

Honorables Magistrados

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL VALLE DEL CAUCA (REPARTO)

E. S. D.

Ref.: Acción popular contra la Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”), el Ministerio de Transporte, El instituto Nacional de Vías INVIAS, el Ministerio de Hacienda

Andrea Elizabeth Cárdenas Cortes , mayor de edad, domiciliada y residente en la ciudad de Cali actuando en nombre propio en ejercicio de la acción popular contemplada en el artículo 88 de la Constitución Política y desarrollada por la Ley 472 de 1998, formulo demanda de Acción Popular en contra de la Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”) representada por **MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES** o quien haga sus veces, el Ministerio de Transporte, representado por la Ministra, **ANGELA MARÍA OROZCO**, o quien haga sus veces, El instituto Nacional de Vías - INVIAS, representado por su Director, **JUAN ESTEBAN GIL**, o quien haga sus veces; el Ministerio de Hacienda representado por su Ministro, **ALBERTO CARRASQUILLA**, o quien haga sus veces, de acuerdo con lo siguiente:

1. DETERMINACIÓN DE PARTES PROCESALES

DEMANDANTE: ANDREA ELIZABETH CARDENAS CORTES identificada con cédula de ciudadanía No. 66853665 y Tarjeta Profesional de Abogado No. 91637-D1.

DEMANDADOS:

- La Agencia Nacional de Infraestructura (“ANI”) representada por MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ TORRES o quien haga sus veces. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: buzonjudicial@ani.gov.co
- El Ministerio de Transporte, representado por la Ministra, ANGELA MARÍA OROZCO, o quien haga sus veces. Con el siguiente correo de las notificaciones judiciales: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co.
- El instituto Nacional de Vías - INVIAS, representado por su Director, JUAN ESTEBAN GIL, o quien haga sus veces. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: njudiciales@invias.gov.co.
- El Ministerio de Hacienda representado por su Ministro, ALBERTO CARRASQUILLA, o quien haga sus veces. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: notificacionesjudiciales@minhacienda.gov.co

TERCEROS INTERESADOS:

- Cámara de Comercio de Buenaventura representada por su Directora Ejecutiva ANGÉLICA MAYOLO. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: info@ccbun.org
- COMITÉ INTERGREMIAL E INTEREMPRESARIAL DE BUENAVENTURA, identificado con Nit. 900473081-0, representada legalmente por la Sra. Mary Estrada Valdes. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: comiteintergremialbuenaventura@gmail.com
- ALCALDÍA DISTRITAL DE BUENAVENTURA representada por su Alcalde VICTOR HUGO VIDAL. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: dir_juridico@buenaventura.gov.co
- SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A identificada con Nit. 800215775-5, representada legalmente por la Sra. YAHAIRA INDIRA DE JESUS DIAZ QUESADA. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: gerencia@sprbun.com
- SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. identificada con Nit. 800084048-5, representada legalmente por NESTOR AMADOR CEDIEL. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: correspondencia.oficial@tcbuen.com
- SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUA DULCE S.A, identificada con Nit. 835000149-8, representada legalmente por el Sr. MIGUEL ABISAMBRA VALENCIA. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: aguadulce@puertoaguadulce.com
- PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO S.A.S identificada con Nit 835000982 – 7, representada legalmente por la Sra. CLAUDIA VIVIANA BENITEZ VILLAMIZAR. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: informacion@pilotosdelpacifico.com
- SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A, identificada con Nit 800170647 – 5, representada legalmente por el Sr. GILBERTO ASPRILLA RIVAS. Con el siguiente correo de notificaciones judiciales: spilbun@spilbun.com.

2. PRETENSIONES

- 2.1.** Reconocer la amenaza inminente de los derechos colectivos a la moralidad administrativa (Literal b, Artículo 4, Ley 472 de 1998), el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público (Literal d, Artículo 4, Ley 472 de 1998), el derecho de los consumidores y usuarios (Literal n, Artículo 4, Ley 472 de 1998) y la defensa del patrimonio público (Literal 3, Artículo 4, Ley 472 de 1998) por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura con el proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada que tiene por objeto la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” presentado por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura

Puerta del Pacífico, compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A radicado el 12 de diciembre de 2018 con código de identificación PRY00878.

- 2.2. Declarar la inviabilidad del proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada que tiene por objeto la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” presentado por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico, compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A radicado el 12 de diciembre de 2018 con código de identificación PRY00878 por amenaza inminente son la moralidad administrativa (Literal b, Artículo 4, Ley 472 de 1998), el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público (Literal d, Artículo 4, Ley 472 de 1998), el derecho de los consumidores y usuarios (Literal n, Artículo 4, Ley 472 de 1998) y la defensa del patrimonio público (Literal 3, Artículo 4, Ley 472 de 1998)

- 2.3. Ordenar a la Agencia Nacional de Infraestructura / Ministerio de Transporte / Invias / Ministerio de Hacienda la evaluación de otras alternativas para realizar la profundización y mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Buenaventura en donde no se contemple el pago de tasas o peajes que se trasladen a los actores de la cadena logística.

- 2.4. Ordenar a las mismas entidades hacer las respectivas apropiaciones presupuestales a fin de darle pleno y estricto cumplimiento a los numerales anteriores.

- 2.5. Ordenar la conformación de un comité para la verificación de la sentencia, de acuerdo con lo señalado en el artículo 34 de la Ley 472 de 1998, inciso quinto.

3. HECHOS, ACTOS U OMISIONES QUE MOTIVAN LA ACCIÓN

- 3.1. El distrito especial de Buenaventura cuenta con un canal de acceso de una vía y embarcaciones con manga de hasta 43 Mts. Con una profundidad en su bahía externa de 13.5 Mts y en bahía interna de 12.5 Mts.

- 3.2. El puerto de Buenaventura es el principal puerto del pacífico de Colombia con ventajas competitivas por su posición geográfica y las cercanías al canal de Panamá.

