

**MEMORIA TÉCNICA JUSTIFICATORIA:
FIJACIÓN DE LOS VALORES DE LOS PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN DE LOS
COMPONENTES DE INFRAESTRUCTURA Y ZONAS DE USO PÚBLICO EN EL PAGO
TOTAL ANUAL DE LA CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA DE LA SOCIEDAD
PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A PARA LA DISTRIBUCIÓN DE SU
RECAUDO ENTRE LA NACIÓN Y EL DISTRITO DE SANTA MARTA**

1. ANTECEDENTES DE LA RENEGOCIACION DEL CONTRATO DE CONCESION PORTUARIA SUSCRITO CON LA SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA

En el año 1991, el Congreso de Colombia expidió la Ley 1^a de 1991, cuyo artículo 34 autorizó al Gobierno Nacional a constituir Sociedades Portuarias Regionales y en virtud del artículo 38, lo autorizó a definir los términos para la entrega de las concesiones sobre los activos portuarios de propiedad de Puertos de Colombia (Colpuertos).

Posteriormente, la Superintendencia General de Puertos, expidió la Resolución número 0113 del 5 de noviembre de 1992, que definió los términos para otorgar las concesiones portuarias a las Sociedades Portuarias Regionales-SPR y además previó la posibilidad del cambio en las condiciones de las concesiones de estas sociedades, previo permiso por escrito del Estado a través del administrador de los contratos de concesión.

En el año 2005, en el marco del Servicio de Asistencia Técnica en Puertos – Contrato Nro. 117 de 2005, entre el Banco Mundial y el Ministerio de Transporte, se confirmó el balance positivo que arrojó la reforma del esquema portuario colombiano en 1991.¹

Según dicho documento, la entrega de la administración de los puertos a concesionarios privados constituidos como Sociedades Portuarias Regionales (SPR), a cambio del pago de una contraprestación al Estado, elevó significativamente los índices de eficiencia. Surgieron así cuatro importantes SPR: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, que manejaban más del 24% del comercio internacional del país, sin contar los movimientos de petróleo y carbón, que eran manejados por puertos especializados en ese tipo de carga.

En estas cuatro SPR, tanto la dotación de equipos, personal calificado y tecnología, como la productividad de la operación portuaria (medida en el manejo de la carga y en el servicio prestado a las naves), alcanzaron niveles superiores en comparación a cuando los puertos eran operados por la empresa estatal Puertos de Colombia – Colpuertos.

En este mismo año, el Gobierno Nacional llevó a cabo un balance de la situación de inversiones en tecnología y en la eficiencia operativa de las cuatro grandes SPR y como conclusión, se reconoció la necesidad de replantear el esquema contractual de las SPR de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, en cuanto a los plazos de

¹Oficio radicado No. 2013-321-0264..-2 del 09/05/2013 del Director general de Presupuesto Público Nacional del MHCP, que contiene el Documento REVISION DE LOS ESQUEMAS CONTRACTUALES DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS DE BARRANQUILLA, SANTA MARTA Y BUENAVENTURA.-

la concesión, la dimensión de las contraprestaciones y el monto de las nuevas inversiones, con el fin de promover la eficiencia de cada terminal y la competitividad nacional.²

En este orden de ideas, la renegociación de los mencionados contratos con las SPR se soportó en su momento bajo 3 consideraciones, a saber:

a) Los niveles de eficiencia y competitividad de las sociedades portuarias regionales en el contexto Internacional en el año de 2005:

En el momento que se definieron inicialmente las condiciones y términos de las concesiones años 1993 y 1994, era impredecible el crecimiento inusitado en la industria y la revolución del sistema de contenedores.

Ante los incrementos inesperados en el volumen de carga y del papel de los contenedores en el comercio exterior, las SPR comenzaron a presentar problemas que afectaron la organización de la actividad portuaria. Así mismo, las firmas navieras sufrieron cambios en su estructura organizacional debido a la concentración de las flotas en pocos dueños, lo que hizo cambiar el peso decisorio y la capacidad de negociación sobre la utilización que hace la flota de buques de determinados puertos y operaciones portuarias. Así pues, las SPR dejaron de negociar con un buque en particular a cambio de hacerlo con firmas que representaban flotas enteras, por lo cual no ser adecuadamente competitivo respecto de las expectativas de una firma, significaba perder participación considerable en el mercado portuario.

