

PROYECTO RESOLUCIÓN ACTO ADINISTRATIVO “Por medio de la cual se reglamenta el trámite para las autorizaciones de que trata el artículo 140 de la Ley 2008 de 2019”.								
PRIMERA PUBLICACIÓN DEL 28 DE FEBRERO DE 2020 AL 14 DE MARZO DE 2020 - Página Web: <a href="https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&amp;lTipo=descargas&amp;lFuncion=descargar&amp;IdFile=23359">https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&amp;lTipo=descargas&amp;lFuncion=descargar&amp;IdFile=23359</a> / Comentarios: mcelis@mintransporte.gov.co								
No.	FECHA COMENTARI	PERSONA	ENTIDAD	NO. ARTÍCULO	ARTÍCULO	ACOGIDA	NO ACOGIDA	RESPUESTA
1	Jueves, 12 de marzo de 2020	Felipe de Gamboa	Vestas	General	<b>Temas Generales</b> La reducción de tiempos aquí propuesta se hace mucho más importante en caso de que los proyectos se vayan a probar de manera individual. Alternativamente se propone tener un tiempo global de 3 meses para el trámite de la resolución y de esa manera toda la cadena de valor tiene certidumbres sobre los tiempos de aprobación y la planeación de los proyectos.	x		Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de trámites en el proyecto de resolución nuevo.
2	Sábado 14, de marzo de 2020	Germán Corredor Avella	Asociación Nacional de Empresarios de Colombia	General	Entendemos que la aplicación de esta resolución será sólo para el año 2020 debido a que reglamenta un artículo de la Ley de Presupuesto vigente sólo para este año, esto limitaría gravemente el uso de puertos privados y por ende el tiempo de ejecución de los proyectos. Se debe contemplar que la mayoría de los proyectos están para operar en los años 2021, 2022 y 2023.		x	En la medida que la autorización de los puertos privados para prestar servicios a terceros no vinculados jurídica y económicamente con la sociedad portuaria concesionaria se encuentra establecida en la Ley que decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020 (Ley 2008 de 2019), dichas autorizaciones solo podrán expedirse dentro de la mencionada vigencia fiscal, respetando el principio de anualidad. Sin embargo, ésto no obsta para que las autorizaciones otorgadas durante la vigencia de la ley sean por un tiempo superior a esta vigencia, en función del tiempo durante el cual se requiera la operación de la carga respectiva.
3	Jueves, 12 de marzo de 2020	Felipe de Gamboa	Vestas	Considerandos	Dado que el Artículo 140 de la ley 2008 del 27 de diciembre hace parte del presupuesto de renta y recursos con vigencia hasta 31 de diciembre del 2020, la resolución debe especificar que el tiempo de aplicación de la misma, se mantendrá con posterioridad al 31 de diciembre del 2020 ya que eso daría la certeza necesaria a los proyectos que se van a ejecutar después de esa fecha.	N/A	N/A	En la medida que la autorización para los puertos privados para prestar servicios a terceros no vinculados jurídica y económicamente con la sociedad portuaria concesionaria se encuentra establecida en la Ley que decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020, dichas autorizaciones solo podrán expedirse dentro de la mencionada vigencia fiscal, lo cual no obsta para que las autorizaciones otorgadas durante la vigencia de la ley sean por un tiempo superior a esta vigencia, en función del tiempo durante el cual se requiera la operación de la carga respectiva.
4	Viernes 13 de marzo de 2020	Carolina Herrera Fonseca	Cámara Marítimo y Portuaria Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Artículo 1	<b>Objeto.</b> Considerando que las sociedades portuarias ubicadas en el río Magdalena son concesionadas por Cormagdalena no por la ANI, es necesario aclarar, si para éstas concesiones la autorización de que trata este artículo 1 del proyecto de norma, se debe también solicitar a la ANI.		x	La Ley 2008 de 2019 solo hace referencia a la ANI. En este sentido, la ANI solo podrá emitir autorizaciones que se soliciten por aquellas sociedades portuarias con contrato de concesión, permiso u homologación vigente que sea administrado por la ANI
5	Lunes, 2 de marzo de 2020	Álvaro Ceballos Suárez	SuperTransporte	Artículo 1 Comentario general	Debemos tener cuidado de no generar desestímulo de los puertos públicos frente a puertos privados que soliciten ser autorizados excepcionalmente	N/A	N/A	Como se menciona en el comentario, las autorizaciones que reglamenta la resolución resultan EXCEPCIONALES en la medida que deben, no solo encontrarse particularmente relacionadas con el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, sino que además deben contar con concepto previo del CONPES. Adicionalmente, las condiciones que se establecen en esta disposición se dirigen a garantizar que la prestación del servicio que se autorice en virtud de la norma, se encuentren en las mismas condiciones que brindaría un puerto de servicio público que pueda movilizar dicha carga.