- 3.3.** En el año 2015 se realizó la ampliación del canal de Panamá lo que permitió a las líneas navieras a utilizar buques de más capacidad y mayor tamaño para la reducción de costos de operación y fletes que vienen procedentes del atlántico.
- 3.4.** Con la ampliación del canal de Panamá se permite el tránsito de buques como el New Panamax lo que permite atender con eficacia el transporte de carga de América y el Caribe, ya sea desde o hacia Europa o desde o hacia Asia.
- 3.5.** Con el tercer juego de esclusas del canal de Panamá diseñadas con 427 mts de largo, 55 mts de ancho y 18,3 metros de profundidad, pueden transitar buques tipo como Post Panamax Plus y el New Panamax que tiene las siguientes dimensiones: eslora de 366 mts, manga de 49 mts, calado de 15,2 mts y capacidad de 13.000 TEU, los cuales son el tipo de buques que el comercio internacional hoy demanda.
- 3.6.** Con ocasión de las condiciones de competencia generadas por el transporte de mercancía en buques de mayor tamaño y más capacidad, los principales puertos de otras naciones de la costa pacífica han aumentado la profundización de sus canales de acceso para permitir el arribo de los buques que la industria marítima demanda.
- 3.7.** El puerto de Buenaventura a la fecha cuenta con 12.5 metros de profundidad, lo que en comparación con los demás puertos de la Costa Este Latinoamericana representa el último lugar en cuanto a las condiciones de competitividad.
- 3.8.** El promedio de profundidad de los puertos en la Costa Este Latinoamericana es de 16 metros, lo que garantiza accesibilidad de buques de gran calado.
- 3.9.** El Instituto Nacional de Vías (“INVIAS”) suscribió contrato No. 0666 de 2015 con la empresa HVM Consultoría para el estudio y diseño del dragado de profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura.
- 3.10.** Del estudio realizado por HVM Consultoría se plantearon varias alternativas para la profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura (se anexa)
- 3.11.** El 12 de diciembre de 2018 la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico (SFBPP), compuesta por JAN DE NUL N.V. y FANALCA S.A radicó ante la Agencia Nacional de Infraestructura proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada con recursos públicos que tiene por objeto

la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” (“Propuesta”).

3.12. A la fecha, el código de identificación de la Propuesta es el PRY00878.

3.13. Verificada la información contenida en el Registro Único de Asociaciones Público Privada (“RUAPP”) se encuentra que la Propuesta está en etapa de factibilidad en la Agencia Nacional de Infraestructura.

3.14. La Propuesta, realizada por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico (SFBPP), compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A establece el siguiente esquema técnico y de financiación, de acuerdo con la información entregada por el originador en diferentes socializaciones, ya que la información radicada ante la Agencia Nacional de Infraestructura se encuentra bajo reserva:



Jan De Nul
GROUP

CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE BUENAVENTURA

APP - Nuestra Propuesta

Profundización y ensanchamiento que permita el ingreso de buques tipo New Panamax totalmente cargados

Etapa Pre-Operativa (3 años)

- ✓ Garantizar profundidades en UF0
- ✓ Preparar estudios técnicos & permisos ambientales de UF1
- ✓ Dragado de Profundización

Etapa Operativa & Reversión (20 años)

- ✓ Garantizar profundidades en UF1
- ✓ Operación y mantenimiento del Canal de Acceso

Unidad Funcional 0

Sector	Profundidad (m)
Bahía Interna	12.5
Bahía Externa	13.5

Unidad Funcional 1

Sector	Profundidad (m)
Bahía Interna	15.0
Bahía Externa	17.2

APP – Cifras Preliminares

Del lado de las Erogaciones:

- **CAPEX (Profundización):** US\$ 180 millones (21.610.000 m3 de dragado de apertura)
- **OPEX (Mantenimiento):** US\$ 15 millones anuales (3.200.000 m3 dragado anual)
 - Presupuestos incluyen aprox. COP 30.000 millones para planes Sociales & Ambientales

Del lado de los Ingresos:

- **Recursos Públicos (via Contraprestaciones):** US\$ 12.5 millones (anuales) durante primeros 11 años
- **Recaudación por Uso de Canal:** US\$ 22 millones anuales (con volúmenes de 2018)
 - Equivalente a **US\$ 0.36 por TRB** (Ton. de Registro Bruto - capacidad del Buque)

- 3.15.** La Propuesta establece como forma de financiación del dragado del canal de acceso de la Bahía de Buenaventura ingresos de recursos públicos (vía contraprestación) y recaudación por uso del canal de acceso (peaje) equivalente a US\$0.36 por Tonelada de Registro Bruto, siendo la contraprestación, la forma como los puertos retornan al estado los recursos por la Concesión otorgada.
- 3.16.** A la fecha en ningún puerto de Colombia se establece recaudaciones por uso del canal de acceso (peaje).
- 3.17.** A la fecha no se cobran tarifas por el tráfico marítimo en nuestro País.
- 3.18.** En la costa pacífica latinoamericana, de los ejemplos dados en el numeral 2.7, sólo Guayaquil (por la condición especial del río) establece recaudaciones por uso del canal de acceso (peaje).
- 3.19.** Teniendo en cuenta la Propuesta presentada, agremiaciones como la Cámara de Comercio de Buenaventura, Comité Integremial de Buenaventura, Bloque Regional Parlamentario del Valle del Cauca, Sociedades Portuarias y comunidad en general han expresado su posición en contra de la Propuesta presentada por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico (SFBPP), compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A.
- 3.20.** Es así como el Comité Integremial de Buenaventura en presentación realizada en el año 2018 manifestó su postura frente a la Propuesta de Profundización y Mantenimiento así:

“Cualquier alternativa para realizar el dragado no debe generar sobrecostos a las actividades de comercio exterior desarrolladas por el puerto de Buenaventura, ya que sería contraproducente para el fortalecimiento del comercio exterior del país.”

