

Doctor

JONATHAN DAVID BERNAL GONZÁLEZ

Vicepresidente de Estructuración

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Ciudad

Referencia: Solicitud de concesión portuaria presentada por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. (radicado No. 2023-409-012859-2).

Asunto: Oposición a la solicitud de concesión de la referencia.

FELIPE PIQUERO VILLEGAS, obrando en mi condición de apoderado especial de la **SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE SANTA MARTA S.A. ("SPRSM")**, atentamente me permito manifestar la oposición de mi representada a la solicitud de concesión portuaria presentada por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. ("**Río Córdoba**").

SPRSM concurre en esta oportunidad como interviniente en una actuación administrativa pública y referida a un proyecto que claramente tiene un impacto sobre la ciudadanía y la prestación de un servicio portuario y que, por tanto, es de interés público general.¹

I. OBSERVACIONES

La oposición se funda en las razones que expongo a continuación:

1. Ambientales y sociales

- a.** En su solicitud, Río Córdoba parecería sugerir² que cumplen con el requisito previo de contar con un estudio preliminar de impacto ambiental, con un Plan de Manejo Ambiental ("**PMA**") que había sido otorgado por el entonces Ministerio de Medio Ambiente mediante la Resolución 248 del 12 de marzo de 1998.

Cabe anotar que dicho PMA había sido aprobado únicamente para la construcción y operación de un muelle privado para el cargue de carbón en el

¹ Esto, sin perjuicio de lo que la ANI considere frente a la condición de SPRSM de tercero interesado y de los recursos que presente la SPRSM respecto de las decisiones de fondo de la ANI.

² Señalamos que parecen sugerir en tanto guardan silencio sobre el cumplimiento de este requisito.

Municipio de Ciénaga (Magdalena), y al amparo del Contrato de Concesión Portuaria No. 022 de 1998 y los Otrosíes 1 al 3.

Y que el referido Contrato de Concesión Portuaria No. 022 de 1998 ya finalizó, y cuenta con Acta de Reversión y Liquidación suscrita.

Ahora, Río Córdoba había solicitado la modificación del PMA ante la ANLA, a fin de que se le autorizara la construcción de un puerto multipropósito, como aquel que es objeto de la solicitud de concesión de la referencia.

Sin embargo, esa solicitud fue finalmente resuelta con el Auto No. 06823 del 19 de agosto de 2022, “[p]or el cual se ordena el archivo de la solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental”, específicamente porque la información adicional que le fue entonces requerida al solicitante no fue aportada en debida forma (expediente LAM 0399).

Es pues evidente que dicho PMA —el que Río Córdoba presentó para darle sustento a su solicitud de concesión portuaria y que había sido expedido por el Ministerio de Medio Ambiente mediante la Resolución 248 del 12 de marzo de 1998— no cobija la construcción del puerto multipropósito.

Además, dicho PMA perdió fuerza ejecutoria con la terminación de Contrato de Concesión Portuario No. 022 de 1998.

Por lo anterior, ni Río Córdoba ni la solicitud de concesión portuaria “*sobre bienes de uso público localizados en jurisdicción del municipio de Ciénaga, Departamento del Magdalena, para ‘desarrollar un terminal marítimo multipropósito’*” (el “**Proyecto**”) cuentan con un PMA.

Esto lo confirmó la misma ANLA al respondernos a la solicitud de reconocimiento de SPRSM como tercero interviniente en el procedimiento de modificación de licencia ambiental adelantado por Río Córdoba:

“Por otra parte, y para resolver la solicitud de interés, señalamos que la solicitud de modificación de Plan de Manejo Ambiental, presentada mediante radicación ANLA 2022054503-1-000 del 24 de marzo de 2022 por la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., culminó con el archivo de la solicitud de modificación del Plan de Manejo Ambiental, trámite iniciado mediante Auto 2296 del 07 de abril de 2022, mediante acto administrativo correspondiente al Auto 6823 del 19 de agosto de 2022, el cual anexamos para su conocimiento.

“Por lo anteriormente expuesto, y considerando que su solicitud fue realizada de manera expresamente para la etapa de “...modificación de licencia ambiental adelantado por la Sociedad Portuaria Río Córdoba

S. A...” y a la fecha no cursa ningún trámite administrativo de evaluación para la modificación del Plan de Manejo Ambiental – PMA, para el precitado proyecto, no es posible acceder a su solicitud de reconocimiento como tercero interviniente.”