6	Lunes, 2 de marzo de 2020	Álvaro Ceballos Suárez	SuperTransporte	Artículo 1 Numeral 1	¿La autorización se refiere al contrato de concesión? Se podría generar la situación que los puertos privados solo quieran solicitar la autorización para los temas de la carga que manejan bajo cada contrato. Se sugiere dejarlo abierto	N/A	N/A	Toda prestación de un servicio portuario independientemente de que se trate de un puerto de servicio público o privado, debe estar amparada en un contrato de concesión, permiso u homologación portuaria y, adicionalmente, en el reglamento de condiciones técnicas de operación que garanticen que la prestación del mismo se brinde en términos de seguridad y eficiencia. Por lo anterior, la autorización de que trata la norma se debe enmarcar en los términos y condiciones en las que fue otorgada la concesión y en virtud de los cuales se construyó la infraestructura portuaria y se solicitaron los permisos ambientales y demás pertinentes necesarios para la suscripción del contrato y para la prestación de servicio portuario correspondiente. Dejarlo abierto podría generar desigualdad con puertos de <b>servicio público</b> que bajo esa lógica, pese a no tener la carga autorizada, con mayor razón podrían movilizar carga de terceros precisamente por ser públicos, y además un riesgo respecto a no contar con la infraestructura, ni condiciones técnicas para manejar tipos de carga no autorizados en el contrato. En este sentido, se insiste que el tipo de carga y su manejo debe estar amparado en el contrato de concesión, permiso u homologación portuaria y su manejo u operación reflejado en el correspondiente reglamento de condiciones técnicas de operación.
7	Lunes, 2 de marzo de 2020	Álvaro Ceballos Suárez	SuperTransporte	Artículo 1 Numeral 2	Los RCTO de los puertos privados no tienen prevista la prestación de servicios a terceros por lo cual este numeral no se puede aplicar. Para superar esta dificultad la ANI en el acto adm de autorización podría generar el protocolo especial a seguir		x	El tercero no vinculado se debe acoger <b>en lo que sea aplicable</b> al reglamento de condiciones técnicas de operación del puerto. Esto sin perjuicio de que en el acto administrativo de autorización se indiquen las especificaciones de operación para queda autorización se hayan solicitado para la movilización de la carga correspondiente.

8	Jueves, 12 de marzo de 2020	Felipe de Gamboa	Vestas	Artículo 2	Respecto a este artículo en particular, se solicita aclarar si la solicitud deberá ser por proyecto en lo individual o si se podrán radicar solicitudes de varios proyectos simultáneamente, siempre y cuando se den en un cierto periodo de tiempo. Adicionalmente, se propone eliminar el artículo 2, numeral 2, "Tipo de carga a movilizar se encuentra autorizada en el correspondiente contrato, permiso u homologación". Dado que las turbinas eólicas son carga que típicamente no han manejado los puertos en Colombia, es probable que no estén especificadas por contrato, permiso u homologación anterior para este tipo de carga.	x	a) La solicitud puede hacerse por la sociedad portuaria para uno o para varios proyectos, siempre y cuando cumpla los requisitos establecidos en la resolución y las demás disposiciones concordantes. Se ajusta la redacción del numeral 3. del artículo 2, en el sentido indicado. b) El requisito que se plasma refiere a que el "tipo de carga" que se pretenda movilizar esté asociada a la operación del puerto, esto es, que se encuentre autorizada en el contrato, permiso u homologación correspondiente, sin embargo ese no es el entendimiento y no se quiere que vía la autorización se pretenda modificar el contrato, permiso u homologación. Se ajusta para aclarar que el tipo de carga, se refiere a la tipología establecida en la tabla No. 1 del anexo 2 del CONPES 3744 de 2013, para la cual se encuentra autorizado el concesionario.