“La propuesta de Jan De Nul debe estudiarse minuciosamente, ya que al orientar el dragado bajo un esquema que implique el pago de un “peaje” se podría afectar el negocio portuario y toda la cadena logística conexas.”

“Resulta fundamental que se evalúen otras alternativas y fuentes de financiación, ya que el Estado tiene la responsabilidad legal de garantizar el dragado del canal de acceso del puerto de Buenaventura tal como se establece en las Leyes 1ª de 1991 y 856 de 2003. En particular, queremos resaltar que la propia Ley 1ª de 1991 consagra una figura especialmente diseñada para que la misma comunidad portuaria realice las obras de dragado de canales de profundización, como es la de las obras de beneficio común previstas en el artículo 4º del mencionado Estatuto Nacional de Puertos Marítimos.”

- 3.21.** De igual forma el Bloque Regional Parlamentario del Valle del Cauca en oficio remitido al Ministerio de Transporte en el mes de diciembre de 2018 plasmó su posición sobre la Propuesta, así:

“El Gobierno Nacional a través de algunos funcionarios de la ANI, han manifestado y lo evidencian como una posibilidad, el cobro por el uso del canal, poniendo como ejemplo el dragado que se está realizando en Posorja Ecuador, que recaudará vía tarifa la utilización del canal una vez entre en funcionamiento el puerto en el año 2019. Con respecto a la comparativa entre Buenaventura y la experiencia de Ecuador, Guayaquil & Posorja, cabe señalar que se trata de casos distantes, ya que en el caso de Posorja se adjudicó la concesión a la empresa Dubai Port World Investments (DP World Investments), para construir y operar el puerto de aguas profundas, como también tiene la responsabilidad de realizar el dragado de profundización a 16.5 mts.

En el caso puntual de Buenaventura, no se tiene un único operador para manejar el puerto ya que están en operación varias terminales portuarias, que entrarían en desventaja competitiva con respecto a los puertos de la costa caribe colombiana y a los terminales localizados en la Costa Oeste de Suramérica.

Bajo esta perspectiva, resulta indispensable que se evalúen otras alternativas y posibles fuentes de financiación, ya que el Estado, respecto a su responsabilidad debe garantizar el dragado del canal de acceso al puerto de Buenaventura como se establece en las Leyes 1 de 1991 y 856 de 2003; acción clave para estimular la competitividad. Por tal motivo, cualquier alternativa para realizar el dragado no debe generar sobrecostos a las actividades de comercio exterior desarrolladas por el puerto de Buenaventura (...).”

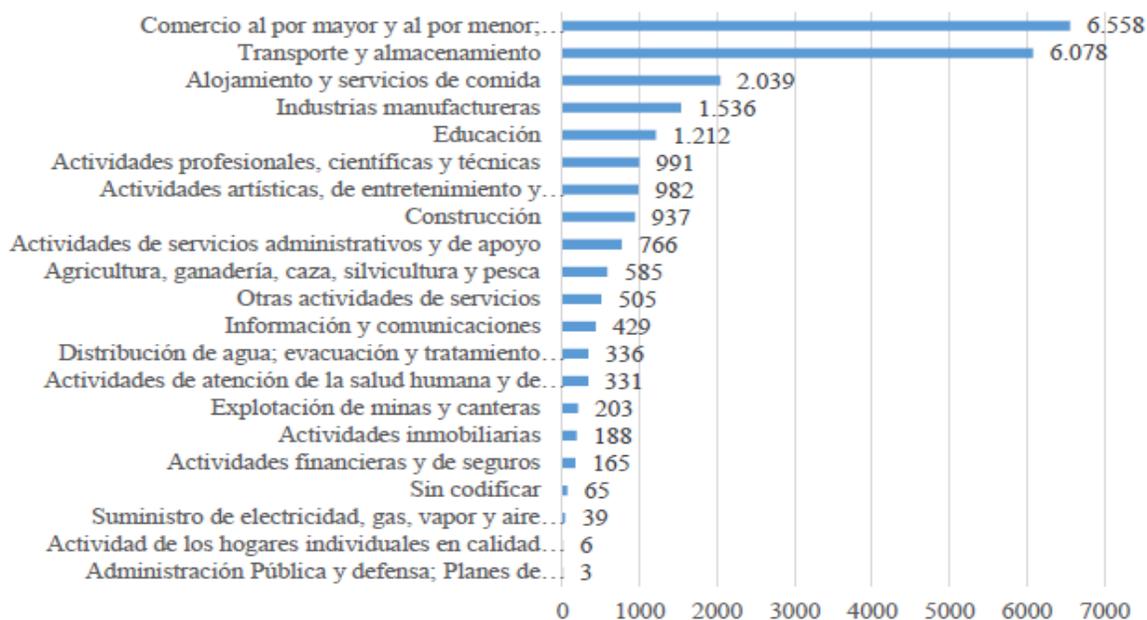
3.22. La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A, entidad concesionaria del contrato de concesión 009 de 1994 y primer terminal marítimo en el puerto de Buenaventura en múltiples ocasiones ha manifestado estar en desacuerdo con la Propuesta, tal y como se lo comunicó al Ministerio de Transporte en el mes de marzo de 2019. Documento del cual se extractan las siguientes conclusiones (el cual se anexa):

“(...) Es claro que para Colombia el efecto negativo que podría ocasionar la no profundización es devastador para todos los actores del comercio. Pero igual de negativos podrían ser los efectos de que se realice un proyecto de dragado en donde se contemple una financiación en la que un porcentaje provenga de recaudo por concepto de peaje (...).”