De igual forma, la ANLA lo ratificó, al contestarnos un derecho de petición el 18 de julio de 2023, señalando:

“Revisado Sistema de Información de Licencias Ambientales-SILA, se encontró que dentro del expediente ambiental LAM0399, cuyo titular es la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A., a la fecha no hay trámite administrativo de evaluación asociado al proyecto Río Córdoba”.

En comunicación de fecha 16 de agosto de 2023 la ANI señala que para esta etapa del proceso no es necesario haber iniciado un trámite ante la autoridad ambiental.

Sabemos que lo que para este momento exige la norma es contar con un estudio preliminar de impacto ambiental. Sin embargo, nuestra objeción es que, como se ha explicado, el documento con el que el solicitante pretende acreditar que tiene un estudio preliminar de impacto ambiental, es un documento que ya no está vigente.

- b.** La solicitud de concesión no contiene un alcance claro y concreto del Proyecto que permita entender los aspectos ambientales del mismo. Así, por ejemplo, mientras que en una primera parte se hace mención a carbón y “coque”, párrafos más adelante, al manejo de hidrocarburos y de sus derivados.

Si el Proyecto pretende manejar hidrocarburos y sus derivados —como lo señala Río Córdoba—, se requiere un pronunciamiento previo de la ANLA definiendo si el instrumento ambiental del Proyecto existente es suficiente o si se requieren modificaciones, el cual se echa de menos en el expediente.

De cualquier forma, no existe evidencia de trámites adelantados ante la ANLA, distinta de la ya mencionada solicitud que culminó con una decisión de archivo.

- c.** Así se estuviera en el escenario de una modificación de la licencia ambiental vigente —que no es cierto—, tampoco existe constancia de la gestión adelantada frente a la reapertura del proceso de consulta previa y a los avances logrados al respecto.
- d.** Río Córdoba ya inició los procesos de levantamiento de la línea base socioambiental, sin que exista siquiera una mínima evidencia de que cuenta con los “*permisos individuales de recolección*” vigentes.

2. Financieras

- a. Revisando el presupuesto de inversión de la solicitud de concesión, encontramos que existen varios ítems que están con precios muy bajos,³ desconociendo la realidad del mercado. Así, por ejemplo:
- 1) Para construir "*Viaducto y Muelle*" sólo se menciona el "*acero para pilotes prefabricados*", es decir, únicamente se está contemplando el **acero**. Sin embargo, la construcción de viaductos y muelles requiere de múltiples materiales adicionales, de equipos (piloteadora, grúa, martillo o *kelly*, entre otros), herramientas y naves de apoyo (barcazas, *jack up*, remolcadores o lanchas, etcétera).
 - 2) En el ítem "*concreto vigas y losas*" sólo se está incluyendo el material, no la formaleta, las herramientas, los equipos, la mano de obra, entre otros insumos absolutamente necesarios, pues el material corresponde sólo al 50% del valor unitario.
 - 3) El valor del dragado depende de la distancia al sitio de disposición del material, pero esta variable tampoco está reflejada en el presupuesto.
 - 4) Un *shiploader* nuevo para carbón de 5000 tph tiene en el mercado un valor de alrededor de US\$ 5 millones, no US\$ 3.5 millones, como se indica en el presupuesto.
 - 5) La banda transportadora elevada, con *tripper* para 5000 tph, puede superar en el mercado los USD 5000/ML.
- b. Aparte de lo anterior, el presupuesto no contempla todos los insumos que se requieren para el proceso constructivo (maquinaria, mano de obra, materiales) y no incluye todas las variables que deben considerarse (como sería el caso de la distancia al sitio de disposición para el dragado).
- c. Un presupuesto adecuado reflejaría que la inversión requerida, en realidad, superaría los US\$ 100 millones.

3. Operativas

- a. El puerto de Santa Marta registró 1.414 arribos en el año 2022, siendo el granelero el principal tipo de buque en ingresar, con 554 arribos (Anuario

³ Este ejercicio lo realizamos tomando como base una TRM de \$4.500.

Estadístico de Tráfico Marítimo en Colombia 2021 - 2022 elaborado por la DIMAR).

Entre enero de 2021 y diciembre de 2022 se produjeron los siguientes arribos internacionales al puerto de Santa Marta:⁴

Tabla 2. Arribos internacionales al puerto de Santa Marta.

