CAR) de los diferentes departamentos de interés, Alcaldías Municipales y de áreas metropolitanas, Parques Nacionales Naturales (PNN), TREMARCTOS Colombia, entre otras.

Dentro de la información descargada de las páginas web de las Entidades se recopiló información como documentos técnicos e informes de Gestión y Planificación como POMCA, POD, POMIUAC, POT, PEMOT para los litorales caribe, pacifico, San Andrés y para el Río Magdalena. Principalmente, se cuenta con los siguientes documentos (Ver "***Anexo 2.3. Ambiental***"), los cuales se encuentran divididos de acuerdo con los litorales de las respectivas Zonas Portuarias de estudio.

Documentos encontrados e Informes Técnicos:

Nacional: Los informes del estado de los ambientes y recursos marinos y costeros de Colombia para los años 2020, 2021 y 2022, los informes técnicos de diagnóstico y evaluación de la calidad de aguas marinas y costeras del Caribe y Pacífico Colombiano de los años 2020, 2021 y 2022, el programa nacional de investigación para la prevención, mitigación y control de la erosión costera en Colombia, memorias explicativa del mapa geológico de Colombia, informe anual sobre datos oceanográficos y de meteorología marina, estudios relación con el cambio climático, vulnerabilidad a la erosión costera, manejo integrado de zonas costeras de Colombia, libros rojos de invertebrados y peces marinos, estudios de manglares , portafolios de ecosistemas, entre otros.

Litoral Caribe: Los informes técnicos de diagnóstico de erosión costera del caribe colombiano, y UAC Darién, UAC Santa Marta, Reportes de análisis regional de la Bahía de Cartagena, Golfo de Urabá, La Guajira, planes de gestión ambiental regionales estudios de zonificación y ordenamiento de manglares, entre otros.

Litoral Pacifico: Los informes técnicos de diagnóstico de erosión costera del pacífico colombiano, lineamientos de los POMIUAC de la Llanura Aluvial del Sur UAC-LLAS, Reportes de análisis regional de la Bahía de Buenaventura, Golfo de Tribugá y Golfo de Cupica, estudios de zonificación y ordenamiento de manglares, entre otros.

San Andrés: Los informes técnicos de diagnóstico de erosión costera del territorio insular colombiano, estudios de zonificación y ordenamiento de manglares, estudios de monitoreo de pastos marinos, playas y manglares, entre otros.

Río Magdalena: Se cuenta con información como los lineamientos de los POMIUAC del Río Magdalena, Planes de Ordenamiento de las Cuencas Hidrográficas del Bajo y Medio Magdalena, Informe Técnico sobre la Fauna asociada a los Manglares y Humedales del Río Magdalena.

Por otra parte, se encontró información relacionada con la cartografía ambiental en formato Shapefile, la cual se descargó de las páginas web de las Entidades Gubernamentales como IDEAM, IGAC, INVEMAR, Instituto Humboldt, Servicio Geológico Colombiano, para los litorales caribe, pacifico, San Andrés y para el Río Magdalena. Principalmente, se cuenta con los siguientes documentos (Ver "***Anexo 2.3.6. Cartografía***").

A partir de la información recopilada se estructuró y se diligenció una matriz de información con la identificación de cada una de las fuentes de información tanto documental como cartográfica, esta reposa en el Anexo "***2.3 Ambiental \ 2.3.7 ListadoInformacionAmbiental*** para cada litoral o zona de estudio.

La documentación sobre las Licencias Ambientales y Planes de Manejo Ambiental de las Sociedades Portuarias se encuentra dentro la información de cada una de estas en el anexo ***Anexo 2.1/2.1.1 SociedadesPortuarias/…/…/04 Ambiental_Social***.