“(...) El recaudo por uso del canal que se propone genera una penalización/multa a la carga equivalente a US\$ 0.36 por Tonelada de Registro Bruto-Capacidad del Buque ocasionando un AUMENTO DEL 14% DE LOS COSTOS DE OPERACIÓN PORTUARIA POR UNIDAD. Lo anterior, de acuerdo con los siguientes datos de nuestros terminales en Buenaventura:

Tipo de carga	Carga Movilizada 2018	Recaladas Buques 2018	Tonelaje de Registro Bruto por buque	Tarifa Peaje APP USD\$	Costo Total Peaje APP USD\$	Aumento por Unidad por Peaje USD\$
Contenedores Comercio Exterior (Cajas)	584.603	1.005	55.055	0,36	19.919.027	34,1
RO/RO (Vehiculos)	78.990	113	53.816	0,36	2.189.243	27,7
Carga General (Toneladas)	786.822	117	26.794	0,36	1.128.563	1,4
Granel Liquido (Toneladas)	407.104	90	13.177	0,36	426.949	1,0
Granel Solido Cereal (Toneladas)	4.219.488	112	29.283	0,36	1.180.709	0,3
Granel Solido Mineral (Toneladas)	440.395	31	21.640	0,36	239.939	0,5
Granel Solido Fertilizante (Toneladas)	933.838	46	22.949	0,36	381.688	0,4
Granel Mineral Carbon (Toneladas)	1.198.944	26	34.507	0,36	322.986	0,3
TOTAL		1.540	257.222		25.789.103	

- 3.23.** La Propuesta, que hoy se encuentra en estudio de factibilidad en la Agencia Nacional de Infraestructura al contemplar el esquema de financiación con recaudo por el uso del canal de acceso podría generar serios perjuicios a la comunidad del Distrito Especial de Buenaventura y los exportadores e importadores de todo el país.
- 3.24.** La población de Buenaventura depende en su gran medida de la actividad portuaria, por lo cual, cualquier afectación a este sector generará consecuencias negativas a los empleos que de esta actividad se deriven.
- 3.25.** El efecto de un sobrecosto sobre la carga se sentirá en todo el país ya que los costos de las importaciones e insumos, que en su mayoría son importados por este puerto, necesariamente tendrán que ser aumentados para absorber estos costos adicionales, resultando en un incremento significativo de los costos a toda la población nacional.
- 3.26.** La Cámara de Comercio de Buenaventura en el estudio económico *“Tendencia: Socioeconómico y empresarial Buenaventura 2018”* arrojó los siguientes datos:



- 3.27.** El sector de transporte y almacenamiento está en el segundo reglón de las actividades económicas que más empleo generan en el Distrito Especial de

Buenaventura. Sector en donde se encuentra la industria portuaria que estaría afectada sustancialmente por la imposición de una tasa por el uso del canal de acceso (Peaje).

- 3.28.** De igual forma según datos la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) realizada por el DANE en Diciembre 2017 a febrero 2018 una de las conclusiones relevantes para esta demanda es la correspondiente a la tasa de desempleo en Buenaventura, tal y como se señala a continuación:

“En el año 2017, la tasa global de participación para Buenaventura fue 61,6% y la tasa de ocupación fue 48,9%. En el 2016, estas tasas fueron 61,3% y 50,2%, respectivamente. La tasa de desempleo se ubicó en 20,5%, presentando un aumento de 2,5 puntos porcentuales respecto al 2016 (18,0%).” (Subrayado y negrillas fuera de texto)

- 3.29.** Con una tasa de desempleo más alta que la del país y con un alto porcentaje de la población de Buenaventura dependiendo de la actividad portuaria, la afectación a la población en general es de gran impacto con repercusiones negativas en aspectos como la seguridad, calidad de vida y empleo. Lo anterior debido a la desviación de carga a otros puertos del pacífico o atlántico que den mejores costos a las líneas navieras, importadores y exportadores.

- 3.30.** Teniendo en cuenta que en Colombia no existe ningún otro puerto que contemple el uso del pago de un peaje y el aumento del 14% de los costos de operación de la mercancía que se transporta por el puerto de Buenaventura, tanto exportadores como importadores buscarían la reducción de los costos de operación y en consecuencia un desplazamiento de la carga que hoy se mueve por Buenaventura a otros puertos en el país que no adicionen costos de operación. Este desplazamiento no solo afectaría la actividad económica de Buenaventura y las regiones aledañas, sino que necesariamente involucraría un incremento en los costos logísticos y por ente económicos a los consumidores y empresas del país.

- 3.31.** La aprobación, en octubre de 2019 de la etapa de prefactibilidad del proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada que tiene por objeto la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” presentado por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico, compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A radicado el 12 de diciembre de 2018 con código de identificación PRY00878, según la ley 1508 de 2012 conllevó:

“Artículo 15. Revisión previa de la iniciativa privada. Presentada la iniciativa del proyecto en etapa de prefactibilidad, la entidad estatal competente dispondrá de un plazo máximo de tres (3) meses para verificar si la propuesta, al momento de ser analizada, es de interés de la entidad competente de conformidad con las políticas sectoriales, la priorización de proyectos a ser desarrollados y que dicha propuesta contiene los elementos que le permiten inferir que la misma puede llegar a ser viable, sin que tal verificación genere ningún derecho al particular, ni obligación para el Estado.”

“Resultado de esta verificación, la entidad estatal competente podrá rechazar la iniciativa u otorgar su concepto favorable para que el originador de la propuesta continúe con la estructuración del proyecto e inicie la etapa de factibilidad. Dicho concepto, en caso de ser favorable, permitirá que el originador de la propuesta pueda continuar con la estructuración del proyecto y realizar mayores estudios, sin que ello genere compromiso de aceptación del proyecto u obligación de cualquier orden para el Estado (negrilla nuestra)”.