Tipo de buque	ene-dic 2021	ene-dic 2022	Variación 2021-2022	Participación 2022
Granelero	526	554	5,3%	39,2%
Portacontenedor	430	367	-14,7%	26,0%
Carga General	198	160	-19,2%	11,3%
Tanqueros	148	142	-4,1%	10,0%
Carga Refrigerada	66	66	0,0%	4,7%
Ro/Ro	52	46	-11,5%	3,3%
Tanquero Químicos	48	75	56,3%	5,3%
Otro	5	4	-20,0%	0,3%
Total general	1 473	1 414	-4,0%	100,0%

Este número de arribos implica que se realizaron aproximadamente 2.828 maniobras en el año 2022. De igual forma, que Puerto Brisa atendió 72 naves, lo que representó 144 maniobras.

Así, en el 2022 se atendieron un total de 2.972 maniobras de atraque y zarpe con una flota disponible de 8 remolcadores.

- b.** La disponibilidad de remolcadores se ve significativamente impactada, no sólo por el volumen de operaciones, sino por la distancia entre los puertos en donde se realizan las maniobras. Esto genera una gran presión a la flota actual de remolcadores disponibles en el puerto de Santa Marta que debe atender estos volúmenes de tráfico.

Sumado a la ya escasa flota de remolcadores, debe tenerse en cuenta que, entre el sector de Puerto Zúñiga y el terminal marítimo SPRSM, hay 2 horas de navegación, y entre el terminal marítimo SPRSM y Puerto Brisa hay 8 horas.

Así, el área de atención de los remolcadores es muy extensa, lo que incrementa tiempos para la atención de maniobras y disminuye sustancialmente la disponibilidad de remolcadores en cada una de las áreas, afectando la prestación del servicio.

- c.** De igual forma, incide en la disponibilidad de remolcadores el tamaño de los buques. La regulación vigente exige un número mínimo de remolcadores por maniobra en función del tamaño de buque, llegando a requerirse hasta 4

⁴ "Anuario Estadístico de Tráfico Marítimo en Colombia 2021 - 2022".

remolcadores para atender las maniobras de los buques graneleros tipo *Capesize* que arriban a SMR a cargar carbón en los terminales del área de Puerto Zúñiga.

- d. De acuerdo con la Figura 1.11 de la solicitud de concesión, con el Proyecto esperan que simultáneamente trabajen buques de granel y contenedores. Esto, en un muelle de 22 metros de ancho, implica diversas dificultades operativas por la alta interferencia de tráfico, tolvas, etcétera.

Adicionalmente, el área operativa se vería aún más disminuida porque en esa Figura 1.11 no está dibujada la banda transportadora de carbón y el *tripper*.

En la misma Figura 1.11, el *rack* de tuberías está ubicado por fuera del muelle, directamente sobre la línea de defensas, sitio muy vulnerable a golpes. Ello implica que sería muy difícil controlar un derrame, de ahí que sea necesario que se sitúe sobre el muelle. No obstante, esta medida de seguridad necesaria conduce a que se reduzca aún más el espacio disponible para operar.

A pesar de lo anterior, el Proyecto de Río Córdoba no contempla cómo va a atender sus maniobras sin afectar la ya escasa disponibilidad de remolcadores en momentos alta demanda y que está comprometiendo a los puertos actualmente operativos, especialmente a SPRSM. Igualmente, el Proyecto tampoco demuestra cómo propone manejar las interferencias de tráfico y tolvas.

Por ello, debe tenerse en cuenta que otro terminal en el sector de Puerto Zúñiga pone en riesgo la prestación del servicio y genera mayores tiempos de estadía en muelle o espera para poder atracar las naves de tráfico internacional, afectando el normal flujo de las operaciones en el puerto, nada de lo cual fue abordado en la solicitud de concesión.

4. Relativas al cumplimiento de requisitos legales de la solicitud de concesión

- a. Se acreditó la existencia con el *“Certificado de existencia y representación legal”*, expedido por la Cámara de Comercio de Santa Marta para el Magdalena. Sin embargo, quien suscribió la solicitud de concesión portuaria, esto es, Daniel Francisco Tenjo Suárez, a pesar de ser representante legal de la sociedad, tiene limitaciones en sus facultades que no le permitían comprometer a Río Córdoba.