CAPÍTULO SEXTO
COMPONENTE NORMATIVO

6.1 INFORMACIÓN SOLICITADA

Se recopiló la información de las normas aplicables a la actividad portuaria, ordenamiento y evaluación de criterios y políticas en los planes de expansión portuaria. Se tuvo en cuenta normativa constitucional, legal, reglamentaria e iniciativas de modificación legal (Ver "***Anexo 1.1 Solicitud_Información***"). Entre otra normativa solicitada se tiene:

- CONPES 4118 DE 2023
- CONPES 2814 DE 1995
- CONPES 3990 DE 2020
- CONPES 3982 DE 2020
- CONPES 3744 DE 2013
- CONPES 3355 DE 2005
- CONPES 3342 DE 2005
- CONPES 3149 DE 2001
- CONPES 2992 de 1998
- CONPES 2839 de 1996
- CONPES 2680 de 1993
- CONPES 2550 DE 1991
- Ley 1 del 10 de enero de 1993
- Actualización de los estudios de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los Litorales Colombianos. 2008, junto con sus anexos
- Plan de actualización portuaria con todos sus anexos y soportes de información
- Planes de expansión portuaria (Documentos CONPES y Decretos)
- Planes sectoriales de Transporte
- Planes Nacionales de Desarrollo
- Plan Nacional de Dragados Marítimos de Colombia
- Ley 2294 del 19 mayo de 2023
- Documentos formulación de los instrumentos de planificación urbana de los municipios de análisis (Esquema de Ordenamiento Territorial (EOT), Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) o Plan de Ordenamiento Territorial (POT))
- Documentos y cartografía del diagnóstico y formulación del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial (PEMOT) del Área Metropolitana de Barranquilla
- Decreto 1076 de 2015 y sus modificaciones
- Estudio de Institucionalidad y Gobernanza portuaria - Convenio de Asociación No.372 de 2020 entre Ministerio de Transporte y La Universidad de los Andes.
- Contratos de concesión portuaria

6.2 INFORMACIÓN RECOPILADA

6.2.1. PORTURIA

El contenido de este componente se ha organizado en tres subsecciones, siendo estas las siguientes: a) Control y Seguimiento; b) Planeación; y c) Reglamentación (Ver "***Anexo 2.4.1 Portuario***"). Dentro de cada una de estas subsecciones, se ha recopilado la normativa de orden nacional, dividiéndola por entidades. Esta recopilación abarca decretos, resoluciones, circulares y CONPES, proporcionando así una visión integral de las regulaciones pertinentes en el ámbito portuario.

En la sección ***2.4.1.1 Control y seguimiento***, se incluyen las entidades que, identificadas y categorizadas en esta subsección, desempeñan un papel crucial en la supervisión y control de diversas operaciones en el sector. Por otro lado, la subsección ***2.4.1.2 Planeación*** permite una comprensión clara de las instituciones involucradas en la formulación de estrategias y proyectos para el desarrollo sostenible del sector. Por último, en la sección de ***2.4.1.3 Reglamentación General,*** se encuentra la normativa fundamental del sector portuario. Esta normativa establece las directrices y principios generales que orientan el funcionamiento y la toma de decisiones en el sector portuario.

6.2.2. ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Respecto a los instrumentos de ordenamiento territorial, se cuenta con los suministrados por la Gobernación de Antioquia de los municipios de Necoclí y Turbo. Además, se realiza la consulta mediante la herramienta del IGAC, Colombia OT para los municipios de Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura, San Andrés, Tumaco, Cartagena, Riohacha, Gamarra y Barrancabermeja. Frente a estos últimos es importante mencionar que algunos municipios como el de Gamarra sólo cuentan con dos documentos, un proyecto de acuerdo y el documento técnico de soporte, sin llegar a tener cartografía ni para visualización ni en formato editable.

Por otro lado, municipios como Tumaco, Cartagena, San Andrés y Buenaventura presentan versiones vencidas de sus instrumentos; y los municipios de Barranquilla, Buenaventura, San Andrés, Riohacha y Barrancabermeja no cuentan con cartografía editable publicada.

6.2.3. AMBIENTAL

Respecto a la normativa ambiental asociada a la actividad portuaria, se recopilaron los principales documentos CONPES que desarrollan políticas en términos ambientales aplicables a proyectos de infraestructura de transporte marítima y fluvial.