- 3.32.** La aprobación de la etapa de factibilidad del proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada que tiene por objeto la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” presentado por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico, compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A radicado el 12 de diciembre de 2018 con código de identificación PRY00878, pone en inminente peligro la vulneración de los derechos colectivos a la moralidad administrativa, el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público; la defensa del patrimonio público, los derechos de los consumidores y usuarios, ente otros; toda vez que, si se llegase a aprobar la factibilidad, se desatarían las graves consecuencias para Buenaventura y el país, que se encuentran detalladas en el 3.21 de este escrito de manera expresa y de manera genérica en el resto del documento.
- 3.33.** Como está sustentado en los fundamentos de derecho de este escrito, es obligación de la Nación, en cabeza del Instituto Nacional de Vías, destinar las contraprestaciones portuarias para los dragados de profundización, siendo Buenaventura absurdamente castigado, apenas recibiendo entre un 16 y un 33 por ciento de lo que los puertos de esta bahía han destinado a las arcas nacionales.

- 3.34.** Por lo tanto, se vulnera claramente los derechos de los bonaverences, es injusto, y va contraderecho, que la comunidad de Buenaventura deba sufrir las consecuencias nefastas de un peaje/multa, cuando es el gobierno nacional quien debe devolver los recursos que el puerto le ha dado a través de las contraprestaciones, y no ponerlo en desventaja frente a los otros puertos de la nación y del continente.
- 3.35.** A la fecha no existe ley que establezca los elementos necesarios para la imposición de una tarifa por el uso del canal de acceso al Puerto de Buenaventura.
- 3.36.** Las contraprestaciones pagadas por todos los terminales marítimos del Puerto de Buenaventura históricamente no han sido destinadas para el mantenimiento y profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura
- 3.37.** Adicionalmente, tal como lo exponemos en el punto 4 de este escrito, no es posible establecer una tarifa para los canales de acceso con la normatividad vigente. Esto trae dos inmensos inconvenientes, los cuales son: (i) que no se puede esperar a que una ley se presente, se debata, se sancione; y (ii) Buenaventura no puede esperar que todo esto se dé, mientras el Distrito ve perder su principal fomentador de empleo y lo que genera la subsistencia directa e indirectamente a la gran mayoría de habitantes de la ciudad puerto.

4. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS VULNERADOS Y AMENAZADOS

De acuerdo con los hechos antes mencionados los derechos que están amenazados son: la moralidad administrativa (Literal b, Artículo 4, Ley 472 de 1998), el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público (Literal d, Artículo 4, Ley 472 de 1998), el derecho de los consumidores y usuarios (Literal n, Artículo 4, Ley 472 de 1998) y la defensa del patrimonio público (Literal 3, Artículo 4, Ley 472 de 1998)

4.1. Amenaza al derecho e interés colectivo de moralidad administrativa (Literal b, Artículo 4, Ley 472 de 1998).

Al respecto la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa ha establecido que:

“el derecho colectivo a la moralidad administrativa puede resultar vulnerado o amenazado cuando se verifiquen varios supuestos.

En primer lugar, resulta necesario que se pruebe la existencia de unos bienes jurídicos afectados y su real afectación. Al entender de esta Sala dichos bienes jurídicos comprenderían la buena fe, la ética, la honestidad, la satisfacción del interés general, la negación de la corrupción, entre otros; y habrá lugar a que se configure de forma real su afectación, si se prueba el acaecimiento de una acción u omisión, de quienes ejercen funciones administrativas, con capacidad para producir una vulneración o amenaza de dichos bienes jurídicos, que se genera a causa del desconocimiento de ciertos parámetros éticos y morales sobre los cuales los asociados asienten en su aplicación".¹

La propuesta de Profundización y Mantenimiento que contempla el pago de un pago por uso del canal de acceso y el estudio en etapa de factibilidad por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura pone en inminente amenaza del derecho e interés colectivo de moralidad administrativa, en lo que corresponde a la afectación del bien jurídico de la satisfacción del interés general.

Tanto los habitantes del Distrito Especial de Buenaventura que reciben su sustento de la actividad portuaria como los actores de la cadena logística colombiana se verán afectados por un sobrecargo en las exportaciones e importaciones del país. Lo anterior debido a que se generará un desplazamiento en los puertos de destino y origen de las mercancías a una opción para los empresarios que generen menos sobrecostos a sus actividades.

El establecer el pago de la tasa por el uso del canal a Buenaventura con el conocimiento que ningún otro puerto en Colombia maneja este tipo de pago, incentivará a que las actividades económicas e ingresos que se generen por la actividad portuaria de Buenaventura no se queden en la región pacífica Colombiana.

Trasladar a la comunidad portuaria el pago de una obra de infraestructura que está en cabeza de la nación y que históricamente se ha incumplido conlleva a la violación flagrante de la buena fe que está en cabeza de las autoridades administrativas. Las obras de profundización de los canales de acceso a los puertos se han cumplido a cabalidad en los puertos de la costa atlántica Colombiana relegando a un segundo plano al puerto de Buenaventura.

4.2. El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público (Literal d, Artículo 4, Ley 472 de 1998)

El artículo 102 de la Constitución Política de Colombia consagra:

“el territorio, con los bienes público que de él forman parte, pertenecen a la Nación”. Así mismo, el artículo 101 contempla que “También son parte de Colombia, el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde

¹ Fallo 1330 de 2011 Consejo de Estado

actúa, de conformidad con el Derecho Internacional o con las leyes colombianas a falta de normas internacionales.”

La Bahía de acceso al puerto de Buenaventura según su naturaleza es objeto de protección ante una amenaza en cuando a su correcta utilización. Si bien es cierto, por el canal de acceso a Buenaventura existe un tráfico histórico de mercancía de exportación e importación de bienes y productos que son necesarios para la sostenibilidad económica del país. Las autoridades de orden administrativo que tienen injerencia en el correcto uso de este bien no pueden explotar su uso para el cumplimiento de obligaciones que están a su cargo y que no han sido cumplidas a la actualidad.