La razón principal de las deficiencias en tasas de atención a buques y manejo de cargas, tuvo su origen en el rezago de las inversiones en tecnologías portuarias que aumentarían la eficiencia operativa de los puertos. En consecuencia era necesario un incremento de las inversiones en tecnología de las SPR de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, si se quería evitar los sobrecostos que las ineficiencias relativas del sistema acarrearían en el comercio exterior colombiano, en los costos logísticos en el suministro, y en la producción y distribución de la carga.

En lo referente a la productividad en el movimiento de contenedores (por hora y por muelle), los puertos que en 2005 transferían cantidades significativas en este segmento de carga son Cartagena y Buenaventura. Los indicadores muestran un desempeño adecuado en el primero: 70 TEUS por hora buque, con un rango de producción en torno a los 1000 TEUS anuales por metro de muelle. Los puertos reconocidos como las mejores prácticas de la región (Valparaíso y San Antonio en Chile, Balboa en Panamá y Manzanillo en México) operan en torno a los 100 TEUS por hora buque y 1200 TEUS por metro lineal de muelle. En lo referente a graneles secos, Buenaventura presenta una tasa de descarga de granel de flujo libre (típicamente granos) de 750 ton por hora. Si bien son las tasas más altas del Pacífico Sudamericano, aparecen por debajo de las 1200 ton hora que movilizan puertos como Santos, Buenos Aires, Puerto Cabello y Veracruz.³

² Ibídem

³ Ibídem

b) Los cambios económicos y tecnológicos del sector portuario que se presentaban a nivel mundial:

El atraso en la eficiencia y competitividad en los puertos colombianos antes de su reestructuración, no debe considerarse solamente como el evento en que la carga proyectada al inicio de la ejecución de los contratos de concesión fuera desbordada por el movimiento real de la carga, sino que transformaciones de índole mundial cambiaron sustancialmente la economía y la tecnología del sector portuario.⁴

Para el año de 2005, la globalización de los mercados y las modificaciones técnicas del modo de transporte marítimo consolidaron una nueva organización del sistema económico marítimo que se expresaba en profundas implicaciones en el sistema portuario colombiano:

- Modificaciones en la distribución de los tráficos, especialmente se presentaba un traslado de movimiento de cargas hacia el Pacífico debido al auge exportador de China, lo que aumentaba los movimientos de carga directamente a la SPR de Buenaventura o a través del canal de Panamá a las SPR del Caribe.
- Cambios técnicos de los modos de transporte que provocaron una jerarquización creciente entre las estructuras portuarias, que alteraron la primacía de anteriores enclaves territoriales y que actualizaron los nuevos espacios de distribución de carga desde un puerto de transbordo. Es así que la nueva generación de buques Panamax requería especificaciones y características especiales en los puertos de destino para aprovechar economías de escala.
- El aumento continuo del comercio internacional en los últimos años, y las perspectivas de crecimiento a futuro del transporte de carga por mar, dieron como resultado el interés del Gobierno de Panamá de ampliar el canal, lo que permitirá el tránsito de buques con capacidades de 7.500 - 10.000 TEUS.⁵
- Tanto la disponibilidad de buques post-Panamax que atendían puertos de transbordo como la ampliación del Canal de Panamá, abrieron nuevas posibilidades a los puertos del Caribe colombiano para recibir buques de mayor tonelaje. Este aumento significativo en los volúmenes comerciales, generó la modificación continua del transporte de carga en sus volúmenes y precios. Por ejemplo, la aparición de buques porta-contenedores de gran tamaño clase post-Panamax que pudieran utilizar una SPR colombiana como puerto de transbordo, le permitió al país, no solo ganar un espacio en el negocio de distribución de cargas en la región, sino también reducir los fletes en un 40%, de acuerdo al anuario del mercado mundial de contenedores 2006/07 realizados por la firma Drewry Shippings Consultants Ltd.

⁴ *Ibidem*

⁵ *Ibidem*

- Se esperaba que la demanda de servicios portuarios creciera ostensiblemente por la profundización de la globalización de las cadenas de abastecimiento y particularmente por el incremento en el tráfico de contenedores. Las previsiones que hizo el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para el año 2010 contemplaban una tasa de crecimiento del comercio exterior a través de las Sociedades Portuarias Regionales de un 7.9% anual y que fácilmente pasaría del 9.8% con la firma del TLC con los Estados Unidos.⁶

c) Las limitaciones del esquema contractual para posibilitar nuevas inversiones en tecnología.