También se recopiló, la normativa de carácter legal y su respectivo desarrollo reglamentario a partir de decretos y resoluciones, la normativa asociada al concepto de sostenibilidad en proyectos de infraestructura de transporte y normativa legal y reglamentaria asociada el medio biótico aplicable proyectos de infraestructura de transporte marítima y fluvial, los lineamientos de política pública de sostenibilidad cómo la política sostenibilidad del INVIAS para infraestructura de transporte, la política nacional de producción y consumo sostenible, el tratado internacional Acuerdo de Paris, que se adoptó en el año 2015 durante la COP21 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Por otro lado, se realizó la recopilación de manuales y guías relacionadas con el manejo ambiental de proyectos de infraestructura en el modo marítimo y fluvial, evaluación ambiental estratégica y compensaciones ambientales.

Así como los términos de referencia para la elaboración de los estudios de impacto ambiental para la construcción, ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado, puertos fluviales, canales de acceso marítimos y canales navegables. Adicionalmente, como tema integral al licenciamiento ambiental de proyectos portuarios y marítimos se recopiló la normativa asociada a comunidades étnicas y de participación ciudadana.

Por último, para cada una de las sociedades portuarias concesionadas y activas de identificaron los instrumentos de manejo ambiental y se recopilaron los expedientes.

Los documentos recopilados de la normativa ambiental se encuentran en el ***Anexo 2.4 Normativo/2.4.3 Ambiental***.

La documentación sobre las licencias ambientales o planes de manejo ambiental de las sociedades portuarias se encuentra dentro la información de cada una de estas en el anexo ***Anexo 2.1/2.1.1 SociedadesPortuarias/…/…/04 Ambiental_Social***.

CAPÍTULO SÉPTIMO

COMPONENTE SOCIOECONÓMICO

7.1 INFORMACIÓN SOLICITADA

La recopilación de información del componente socioeconómico partió del reconocimiento de las instituciones y comunidades que interactúan en el territorio donde se encuentran las zonas portuarias. Se solicitó la información socioeconómica de las entidades/instituciones de orden nacional, regional y local tales como el Ministerio del Interior, Ministerio de Cultura, Agencia Nacional de Tierras (ANT), Autoridad Nacional de Acuicultura y pesca (AUNAP), DANE, las alcaldías, gobernaciones, el IGAC, el INVEMAR y el Observatorio para los Derechos Humanos de la Vicepresidencia de la República entre otros; del ámbito departamental, las Gobernaciones y demás entidades adscritas a ésta; y en la esfera municipal, la administración municipal con sus respectivas secretarías y dependencias (Ver "***Anexo 1.1 Solicitud_Información***").

Así mismo, se consultó otras fuentes valiosas para la comprensión integral del territorio, en tanto ofrecerán una perspectiva desde la investigación, las comunidades y la organización comunitaria. Entre los documentos solicitados se encuentran:

- Planes de Desarrollo Departamental
- Planes de Desarrollo Municipal
- Censo Nacional de Población y Vivienda y su actualización post COVID-19
- Gran Encuesta de Hogares
- Informe nacional de coberturas de los servicios públicos
- Inventario y cartografía de Bienes de Interés Cultural y su ubicación
- Inventario y cartografía de sitios arqueológicos y zonas de potencial arqueológico
- Listado de comunidades étnicas en las áreas de estudio. Resoluciones de conformación y delimitación de los territorios colectivos y/o cabildos indígenas, documentos de caracterización y conformación de las comunidades étnicas, cartografía
- Documentos técnicos y cartografía de caladeros de pesca industria y artesanal
- Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET)
- Estadísticas Territoriales de Turismo
- Planes de responsabilidad social de la Sociedades Portuarias: se identificará desde el componente social las acciones de responsabilidad social que desarrollan las Sociedades Portuarias, lo anterior, en función de la calidad y oportunidad de la información secundaria recopilada que entreguen estas.
- Planes Especiales de Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial en litoral caribe y pacifico
- Documentos de caracterización socioeconómica de las áreas de influencia de los puertos en Colombia, que incluye prácticas tradicionales y aprovechamiento de los recursos naturales.
- Documentos relacionados con patrones de asentamiento e historia de poblamiento
- Documentos de análisis de impactos sociales, económicos y culturales de las zonas portuarias en sus áreas de influencia
- Cartografía base de resguardos indígenas, consejos comunitarios y zonas de reserva campesina