La sanción económica que sobre el tránsito por el canal de acceso al puerto de Buenaventura desvía completamente la finalidad que sobre ese bien se ha establecido. A hoy el volumen de carga que se transporta por Buenaventura ha permitido que la región pacífica tenga un medio de subsistencia con ocasión de la actividad portuaria, el pago de un peaje por cada tonelada de mercancía que se maneja por Buenaventura ocasiona una afectación a los actores de la industria nacional, la población en general y un uso indebido del canal de acceso al puerto.

Es por ello que, contemplar el pago de un peaje para la financiación del dragado de profundización y mantenimiento y trasladar ese cobro a los usuarios atenta contra la industria y excusa al Gobierno Nacional en el cumplimiento de las obligaciones que la ley les ha encomendado.

4.3. La defensa del patrimonio público (Literal e, Artículo 4, Ley 472 de 1998).

El derecho colectivo de defensa del patrimonio público ha sido entendido por la jurisprudencia de la siguiente forma:

“Por patrimonio público debe entenderse la totalidad de bienes, derechos y obligaciones de los que el Estado es propietario, que sirve para el cumplimiento de sus atribuciones conforme a la legislación positiva; su protección busca que los recursos de Estado sean administrados de manera eficiente y responsable, conforme lo disponen las normas presupuestales. La regulación legal de la defensa del patrimonio público tiene una finalidad garantista que asegura la protección normativa de los intereses colectivos, en consecuencia toda actividad pública está sometida a dicho control, la cual si afecta el patrimonio público u otros derechos colectivos, podrá ser objeto de análisis judicial por medio de la acción popular.

La protección del patrimonio público busca que los recursos del Estado sean administrados de manera eficiente y transparente, conforme lo dispone el ordenamiento jurídico y en especial las normas presupuestales.”²

² Sentencia 2004-00267 De 10 De Febrero De 2005 Consejo De Estado

El alcance a la protección del derecho colectivo a la defensa del patrimonio público en el presente caso podrá entenderse desde dos aristas; la primera correspondiente a la defensa del canal de acceso al puerto de Buenaventura y la segunda en lo que se refiere a la defensa de las obligaciones que el Estado es propietario.

La Defensa del patrimonio público y en consecuencia la defensa del canal de acceso al puerto de Buenaventura está gravemente amenazada por la Asociación Público Privada de Iniciativa Privada que cursa ante la Agencia Nacional de Infraestructura y que se encuentra en estudios de factibilidad. Esto en cuanto, la referida propuesta contempla el pago de una tasa por el uso del canal de acceso (peaje) por parte de los usuarios el puerto de Buenaventura y se impondría un gravamen sobre el uso que en ningún puerto en Colombia se ha establecido.

Con la afectación sobre el patrimonio público se le suman las consecuencias fatales que para una ciudad como Buenaventura podrían ocasionarse, como la pérdida de empleos, mayor índice de violencia e inseguridad, pérdida del comercio, pobreza, disminución en los estándares de la calidad de vida de quienes directa o indirectamente dependen de la actividad portuaria.

En segunda instancia la defensa de las obligaciones que el Estado es propietario evidentemente se amenaza con la posible aprobación de la etapa de factibilidad del proyecto para la profundización y mantenimiento sobre el canal de acceso del puerto de Buenaventura. Esto ya que existe una clara obligación legal en cabeza del Estado de realizar estas actividades tal y como se explica en el aparte de fundamentos de derecho aplicables de la presente demanda.

Ante la omisión en el actuar de las entidades del Estado para ejecutar las labores de profundización y mantenimiento del canal de acceso el puerto de Buenaventura, la calidad de puerto HUB (puerto central o de redistribución de carga) en el Pacífico latinoamericano se perdió al no tener las condiciones de profundización requeridas hoy por la industria naviera. Ahora bien, ante el incumplimiento de las obligaciones del Estado se pretende trasladar a los usuarios, consumidores, comunidad portuaria, exportadores e importadores del país costos de un proyecto de infraestructura que no fue realizado oportunamente por el Estado en cabeza del Instituto Nacional de Vías con la imposición de una tasa por el uso del canal de acceso al puerto (peaje).

4.4. Los derechos de los consumidores y usuarios (Literal n, Artículo 4, Ley 472 de 1998).

La Sección tercera del consejo de estado sobre los derechos de los consumidores y usuarios determinó su contenido y alcance así:

“los derechos de los consumidores y usuarios también tienen en las acciones populares un mecanismo colectivo para su defensa, en el marco de la Constitución Económica, como límite a la libertad económica. En efecto, la Constitución señala con claridad que la libre competencia es un derecho de todos que supone responsabilidades (C.N., art 333, inc 2), al tiempo que prescribe que, por mandato legal, el Estado impedirá que se obstruya o restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso de las personas o empresas que hagan de su posición dominante en el mercado nacional (C.N., art 150, num. 21 y art. 333, inc 4).

De modo que la protección constitucional de la libertad económica se hace no sólo a favor de los agentes económicos para que puedan acceder en un mercado en libre competencia, sino – principalmente- en favor del consumidor, quien se beneficia en últimas de la competencia, la cual se permite escoger libremente los bienes o servicios ofrecidos según sus preferencias de calidad y precio. Así se puso de relieve en los debates en la constituyente:

“Cuando la competencia económica no es libre o es desleal o injusta se produce un daño que afecta no solo a determinados productores de bienes y servicios o a los consumidores respectivos, sino también al conjunto de la colectividad. Por el contrario, cuando la competencia no adolece de estas fallas, es decir, cuando es libre, leal y justa, el mercado, mediante la acción de las fuerzas de la oferta y la demanda, se torna eficiente y provee grandes beneficios a la comunidad”

En consecuencia, el derecho a la libre competencia económica no lo es solamente de quienes concurren al mercado con calidad de productores de bienes y servicios, sino que constituye un derecho esencial de los consumidores y usuarios (por cuanto de no existir la competencia económica estarían sometidos al ejercicio del poder monopólico o al abuso de posición dominante en términos del costo o de la calidad de los bienes y servicios que consumen o utilizan) y, más aún, de la colectividad toda, como quiera que toda la comunidad se beneficia de la operación de un sistema económico competitivo y eficiente”³

Todos los consumidores y usuarios de la actividad portuaria en el Distrito Especial de Buenaventura merecen la protección de sus derechos colectivos en el desarrollo de su actividad económica. Es difícil pensar que al existir en la Constitución Nacional en su artículo 333 el deber del Estado de impedir que se obstruya o se restrinja la libertad económica, sea él quien imponga barreras a la libre competencia al buscar la financiación de proyectos de infraestructura con el pago de tasas o peajes que en ningún otro lugar del país se maneja.