Los nuevos requerimientos tecnológicos que debían ser implementados en el plazo inmediato, y los motivos de tipo contractual e institucional que restringían a las SPR para realizar dichas inversiones de forma óptima, generaron la necesidad imperiosa de renegociar los términos con las SPR antes de 2013 (fecha del fin de las concesiones). Había otras razones, además de la actualización tecnológica, que conducían a las revisiones de los contratos, tales como:

- Falta de exigencias de estándares de calidad de los servicios portuarios, ya que el esquema contractual obligaba solamente a volúmenes brutos de inversión por parte del concesionario. Bajo ese esquema, el Gobierno no podía exigir a las SPR invertir en determinadas tecnologías que, aunque no fueran tan rentables para los puertos, sí tenían un efecto positivo muy alto en el incremento de la calidad de la atención portuaria.

- El esquema de operadores múltiples se adecuaba a los mercados de carga generales, presentando limitaciones ante el auge de la movilización de mercancías en contenedores, lo que había hecho dividir la responsabilidad operativa y reducir la eficiencia, ya que los operadores portuarios tendían a invertir poco, pues no tenían mayores incentivos para hacerlo.

- La contraprestación que debían pagar al Estado se constituyó más como un arrendamiento de bienes, que como la concesión de activos productivos, sujetos a explotación comercial, sin reflejar el costo de oportunidad de esos bienes entregados en concesión. Los recursos que recibía el Estado no tenían así su correspondencia con la gestión eficiente de los puertos, de modo que no existían incentivos a reducir los costos sociales que implica un manejo deficiente de las operaciones portuarias.

- La reversión al final de la concesión inhibía al concesionario para hacer inversiones necesarias en tecnologías que actualizasen los servicios portuarios en sus últimos años, dado que no contarían con suficiente horizonte de tiempo para recuperar las potenciales inversiones.

Teniendo en cuenta que el objetivo de la política portuaria nacional era el de facilitar el comercio exterior nacional contribuyendo a la competitividad, debía buscar reglas de juego que permitieran lograr una mayor productividad y eficiencia de las terminales

⁶ *Ibidem*

portuarias, y para ello debía contar con la participación del sector privado, procurando alinear el interés público con el interés de los concesionarios privados.

El 14 de mayo de 2005, el Consejo Nacional de Política Económica y Social aprobó el Plan de Expansión Portuaria 2005–2006, elevado a Documento Conpes 3342, denominado “Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario” y adoptado por Decreto número 2766 del 10 de agosto del 2005.

En dicho documento, se establecieron, entre otras, las siguientes estrategias:

- i) Acoger como política del Gobierno la revisión de los contratos celebrados con las Sociedades Portuarias Regionales, con miras a su posible modificación,
- ii) Formular la política general para calcular nuevas contraprestaciones y establecer los criterios generales que debían considerarse para determinarlas.

Es así que mediante Acta Conpes número 973 del 19 de noviembre de 2007, los miembros del Conpes (Ministros de Comercio, Industria y Turismo, Transporte, Relaciones Exteriores, Hacienda y Crédito Público, Agricultura y Desarrollo Rural, Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Protección Social, Cultura y Directora del Departamento Nacional de Planeación), aprobaron la negociación efectuada con las sociedades portuarias para determinar el cobro de las contraprestaciones por las concesiones portuarias, sobre los activos entregados a las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, la cual se adoptó mediante el Decreto 1873 de 2008.

2. JUSTIFICACIÓN.

Acatando la política antes indicada, la renegociación de los contratos de concesión portuaria vigentes con las Sociedades Portuarias Regionales de Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura se adelantó siguiendo las directrices del Documento Conpes número 3342 de 2005.

En este sentido, de acuerdo con este documento Conpes, se requirió una renegociación de los términos contractuales que permitiera:

- i) Ampliar el plazo de la concesión para que las SPR pudieran actualizar su tecnología y recuperar sus inversiones, y,
- ii) Crear porcentajes de contraprestación por el uso de la infraestructura portuaria y zonas de uso público que incentivaran a las SPR a mantener niveles óptimos de eficiencia en sus operaciones.