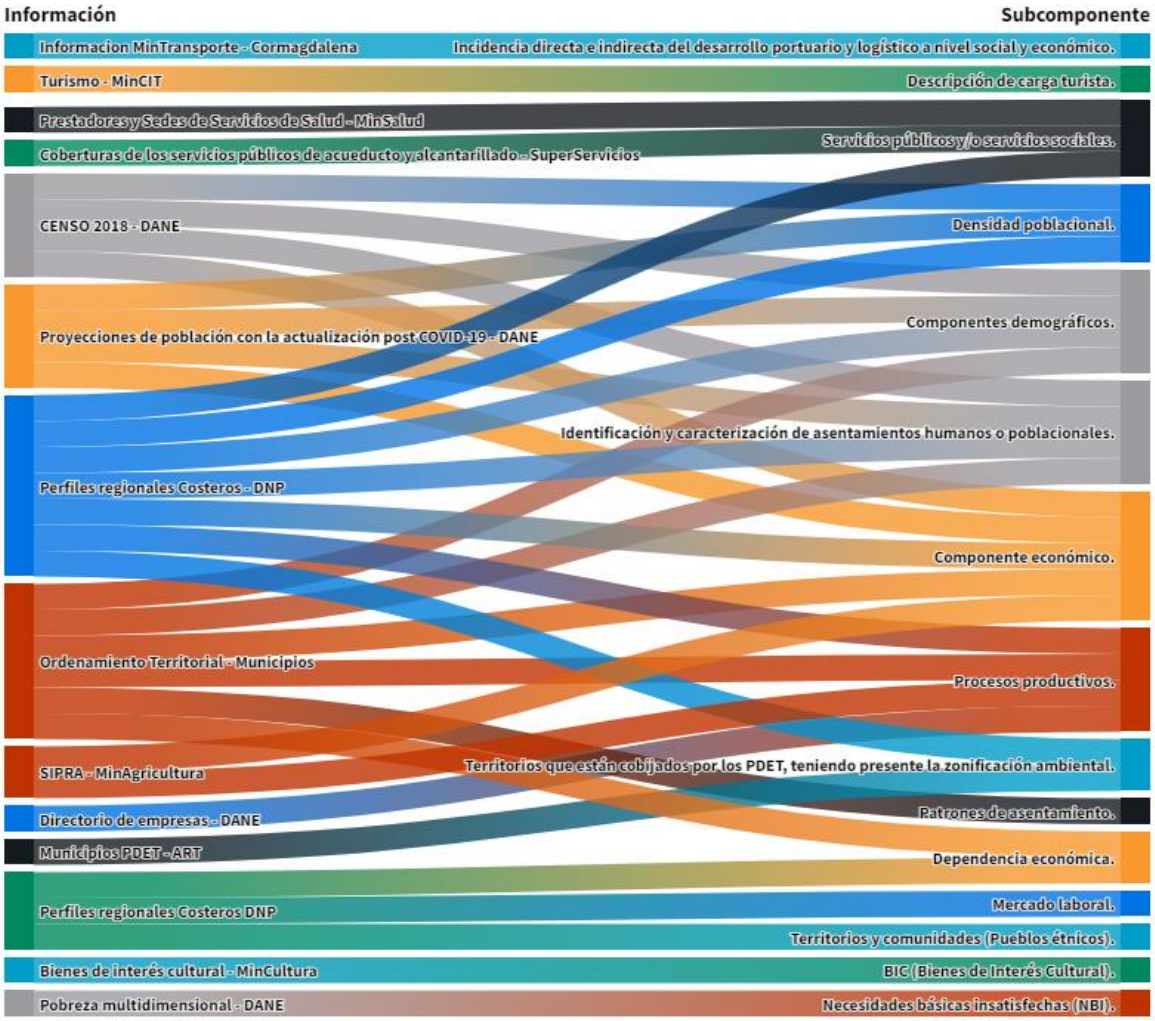
7.2 INFORMACIÓN RECOPILADA

Para este componente, se recopilar información pública como documentos técnicos y cartografías base para Colombia y para el área de estudio. Esta información se encuentra disponible en páginas web de Entidades Gubernamentales como la Agencia de renovación del territorio, Cormagdalena, Superintendencia de servicios públicos domiciliarios, DANE, Gobernación de Antioquia, DNP, Ministerio de Agricultura, Ministerio de comercio, industria y turismo, entre otras entidades.