Señala el *“Certificado de existencia y representación legal”*:

“Facultades del gerente general y del suplente: El gerente general ejercerá las funciones propias de su cargo y en consecuencia podrá firmar todos los actos o contratos tendientes a la realización del objeto social de la sociedad o que estén [sic] íntimamente [sic] relacionados con su existencia y

funcionamiento. Limitación Junta Directiva: No obstante el gerente general requerirá de autorización previa de la Junta Directiva para : (i) cualquier transacción individual cuyo valor en pesos Colombianos o en cualquier otra moneda exceda de la suma en pesos Colombiano equivalentes a doscientos cincuenta mil dolares [sic] de los estado unidos de america [sic] (usd250.000 [sic]), limite que no aplicara con respecto a (a) la celebración de contratos o cualquier otro tipo de documentos directamente relacionados con la nomina [sic] de la sociedad y con sus respectivos pagos, (b) pagos relacionados con los siguientes contratos ete empresa de trafego e estiva S.A., Cooper t. Smith de solombia S.A.S., Coremar S.A.S., Kidecrane - Transportes martimos LTDA ., Transbordos del caribe s. A ., Petrobras combustibles S.A., Carbocargar LTDA ., Securitas de Colombia S.A., L. M. Logisticas marinas s .A ., Vatia S.A., Astilleros unidos s .A ., Empresa de transporte especial y turístico san antonio s. En c., Servimarine S.A., Sodexo S.A. Y compass group Services Colombia S.A. (c) transferencias de fondos entre las cuentas de la compañía, (d) los pagos a las autoridades fiscales de los montos retenidos a terceras personas partes por los pagos efectuados a estas, de acuerdo con los presentes estatutos o con la autorización expresa de la Junta Directiva, (e) firmar declaraciones de impuestos y efectuar pagos de impuestos, regalías y obligaciones aduaneras; (ii) vender o transferir cualquier activo de la sociedad; (iii) establecer limitaciones o gravemenos [sic] que afecten o puedan afectar los activos de la sociedad cuyo valer exceda de cien mil dolares [sic]de los estados unidos de america [sic] (usd100. 000 [sic]); (iv) acordar cualquier cambio a o celebrar cualquier contrato material que tenga un ingreso o gasto potencial para la compañía, individual o agregado de usd250.000 o superior a su equivalente en pesos Colombianos; (v) llevar a cabo cualquier transacion [sic]que resulte en la variación del presupuesto anual de la sociedad de mas [sic] de un millón de dolares [sic] americanos (usdl.000.000) en el agregado” (negrilla fuera del texto).

Así, cuando el gerente general o su suplente **realicen cualquier transacción individual**, cuyo valor en pesos colombianos o en cualquier otra moneda exceda USD 250.000, deberá contar con la autorización de la junta directiva para ello.

Sin embargo, no encontramos evidencia de que esta autorización de la junta directiva se haya dado a pesar de que el plan de inversiones “*discrimina las inversiones en aproximadamente Ochenta y Ocho millones trescientos veintiocho mil doscientos cincuenta y tres dólares de los Estados Unidos de América (US\$88.328.253)*”. Es decir, el plan de inversiones es por una suma mayor al límite autorizado de USD 250.000.

De esta manera, no se cumpliría con lo exigido en el artículo 9, numeral 1, de la Ley 1 de 1991, según el cual debe acreditarse ***“la existencia y representación legal del peticionario, si se trata de una persona jurídica”*** (negrilla fuera del texto). Tampoco, lo previsto por el artículo 2.2.3.3.1.2. del Decreto 1079 de 2015 que, en su numeral 1.3.2., señala que “[s]i se trata de una persona jurídica, ***debe allegar con la petición el certificado de existencia y representación legal acreditando además las facultades para su actuación***” (negrilla y subrayado fuera del texto).

- b. No existe evidencia de que Río Córdoba haya realizado, cuando menos, *“estudios preliminares sobre el impacto ambiental del puerto que se desea construir y comprometerse a realizar estudios detallados si se le aprueba la concesión, y a adoptar las medidas de preservación que se le impongan”*. Lo anterior, en los términos exigidos por el artículo 9, numeral 5, de la Ley 1 de 1991.
- c. Se copian fotos de lo que parecen unos avisos, pero en tanto no son legibles, no se puede verificar el cumplimiento del numeral 8 del artículo 9 de la Ley 1 de 1991, que señala que se debe: *“Acreditar que los datos a que se refieren los numerales 9.2, 9.3 y 9.4, así como el sentido general de la solicitud han sido publicados en dos días distintos, con intervalos de diez días entre cada publicación, en dos periódicos de circulación nacional, para que los terceros que tengan interés en la concesión, o que puedan ser afectados por ella, expresen sus opiniones y hagan valer sus derechos.”*

Por lo anterior, tampoco es posible constatar el cumplimiento de lo exigido por el Decreto 1079 de 2015 al respecto:

“Artículo 2.2.3.3.1.2. Trámite. [...] Parágrafo 2. La solicitud tendrá que radicarse ante la entidad competente dentro del mes siguiente a la fecha de la última publicación de que trata el numeral 9.8 del artículo 9º de la Ley 1ª de 1991” (negrilla del texto).