9	Viernes, 13 de marzo de 2020	Juan Montez	Cerrejon	Artículo 2	Solicitamos se incluya un párrafo aclaratorio en el artículo segundo del proyecto normativo señalando que la solicitud de movilización de carga de terceros que debe presentar la sociedad portuaria puede agrupar varios proyectos siempre y cuando se claro el volumen y tipo de carga a transportar, que sean proyectos similares y el marco de tiempo limitado en que se movilizará esa carga. Lo anterior, teniendo en cuenta que en virtud de los principios de económica, eficiencia y eficacia que rigen la administración pública, se debe procurar evitar costos administrativos y el desgaste que se genera estar presentando y evaluando solicitudes prácticamente iguales. Igualmente se evita desincentivar que puertos privados permitan el ingreso de carga de terceros que benefician al país.	x	La solicitud puede hacerse por la sociedad portuaria para uno o para varios proyectos, siempre y cuando cumpla los requisitos establecidos.
10	Viernes 13 de marzo de 2020	Carolina Herrera Fonseca	Cámara Marítimo y Portuaria Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Artículo 2	Habilitar a los puertos privados para prestar el servicio a terceros puede afectar las condiciones establecida en el contrato de concesión portuaria para los puertos de servicio público. Por los motivos expuestos y entendiendo que este artículo 140 del PND se incluyó considerando la necesidad de acceder a infraestructura portuaria que permita el ingreso y despacho de bienes de enormes dimensiones y destinados a proyectos de energía eólica, de forma respetuosa sugerimos incluir dentro de los requisitos del artículo segundo del proyecto, un numeral en el que se indique que la autorización para prestar servicio público será de manera exclusiva para el manejo de este tipo de carga.	x	Se precisa que la Ley 2008 de 2019 no indica expresamente que la disposición tenga por objeto exclusivamente el ingreso de infraestructura para energía eólica por lo que la reglamentación no puede establecer esta exclusividad. En todo caso la solicitud debe tener relación con el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, requisito que debe ser acreditado de manera sustentada como se establece en el numeral 5 del artículo 2 de la Resolución.
11	Viernes, 13 de marzo de 2020	Juan Montez	Cerrejon	Artículo 2 Numeral 2	El proyecto establece que uno de los requisitos al momento de presentar la solicitud de autorización de ingreso de carga de terceros por el titular de la concesión portuaria es acreditar que el puerto privado se encuentra autorizado para movilizar esa carga de terceros. Al respecto es de señalar que los puertos privados generalmente solo tienen autorizada la movilización de carga derivada de su actividad o aquella que se relacione con sus proyectos. En este sentido, consideramos que con la redacción actual del proyecto de reglamentación estableciendo el requisito mencionado, difícilmente un puerto privado podría ser autorizado por parte de la ANI para el manejo de carga de terceros. Por lo anterior, se considera que si el proyecto de reglamentación establece que se debe acreditar la temporalidad y volumen de esa carga (art. 2 párrafo) junto con establecer la importancia de los proyectos para el país (art. 2 núm. 6), el requisito señalado no es necesario, ya que es justamente esa condición de excepcionalidad lo que permite su ingreso por un puerto privado y no público. Adicionalmente, si el requisito se establece para determinar que si el puerto privado tiene la capacidad o instalaciones para ingresar dicha carga, la misma se acredita con el estudio que se debe aportar donde se establece que el puerto privado es idóneo para el ingreso de la misma y no por cualquier otro puerto público. (art. 2 núm. 4) En este orden de ideas, solicitamos se considere la posibilidad de eliminar dicho requisito para solicitar el ingreso de carga de terceros por un puerto privado.	x	El requisito no es que el puerto se encuentre autorizado para movilizar carga de terceros, sino que el tipo de carga esté asociado con la operación que se realiza por el terminal. Por lo anterior, la autorización de que trata la norma se debe enmarcar en los términos y condiciones en las que fue otorgada la concesión y en virtud de los cuales se construyó la infraestructura portuaria y se solicitaron los permisos ambientales y demás pertinentes necesarios para la suscripción del contrato y para la prestación de servicio portuario correspondiente. Dejarlo abierto podría generar desigualdad con puertos de servicio público que bajo esa lógica, pese a no tener la carga autorizada, con mayor razón podrían movilizar carga de terceros precisamente por ser públicos, y además un riesgo respecto a no contar con la infraestructura, ni condiciones técnicas para manejar tipos de carga no autorizados en el contrato. En este sentido, se insiste que el tipo de carga y su manejo debe estar amparado en el contrato de concesión, permiso u homologación portuaria y su manejo u operación reflejado en el correspondiente reglamento de condiciones técnicas de operación.