Dentro de la información recopilada de las Entidades públicas se tiene información de documentos técnicos e informes de Gestión y Planificación como CENSO 2018, Proyecciones de población con la actualización post COVID-19, Prestadores y Sedes de Servicios de Salud, informes de Municipios PDET, POT, entre otros. Esta información se puede ver en detalle en el "***Anexo 2.6 Socioeconómico***", donde se encuentra consolidad toda la información.

En la figura a continuación, representa la relación de la información recopilada y los subcomponentes socioeconómicos a abarcar de acuerdo con los términos de referencia. Esta designación representa una revisión preliminar de la información compilada a la fecha, por lo que puede cambiar en el tiempo (ampliarse y/o reducirse) de acuerdo con el análisis de pertinencia que se haga para cada caso al momento de desarrollar el respectivo subcomponente.

Figura 0.1: Relación de insumos y fuentes de información con los subcomponentes del componente socioeconómico



Fuente: Unión Temporal Serman Saenz– Steer -INP, 2023

La información disponible recopilada de las diferentes entidades consultas, permitirá realizar un análisis de los diferentes subcomponentes del componente socioeconómico, es importante indicar que la siguiente descripción se realiza a partir de una revisión preliminar de la información y puede estar sujeto a modificaciones durante el desarrollo de la etapa de caracterización. A continuación, se presenta los subcomponentes y el análisis que se pueden adelantar.

a. Incidencia directa e indirecta del desarrollo portuario y logístico a nivel social y económico: Este subcomponente se puede desarrollar a partir de información de planes de programas y planes sociales que adelantan las sociedades portuarias.
b. Componentes demográficos: Se cuentan con información de caracterización de la población censada en el año 2018 y su actualización post COVID-19, los planes de

ordenamiento territorial, que se complementa con las fichas de perfiles regionales de municipios costeros.

c. Servicios públicos y/o servicios sociales: El informe de prestadores y sedes de servicios de salud, las coberturas de servicios públicos de acueducto y alcantarillado y los perfiles regionales de municipios costeros, permitirán realizar la caracterización de este subcomponente.
d. Componente económico (polos de desarrollo y/o enclaves en el área de influencia): Se cuenta con diferentes fuentes de información como las capas del Sistema de Información para la Planificación Rural Agropecuaria – SIPRA, que permitirá realizar una caracterización agropecuaria de las zonas de estudio y el directorio de registro de empresas de la cámara de comercio que permitirá establece ras principales actividades económicas registradas.
e. Descripción de carga turista: Para realizar esta descripción se cuenta con el informe de cifras de turismo o visitantes no residentes del ministerio de comercio, industria y turismo entre los años 2018 y 2023.
f. Mercado laboral: El análisis de mercado laboral se adelantará con las fichas de perfiles regionales y se puede complementar con información de los otros subcomponentes como los polos de desarrollo.
g. Procesos productivos: Los procesos productivos se pueden caracterizar a partir de la información de los perfiles regionales, los planes de ordenamiento territorial, la información del SIPRA.
h. Territorios y comunidades (pueblos étnicos): Se elevo una consulta al ministerio de interior y estamos a la espera de la información para desarrollar este componente.
i. Identificación y caracterización de asentamientos humanos o poblacionales: Para el desarrollo de este subcomponente se puede adelantar el análisis de la población censada en el año 2018 y su actualización post COVID-19, la caracterización de los planes de ordenamiento territorial, que se complementa con las fichas de perfiles regionales de municipios costeros.
j. Identificación de actores sociales que interactúan en el área de influencia: Para adelantar el desarrollo de este subcomponente toca realizar una caracterización inicial de actores de los diferentes componentes.
k. Patrones de asentamiento: El análisis de los patrones de asentamiento se realizará a partir de los planes de ordenamiento territorial y las fichas de perfiles regionales.
l. Dependencia económica: Al igual que el subcomponente anterior se caracterizará a partir de los planes de ordenamiento territorial y las fichas de perfiles regionales.
m. Usos tradicionales de recursos naturales que interactúen con los puertos: La caracterización de estas zonas se desarrollara a partir de información de zonas protegidas, patrones de asentamiento y dependencias económicas de las zonas de estudio.
n. BIC (Bienes de Interés Cultural): Se cuenta con el listado de bienes de interés cultural del ministerio de cultura.
o. Densidad poblaciones: La caracterización de densidad poblacional se desarrollará a partir de la población censada en el año 2018 y su actualización post COVID-19 junto