“Artículo 2.2.3.3.1.3. Publicidad de la petición. El interesado en solicitar una concesión sobre bienes de uso público, deberá presentar ejemplares debidamente certificados de los cuatro (4) avisos publicados en dos (2) periódicos de circulación nacional. Las publicaciones deberán ser de dos (2) días distintos, con intervalos de diez (10) días hábiles entre cada publicación.

“Los avisos deberán contener los datos a que se refieren los numerales 2, 3 y 4 del artículo 9º de la Ley 1ª de 1991.

“Parágrafo. La entidad competente rechazará y ordenará devolver al peticionario la documentación, cuando no se alleguen las cuatro (4) publicaciones que se exigen, o éstas no se hubieren realizado dentro de

los términos señalados, o no contengan la totalidad de los datos exigidos por la ley o que sean sustancialmente distintos de los contenidos en la solicitud, sin perjuicio que el solicitante pueda volver a presentar su solicitud con el lleno de los requisitos legales” (negrilla del texto).

- d. Exige el numeral 1.3.3., del artículo 2.2.3.3.1.2., del Decreto 1079 de 2015, que ***“[e]l solicitante deberá acreditar que dispone de los terrenos de propiedad privada aledaños necesarios para el desarrollo de la actividad para la cual se solicitó la concesión, acreditando el título del cual deriva dicha disposición”*** (negrilla fuera del texto). Sin embargo, aun cuando la norma no precisa el título con el que debe acreditarlo, sí se deriva razonablemente de la misma que debe garantizar esa disponibilidad por la vigencia del futuro contrato de concesión, de aceptarse la solicitud de la referencia.

No obstante, Río Córdoba afirma acreditar disponibilidad de esos terrenos a través de un contrato de comodato. Sin embargo, destacamos que ese contrato señala, respecto de la restitución del inmueble que:

“EL COMODANTE, en desarrollo del objeto del presenten contrato, se reserva la facultad de solicitar la restitución de los INMUEBLES en cualquier momento y por cualquier causa legítima, incluyendo, pero sin limitarse, en virtud de la ejecución de la garantía establecida en el contrato fiduciario del FIDEICOMISO FG RIO [sic] CORDOBA [sic], por requerimientos legales o judiciales, incumplimientos contractuales o de ley. En todo caso, se entenderá que EL COMODANTE no ejercerá este derecho de manera arbitraria y permitirá al COMODATARIO la oportunidad de oponerse o remediar dichos requerimientos o incumplimientos.

“En dicho caso, EL COMODATARIO deberá reintegrar la custodia y tenencia de los INMUEBLES al COMODANTE, a más tardar al sexto (6) día hábil siguiente al cual le sea solicitado por EL COMODANTE mediante comunicación escrita enviada por correo certificado a la dirección registrada en este Contrato, entrega que deberá efectuarse libre de cualquier tipo de ocupantes o cualquier tipo de circunstancias que impidan al COMODANTE el debido ejercicio de sus derechos sobre los INMUEBLES” (negrilla y subraya fuera del texto).

Así, es claro que el comodante podría requerir, en cualquier momento y por cualquier causa, la restitución del inmueble, afectando el Proyecto y condicionando la prestación del servicio.

De igual forma, el mismo contrato de comodato establece, respecto de su vigencia, que:

“El presente Contrato tendrá el mismo término de duración del CONTRATO DE FIDUCIA MERCANTIL DE ADMINISTRACIÓN constitutivo del PATRIMONIO AUTÓNOMO denominado FIDEICOMISO FG RIO [sic] CORDOBA [sic]. En todo caso EL COMODANTE se reserva el derecho de solicitar la restitución del INMUEBLE en los casos previstos en el numeral Quinto.