Así mismo, del análisis y revisión de las concesiones de las SPR realizado en el año de 2007, se identificaron una serie de obligaciones para mejorar su operatividad y eficiencia, a saber:

- i) Incrementar la eficiencia de atención del puerto para recibir la carga en óptimas condiciones, es decir limitando los tiempos de fondeo y de permanencia de los buques, de modo que este tiempo no fuera más del 10% del que hoy se toma;

ii) Atraer buques de mayor tamaño. El rendimiento operativo del puerto, es mayor si aumenta el tamaño del buque y sus tiempos de atención. En Buenaventura el rendimiento era bajo y con mucha variación, porque una cantidad de buques que arribaban al puerto eran de tamaño pequeño;

iii) Incrementar los rendimientos que estaban a un 50% de requerido para los requisitos de inversión pactados.⁷

Por lo anterior, se tomaron como supuestos para modelar el tráfico futuro: el tamaño de las líneas de atraque, la capacidad de almacenamiento, la capacidad de rendimiento, productividad o eficiencia, y la rotación de carga.

Dicho análisis permitió identificar los siguientes requerimientos en términos de inversiones para cada una de las sociedades portuarias (año base 2005):⁸

Sociedad Portuaria Regional	Valor Inversiones en Millones de US\$
Buenaventura	US\$450.0
Santa Marta	US\$127.1
Barranquilla	US\$178.0

Tabla 1: Requerimientos de inversión en Millones de Dólares para las SPR de Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla. Año 2005.

3. LA CONTRAPRESTACIÓN EN LA RENEGOCIACIÓN DE LOS CONTRATOS

Se presentó un modelo que delegó en las SPR la estimación de la demanda futura de carga, para, con esa información, determinar las inversiones en tecnología necesarias para equilibrar los costos privados con los sociales. Debido a que el comportamiento esperado de las SPR era el de reducir sus riesgos mediante un margen de menores inversiones de acuerdo con los volúmenes de carga proyectada, el modelo debía penalizar estimaciones que en el futuro fueran inferiores a los movimientos de carga real demandada. Es así que el mecanismo para la determinación de la contraprestación de los concesionarios por la utilización temporal y exclusiva de zonas de uso público y de la infraestructura portuaria de propiedad de la Nación, estaría conformado por:

- i) Un porcentaje fijo de los ingresos brutos proyectados por el concesionario, y
- ii) Un porcentaje adicional que se causa en el evento que los ingresos brutos del concesionario, en un período determinado, sean superiores a los proyectados.

En concreto, la contraprestación se calcularía bajo una nueva metodología a partir del primer período de vigencia de la ampliación del plazo, es decir, a partir de 2013 ó 2014, según fuera el caso. Con base en las proyecciones elaboradas por cada una de las Sociedades Portuarias, la contraprestación que habría de reconocer la Sociedad Portuaria a la Nación, estaría conformada por los siguientes elementos:

⁷ ibídem

⁸ Ibídem

· **Un porcentaje fijo:** por un monto equivalente al 17.5% de los Ingresos Brutos Portuarios proyectados, derivados de las tarifas portuarias por muellaje, el uso de instalaciones a la carga, uso de instalaciones al operador portuario y almacenamiento..

· **Un porcentaje variable adicional:** por un monto equivalente al 27.5% del exceso de los ingresos brutos, que se causa en el evento en que los ingresos brutos reales, provenientes de la explotación de los activos dados en concesión en un determinado período anual, sean superiores a los Ingresos Brutos Portuarios contemplados en la proyección de Ingresos Brutos Portuarios..

Adicionalmente se estableció que si como consecuencia de la disminución de tarifas frente a aquellas utilizadas para la determinación de los Ingresos Brutos Portuarios, el ingreso bruto real resultase inferior, el valor de la contraprestación mínima se liquidará con base en el 17.5% del nuevo ingreso bruto proyectado. Por su parte, la proyección de los ingresos brutos, así como las tarifas que dieron origen a los mismos, quedaron consignadas en los respectivos contratos de modificación para efectuar los cálculos a que haya lugar en cada uno de los 20 años adicionales de concesión portuaria.⁹

En este orden de ideas, la metodología aplicable en la renegociación de los contratos de las SPR ya mencionadas, debía obedecer a la política que el Plan de Expansión Portuaria 2005-2006, Documento Conpes 3342 "Estrategias para la Competitividad del Sector Portuario", estableció, así:

"2. Metodología de Cálculo de la Contraprestación

La metodología general que debe aplicarse al establecer contraprestaciones por las Concesiones portuarias debe estar orientada a desarrollar los siguientes criterios:

1. La contraprestación a recibir estará constituida por: i) una compensación a cambio de la zona de uso público cedida para la actividad comercial, y ii) la infraestructura existente en la misma y su uso eficiente iii) el movimiento de la carga.