a los planes de ordenamiento territorial y las fichas de perfiles regionales de municipios costeros.

p. Necesidades básicas insatisfechas (NBI): Se cuenta con información pública del índice de pobreza multidimensional para Colombia, publicado por el DANE.
q. Territorios que están cobijados por los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET, teniendo presente la zonificación ambiental: Para el subcomponente se tiene para información publicada por la agencia nacional de tierras para los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial, como instrumento de gestión y planificación económica, social y ambiental.

CAPÍTULO OCTAVO

COMPONENTE INSTITUCIONAL

8.1 INFORMACIÓN SOLICITADA

Se recopilo la información sobre la misión, visión, objetivos, estructura organizacional y funciones de los actores, entidades y autoridades principales relacionadas con la actividad portuaria, que se relacionan continuación:

- CONPES
- DNP
- MINISTERIO DE TRANSPORTE
- SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE
- UPIT
- ANI
- CORMAGDALENA
- DIMAR
- INVIAS
- MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE
- CORPORACIONES AUTONOMAS REGIONALES - CARs
- COMISIÓN COLOMBIANA DEL OCEANO
- DISTRITOS PORTUARIOS
- GOBERNACION DE SAN ANDRES
- MUNICIPIOS COSTEROS

Otras entidades:

- MINISTERIO DE COMERCIO
- MINISTERIO DEL INTERIOR
- MINISTERIO DE AGRICULTURA
- MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA
- SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIAY COMERCIO
- DIRECCION ANTINARCOTICOS POLICIA NACIONAL
- DIAN
- CAMARA COLOMBIA DE INFRAESTRUCTURA

Al interior de este componente "Institucional" se caracteriza por incluir todos los actores que influyen en la actividad portuaria, bien sea esta concesionada o no (Ver anexo ***2.5 Institucional***). Aquí, se incluye la normativa fundamental, relacionada con los actos de creación, modificación y restructuración de las entidades involucradas, con el fin de conocer, desde sus inicios, las funciones e incidencia en el sector para efectos del estudio.

En la carpeta ***2.5.1 Alcance y Funciones***, se encuentran recopilados los documentos pertinentes que delimitan las directrices legales para la creación y estructuración de las entidades involucradas en este ámbito, previamente descritas.

Adicionalmente, la segunda carpeta aborda el mapa de actores (ver Anexo ***2.5.2 Mapa de Actores***), donde se encuentra contenido el correspondiente archivo Excel denominado "***2.5.2_Actores POFPA 14122023***". En la primera hoja de este se encuentra delimitada la normativa relacionada a la creación y reglamentación de cada entidad. Además, en la segunda hoja se detallan las responsabilidades específicas de las entidades portuarias en relación con la planeación y el control y seguimiento. Este enfoque permite comprender las interrelaciones entre las entidades, asegurando una implementación coherente y coordinada de la política portuaria en sus diversas facetas. También se recopilo la información sobre estudios recientes de diagnóstico institucional sobre actividad portuaria: Estudio de Institucionalidad y Gobernanza portuaria - Convenio de Asociación No.372 de 2020 entre Ministerio de Transporte y La Universidad de los Andes.