“Para efectos de este contrato y en virtud de la transferencia de los INMUEBLES al FIDEICOMISO, el [sic] COMODATARIO declara que tiene real y materialmente recibidos los INMUEBLES que por este instrumento se entregan en comodato desde el 30 de diciembre de 2021. Lo anterior sin perjuicio de la tenencia de los INMUEBLES ejercida por el COMODATARIO con anterioridad a la transferencia de los INMUEBLES al FIDEICOMISO” (negrilla y subraya fuera del texto).

En tanto el contrato de fiducia mercantil no fue aportado, no es posible verificar la vigencia del contrato de comodato. Sumado a ello, como se expuso (en atención a la cláusula quinta anterior y a lo reiterado por la séptima), el comodante podrá requerir la restitución del inmueble en cualquier momento, afectando la disponibilidad real del inmueble.

- e. La garantía de seriedad no cumple con los mínimos de ley. Señala el artículo 2.2.3.3.7.4. del Decreto 1079 de 2015, respecto de la garantía de seriedad de la solicitud de contrato de concesión portuaria, que:

“[...] debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la solicitud, en los siguientes eventos:

“1. La no constitución de una sociedad portuaria para el otorgamiento de la concesión.

“2. La no suscripción del contrato sin justa causa, en los términos establecidos en la resolución de otorgamiento.

“3. La falta de presentación por parte del concesionario portuario de la garantía de cumplimiento establecida en el contrato de concesión portuaria.

“Esta garantía tendrá carácter sancionatorio y el valor amparado no podrá ser inferior al tres por ciento (3%) del valor del plan de inversión que se propone ejecutar de acuerdo con la solicitud y su valor se establecerá en dólares de los Estados Unidos de América liquidados en moneda colombiana, a la tasa representativa del

mercado - TRM del día de la expedición o en la moneda que se establezca para el pago de la contraprestación.

“La vigencia inicial de la garantía será como mínimo de dos (2) años contados a partir de la presentación de la solicitud y deberá ser prorrogada hasta por dos (2) años más, en el evento que no se haya otorgado la concesión dentro de dicho período. Vencidos los términos anteriores sin que se haya otorgado la concesión, el solicitante deberá constituir una nueva garantía de seriedad.

“Esta garantía deberá ser presentada de forma simultánea con la respectiva solicitud y mantenerse vigente durante el tiempo que dure el trámite” (negrilla fuera del texto).

Sin embargo, ocurre que la garantía presentada tiene como suma asegurada USD 2.399.149,20, a pesar de que el 3% del plan de inversión (USD 88.328.253) corresponde a USD 2.649.847,59. Por ello, no cumple con el valor asegurado mínimo.

Tampoco cumple la garantía de seriedad con la vigencia exigida. De acuerdo con la norma transcrita, la vigencia inicial de la garantía será de mínimo dos años, **contados a partir de la presentación de la solicitud**, esto es, el 3 de febrero de 2023. No obstante, la vigencia de la cobertura inicia un día después, el 4 de febrero de 2023.

II. SOLICITUD

Respetuosamente solicito a la ANI que tenga en consideración las anteriores observaciones como parte de la oposición de SPRSM a la solicitud de concesión de la referencia.

III. NOTIFICACIONES

Recibiré notificaciones en la Avenida Calle 72 No. 6-30, piso 12, de Bogotá D.C., y en la dirección de correo electrónico fpiquero@esguerra.com.

IV. ANEXOS

Me permito acompañar el presente escrito de los siguientes documentos:

1. Dirección General Marítima. *“Anuario Estadístico de Tráfico Marítimo en Colombia 2021 - 2022”*.

2. Comunicación de la ANLA del 14 de junio de 2023, con radicado 20232300150071.
3. Respuesta de la ANLA del 18 de julio de 2023 con radicado COR_0_20232545.

Los anteriores documentos están contenidos en un repositorio, cuyo enlace de acceso es el siguiente:

Anexos Oposición.

Atentamente,


FELIPE PIQUERO VILLEGAS
T.P. 54.572

Copia

- i. Director de Calidad y Desarrollo Sostenible del Turismo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- ii. Director General y Director del Área de Seguridad Integral Marítima y Portuaria de la Dirección General Marítima - DIMAR.
- iii. Director General de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN.
- iv. Director de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA.
- v. Superintendencia Delegada de Puertos de la Superintendencia de Transporte.
- vi. Alcalde de Ciénaga de la Alcaldía de Ciénaga.