2. La contraprestación será variable en el tiempo, y tendrá en cuenta el cumplimiento de compromisos en calidad de servicio y eficiencia operacional, inversión social y liberación de cargas fiscales al Gobierno Nacional.

3. El canon de contraprestación no deberá comprometer la competitividad del Comercio exterior, ni generar distorsiones en la actividad portuaria a través de los valores relativos de los cargos por tipo de servicio (tarifas)."

Contraprestación por zonas de uso público.

Un porcentaje sobre los ingresos brutos facturados que remunera o retribuye al Estado por la exclusividad en el uso de las zonas de uso público entregadas en

⁹ Ibídem

concesión, entendidas por éstas la playa y los terrenos de bajamar sobre los cuales opera el puerto.

Contraprestación por infraestructura.

En cuanto a la contraprestación o compensación por la infraestructura propiedad de la nación, el esquema de porcentaje sobre los ingresos brutos internaliza los atributos de dicha infraestructura (capacidad, condiciones etc.), pero además las mejoras físicas de adecuación y ampliaciones realizadas por el concesionario a lo largo del periodo de concesión.

De acuerdo con lo relacionado anteriormente, los criterios a partir de los cuales se realiza el cálculo del valor de la contraprestación a pagar por las SPR de Buenaventura y Santa Marta se encuentran ya definidos. En ese sentido, hay claridad en torno a cuánto deberá pagar cada una de ellas y por concepto de qué.

Sin embargo, hecho el recaudo en cabeza de Invías, entidad encargada del recaudo en virtud de la Ley 856 de 2003, no está definido cómo debe distribuirse aquel valor total que perciba la Nación. En ese sentido, debe definirse el peso relativo de los porcentajes dados por la referida Ley en el recaudo total y así determinar cuánto dinero le corresponde a la Nación y cuánto a los municipios.

DEFINICIÓN DEL VALOR DEL COMPONENTE DE INFRAESTRUCTURA Y ZONAS DE USO PÚBLICO DENTRO DEL PORCENTAJE DE 17.5% DE LOS INGRESOS BRUTOS PORTUARIOS PROYECTADOS

Para definir lo anterior, se tomaron los porcentajes históricos de recaudo de las SPR en cuestión, que permitieron identificar los valores pagados por concepto de zonas de uso público e infraestructura. En el caso de estos últimos, se trata de inmuebles que permanecen, sin perjuicio de que la metodología para liquidar el pago haya variado. A partir de lo anterior se estableció el valor para las zonas de uso público y de infraestructura en el componente fijo para la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta referido en la Tabla 2

SPR-SANTA MARTA

	Valor Componente
Infraestructura	7,53%
Zonas de Uso Público: Playa y Bajamar	9,97%
Total	17,50%

Tabla 2: Valores definidos para los componentes de Infraestructura y Zonas de Uso Pública. SPR Santa Marta¹⁰

¹⁰ Ibídem

Estos porcentajes, representados como la participación de los componentes de infraestructura y Zona de Uso Público (Playa y Bajamar) en los pagos de las contraprestaciones por la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, respecto del valor total anual establecido en la tabla anterior son:

	SPR - Santa Marta	
	Valor Componente	Distribución porcentual
Infraestructura	7,53%	43,03%
Zonas de Uso Público: Playa y Bajamar	9,97%	56,97%
Total	17,50%	100%

Tabla 3: Distribución porcentual de los componentes de Infraestructura y Zonas de Uso Público. SPR Santa Marta¹¹

Contraprestación variable en el tiempo

La contraprestación se incrementará en el tiempo proporcionalmente al crecimiento ponderado de las variables que integran el modelo, tales como: i) volumen de carga movilizadora, ii) crecimiento de tarifas, iii) tasa de cambio y demás aplicadas; lo cual se puede observar en las Tabla 4 y Tabla 5 que contienen los valores proyectados e incrementos correspondientes para los años 2014 y 2033 respectivamente.

SPR Santa Marta	Actual	Año 2014	Año 2033
Infraestructura	1.080	2.116	2.894
Zonas Uso Público: Playa y Bajamar	1.429	2.791	3.830
TOTAL	2.509	4.907	6.724

Tabla 4: Distribución de la contraprestación actual y Estimada según esquema de renegociación - Miles de USD¹².