Otro sería el escenario si todos los puertos del país, tanto del pacífico como del atlántico, contemplan las mismas condiciones para los usuarios y consumidores. Pero en el caso que nos ocupa, con el proyecto en curso en la Agencia Nacional de

³ Sentencia 1553-07 de 22 de mayo de 2008 Consejo de Estado

Infraestructura que ya obtuvo la prefactibilidad de su esquema se pretende imponer una tasa al uso del puerto de Buenaventura

El distrito de Buenaventura y en general el pacífico colombiano históricamente ha sido víctima de problemas de desempleo, falta de oportunidades, violencia e inseguridad. Entonces, ahora se pretende generar una afectación adicional para que se produzca pérdida de los pocos empleos formales que se generan en la región y una barrera para acceder a los servicios que se ofrecen en forma igualitaria y equitativa con los demás puertos del país

No puede el Estado imponer con su actuar condiciones inequitativas de competencia entre los puertos del país afectando a los consumidores y usuarios del servicio público portuario del suroccidente del país. Aunado a que lo que se pretende con el Proyecto De Asociación Público Privada De Iniciativa Privada es subsanar la inactividad del Estado y omisión en los deberes que la ley en su cabeza ha impuesto.

5. FUNDAMENTOS DE DERECHO

5.1. Fundamentos de derecho aplicables respecto a las Asociaciones Público Privadas De Iniciativa Privada:

5.1.1. El artículo 16 de la ley 1508 de 2012 establece que:

“(...) Si realizados los estudios pertinentes la entidad pública competente considera la iniciativa viable y acorde con los intereses y políticas públicas, así lo comunicará al originador informándole las condiciones para la aceptación de su iniciativa incluyendo el monto que acepta como valor de los estudios realizados, con fundamento en costos demostrados en tarifas de mercado para la estructuración del proyecto y las condiciones del contrato. De lo contrario rechazará la iniciativa mediante acto administrativo debidamente motivado. En todo caso la presentación de la iniciativa no genera ningún derecho para el particular, ni obligación para el Estado (...)”

5.2. Fundamentos de derecho aplicables a la obligación de la Nación de realizar las labores de dragado de profundización y mantenimiento en el canal de acceso al Puerto de Buenaventura:

5.2.1. El CONPES 3342 de 2005 establece que:

- La profundización gradual del dragado de la Bahía de Acceso a la Bahía de Buenaventura, conforme con la dinámica y desarrollo del tráfico marítimo;
- La reorganización institucional a efectos de incrementar la eficiencia de la actividad portuaria;
- La eficiente explotación de la infraestructura portuaria pública; y la correlación directa de las contraprestaciones pagadas por las sociedades portuarias y las inversiones realizadas por el Instituto Nacional de Vías INVIAS en dragado.

5.2.2. El artículo 7 de la Ley 1 de 1991, la obligación de dragado de profundización de los canales de acceso a los puertos de uso público, corresponde únicamente a la Nación.

5.2.3. De acuerdo a lo establecido en la Ley 856 de 2003, es obligación del Instituto Nacional de Vías INVIAS, invertir los recursos provenientes de las contraprestaciones pagadas por los concesionarios portuarios en obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

5.2.4. El 23 de diciembre de 2003, se expidió la Ley 856 de 2003, la cual en su artículo 1 modifica el artículo 7 de la Ley 1 de 1991, que quedó de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 1º. Modifica el Artículo 7 de la Ley 1 de 1991. El artículo 7º de la Ley 1º de 1991 quedará así:

ARTÍCULO 7º. Monto de la contraprestación. Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad,

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

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

PARÁGRAFO 1º. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

PARÁGRAFO 2º. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cormagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

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

- 5.2.5.** Sobre las inversiones que deben realizar las Sociedades Portuarias, determinó el documento DNP-261 5-UINF-DITRAN-MOPT, en su literal I, lo siguiente:

“I. LAS INVERSIONES EN LA EXPANSIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EN LAS ZONAS PORTUARIAS DE USO COMÚN.

La Nación, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, preparará por lo menos cada 5 años, los planes de inversión de mediano plazo para cada puerto, que serán ejecutados por la SPR. En ellos también se definirán las inversiones en el dragado, canalización y adecuación de los canales marítimos y fluviales de acceso a los terminales.

Las inversiones en los puertos serán responsabilidad de la SPR⁴ y en su financiación se utilizarán, entre otros, los recursos del Fondo de reposición y mantenimiento de la infraestructura, que será mantenido por cada una de ellas. La Nación se encargará de las inversiones mayores requeridas para el dragado y mantenimiento de los canales de acceso, las cuales serán adelantadas, a través del Ministerio de obras Públicas y Transporte.

5.2.6. En el numeral 4.1. de los Términos de Referencia de la Invitación Pública del Terminal Marítimo de Buenaventura se establecieron las inversiones a ser adelantadas por la Nación las siguientes: *“La Nación adelantará las inversiones en la profundización del dragado del canal de acceso. Las inversiones en el mantenimiento de la zona de muelles y áreas de maniobras serán responsabilidad de la Sociedad Portuaria Regional”.*

5.2.7. Sobre los requisitos para el establecimiento de tarifas por el uso del canal de acceso al puerto de Buenaventura.

“CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA- ARTICULO 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.

⁴ **Excepto las inversiones a cargo de la Nación previstas en el decreto 2147 que expide el Plan de Expansión Portuaria, como son la conclusión de las obras de Plan de Rehabilitación Portuaria (US \$25.3 millones), inversiones autorizadas antes de septiembre de 1991, en la zona portuaria de Buenaventura.**

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo”

6. CUMPLIMIENTO DEL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD PREVISTO EN EL ARTÍCULO 144 DE LA LEY 1437 DE 2011

Como se demuestra en las comunicaciones que se adjuntan como Anexo a esta demanda, desde el día once (11) de septiembre de 2020 y previamente a la interposición de la misma se solicitó a las entidades demandadas que adoptaran las medidas necesarias de protección del derecho o interés colectivo amenazado y habiendo pasado más de 15 días desde la fecha de presentación de dicha reclamación el Ministerio de Transporte no respondió la solicitud realizada.

El Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Ministerio de Hacienda dieron respuesta a la solicitud presentada pero no adoptaron las medidas necesarias para la protección de los intereses colectivos amenazados. Respuestas que se anexan a la presente demanda.

7. SOLICITUD DE MEDIDA CAUTELAR.

En virtud de lo establecido en ley 1437 de 2011 en los artículos 229 y siguientes se solicita al magistrado de conocimiento decrete la siguiente medida cautelar teniendo en cuenta la amenaza inminente de los derechos colectivos a la moralidad administrativa, la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes y el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna.

En virtud de lo establecido en el artículo 231 de la ley 1437 de 2011 la solicitud de medida cautelar es procedente por cuanto se cumplen los requisitos que la ley impone a ella, así:

La demanda está razonablemente fundada en derecho tal y como se expone en los acápite 4 y 5 del presente documento.

Teniendo en cuenta que la demanda que aquí se presenta es una acción popular que busca la protección de derechos colectivos amenazados y en virtud del artículo 12 de ley 472 de 1998, toda persona natural o jurídica podrá ejercitar las acciones populares. Razón por la cual la legitimación esta acreditada para el caso en concreto.

En lo que corresponde al juicio de ponderación de intereses en donde resultaría más gravoso para el interés público negar la medida cautelar que concederla. Se debe reiterar que La aprobación de la etapa de factibilidad del proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada que tiene por objeto la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” presentado por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico, compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A radicado el 12 de diciembre de 2018 con código de identificación PRY00878, pone en inminente peligro la vulneración de los derechos colectivos a la moralidad administrativa, el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público; la defensa del patrimonio público, los derechos de los consumidores y usuarios, ente otros; toda vez que, si se llegase a aprobar la factibilidad, se desatarían las graves consecuencias para Buenaventura y el país, que se encuentran detalladas en el 3.21 de este escrito de manera expresa y de manera genérica en el resto del documento. Además de que en caso de que se aprueba la factibilidad del proyecto en mención es el Estado quien deberá asumir los valores de los estudios técnicos que el originador presente, ocasionando un detrimento patrimonial a la nación. Perjuicios que serían irremediables para la población bonaverense, los actores del comercio nacional y el patrimonio de la nación.

En consecuencia, se solicita como medida cautelar:

- 7.1. Ordenar a la Agencia Nacional de Infraestructura la suspensión del proceso de revisión del proyecto de Asociación Pública Privada de Iniciativa Privada que tiene por objeto la “Profundización y Mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Buenaventura” presentado por la promesa de Sociedad Futura Buenaventura Puerta del Pacífico, compuesta por JAN DE NUL N.V y FANALCA S.A radicado el 12 de diciembre de 2018 con código de identificación PRY00878, hasta el fallo de esta acción popular.

8. PRUEBAS Y ANEXOS

- 8.1. Cédula de Ciudadanía Elizabeth Cárdenas Cortes.
- 8.2. Tarjeta profesional Andrea Elizabeth Cárdenas Cortes.
- 8.3. Certificado de existencia y representación legal de la SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A.
- 8.4. Certificado de existencia y representación legal de SOCIEDAD PORTUARIA TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A.

Certificado de existencia y representación legal de SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL DE AGUA DULCE S.A

- 8.5.** Certificado de existencia y representación legal de PILOTOS PRÁCTICOS DEL PACÍFICO S.A.S.
- 8.6.** Certificado de existencia y representación legal de SERVICIOS DE PILOTAJE DE BUENAVENTURA S.A
- 8.7.** Certificado de existencia y representación legal de COMITÉ INTERGREMIAL E INTEREMPRESARIAL DE BUEANVENTURA
- 8.8.** Estudio realizado por HVM Consultoría sobre el dragado del canal de acceso al puerto de Buenaventura.
- 8.9.** Presentación realizada por el Comité Integremial de Buenaventura realizada en el año 2018.
- 8.10.** Oficio remitido por el Bloque Regional Parlamentario del Valle del Cauca al Ministerio de Transporte en el mes de diciembre de 2018.
- 8.11.** Comunicación de La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A, al Ministerio de Transporte en el mes de marzo de 2019.
- 8.12.** Comunicación para la solicitud de suspensión de la amenaza de derechos colectivos presentada por correo electrónico el día once (11) de septiembre de 2020.
- 8.13.** Respuesta Agencia Nacional de Infraestructura con Radicado ANI No. 20202000301741.
- 8.14.** Respuesta Ministerio de Hacienda con Radicado: 2-2020-047246 y traslado a la Agencia Nacional de Infraestructura.
- 8.15.** Respuesta Instituto Nacional de Vías OAJ 35997.

Solicitante



Andrea Elizabeth Cárdenas Cortes
C.C. 66853665
TP. 91637-D1