SPR Santa Marta	Actual	Año 2014	Año 2033
Infraestructura	1.080	96%	168%
Zonas Uso Público: Playa y Bajamar	1.429	96%	168%
TOTAL	2.509	96%	168%

Tabla 5: Incremento de Contraprestación proyectado¹³.

¹¹ Ibídem

¹² Ibídem

¹³ Ibídem

Con base en lo anterior, se estableció la siguiente fórmula¹⁴ de contraprestación por playa y bajamar e infraestructura, consistente en la sumatoria del 17.5% de los Ingresos Brutos Básicos (IBB) y el 27.5% sobre los Ingresos Brutos Marginales (IBM) percibido por los siguientes conceptos:

- Muellaje
- Uso de las instalaciones de carga
- Uso de instalaciones de Operador Portuario
- Almacenamiento

Los Ingresos Brutos se determinarán de la siguiente forma:

$$IB= (A \times Cg) + (B \times Cc)$$

Dónde:

A: Es la tarifa ponderada por los anteriores conceptos para la carga general y la carga a granel

Cg: Es el volumen de toneladas de carga general y carga a granel movilizados durante el período de liquidación

B: Es la tarifa ponderada por los anteriores conceptos para la carga contenerizada.

Cc: Es el número de TEUS movilizados durante el período de liquidación

Los Ingresos Brutos Básicos "IBB", son aquellos ingresos previstos en el modelo financiero de referencia aportado por cada SPR.

Los "IBM" son aquellos Ingresos Brutos Marginales que excedan los "IBB", los cuales se calcularán como la diferencia entre los ingresos reales (IRi) menos los ingresos proyectados (IPi) de cada uno de los años del plazo de la prórroga de la concesión (en la fórmula indicado como $0.275 (IRi - IPi)$).

En todo caso, la contraprestación nunca será inferior a lo que resulte de la aplicación del 17.5% sobre los ingresos brutos reales para cada año.”¹⁵

Forma de pago de la contraprestación.

La contraprestación deberá cancelarse de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1873 de 2008, según lo establece el **Artículo 3º**, que a la letra dice: “**Moneda de pago.** Las contraprestaciones serán liquidadas en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica y deberán pagarse de conformidad con lo establecido en la Resolución Externa número 8 de 2000 del Banco de la República y las demás normas que la modifiquen y adicionen y lo estipulado en los contratos de concesión.”

De conformidad con lo citado, el Artículo 79 de la mencionada resolución indica: “**OBLIGACIONES EN MONEDA EXTRANJERA.** Las obligaciones que se estipulen en moneda extranjera y no correspondan a operaciones de cambio serán pagadas en moneda legal colombiana a la tasa de cambio representativa del mercado en la fecha

¹⁴ Ibídem

¹⁵ Ibídem

en que fueron contraídas, salvo que las partes hayan convenido una fecha o tasa de referencia distinta.” (Subrayado fuera de texto).

En los contratos de las SPR se estableció que las contraprestaciones se liquidarán a la tasa representativa del mercado (TRM) del último día del mes inmediatamente anterior a la fecha en que se realice el pago.

SPR-BARRANQUILLA

Para la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, la Ley 1242 de 2008 ” Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones” y en el parágrafo 3 del artículo 64, modificado por el artículo 1 de la Ley 1557 de 2012, se establece:

“PARÁGRAFO 3o. En los últimos treinta kilómetros del río Magdalena el 60% de la contraprestación por zona de uso público e infraestructura la recibirá la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), o quien haga sus veces, quien tendrá a cargo las obras de encauzamiento y mantenimiento en el canal de acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla; el restante 40% se destinará a los municipios o distritos...”

Esta disposición legal permitió incluir en el clausulado del contrato entre las Sociedad Portuaria de Barranquilla y Cormagdalena una descripción de la manera como se distribuiría el recaudo por contraprestaciones y por ese motivo, se entiende que ésta SPR no presenta la misma necesidad regulatoria que Buenaventura y Santa Marta. En consecuencia, la resolución a expedir contiene disposiciones solamente para éstas dos.

4. ANEXOS

Oficio radicado No. 2013-321-0264.-2 del 09/05/2013 del Director general de Presupuesto Público Nacional del MHCP, que contiene el Documento REVISION DE LOS ESQUEMAS CONTRACTUALES DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS DE BARRANQUILLA, SANTA MARTA Y BUENAVENTURA.-