12	Sábado 14, de marzo de 2020	Natalia Gutiérrez Jaramillo	Acolgen	Artículo 2 Numeral 2	Sugiere cambiar la redacción. Redacción inicial: "Tipo de carga a movilizar se encuentra autorizada en el correspondiente contrato, permiso y homologación". Redacción sugerida: "Descripción del tipo de carga a movilizar por el tercero que contenga como mínimo descripción, pesos, dimensiones estimados". Razones del cambio sugerido: Entendiendo que en virtud del contrato de concesión del puerto privado sólo es posible movilizar carga asociada a su operación, se solicita ajustar la redacción inicial teniendo en cuenta que el término "tipo de carga" es muy amplio y pudiera llevar a la necesidad de modificación del contrato de concesión, situación que no es ideal tanto para el titular de la concesión, como para los desarrolladores y propietarios de los proyectos.	x	Precisamente el requisito que se plasma refiere a que el "tipo de carga" que se pretenda movilizar esté asociada a la operación del puerto, esto es, que se encuentre autorizada en el contrato, permiso u homologación correspondiente, sin embargo ese no es el entendimiento y no se quiere que vía la autorización se pretenda modificar el contrato, permiso u homologación para efectos no autorizados en la Ley 2008 de 2019. En este sentido, la redacción del numeral 2 del artículo 2 pudiera dejarse de la siguiente manera: "El tipo de carga a movilizar por el tercero esté asociada a la operación del puerto, es decir, se encuentre autorizada en el contrato, permiso u homologación correspondiente." Así mismo, se considera pertinente complementar el párrafo del mencionado artículo indicando que en las especificaciones técnicas se debe indicar como mínimo la descripción de la carga, peso y dimensión estimados. Igual respuesta al comentario No. 12
13	Sábado 14, de marzo de 2020	Germán Corredor Avella	ANDI	Artículo 2 Numeral 3	No es claro si la solicitud se debe realizar por proyecto o si es posible genérico. Hay inversionistas que tienen más de 2 proyectos a desarrollar. Vemos inconveniente realizar esta solicitud por proyecto por los tiempos que demandaría cada uno. Así mismo, no es claro si la solicitud la debe realizar el sponsor o el tecnólogo. Requerimos mayor claridad en este punto.	x	La solicitud puede hacerse por la sociedad portuaria para uno o para varios proyectos, siempre y cuando cumpla los requisitos establecidos. Igual al comentario No. 12

14	Sábado 14, de marzo de 2020	Natalia Gutiérrez Jaramillo	Acolgen	<b>Artículo 2 Numeral 3</b>	<p>Sugiere cambiar la redacción.</p> <p>Redacción inicial: "3. Adjuntar la solicitud del tercero no vinculado jurídica o económicamente, mediante la cual ha solicitado por escrito la prestación de los servicios portuarios del puerto de servicio privado y en ella exprese que se sujeta a lo dispuesto en el reglamento de condiciones técnicas de operación establecido para la prestación de los servicios a cargo de la sociedad portuaria".</p> <p>Redacción sugerida: 3. Adjuntar la solicitud del tercero no vinculado jurídica o económicamente, mediante la cual ha solicitado por escrito la prestación de los servicios portuarios del puerto de servicio privado.</p> <p>Comentario: Se solicita modificar la redacción toda vez que las condiciones de uso requieren acuerdos operativos y logísticos detallados entre el puerto y el tercero no vinculado y/o el tecnólogo del proyecto.</p>	x		<p>En virtud de esta observación se pretende eliminar el requisito sobre la manifestación expresa de acogerse al Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación -RCTO- del puerto respectivo. Se considera procedente acoger la observación en el entendido que al tratarse de carga asociada a la operación del puerto, para su movilización por las instalaciones del terminal portuario se deberá acoger al reglamento de condiciones técnicas de operación aprobado en lo que sea aplicable conforme las especificaciones técnicas de la carga. Se ajusta la redacción conforme lo solicita el comentario. 3. Adjuntar la solicitud(es) del (los) tercero(s) no vinculado(s) jurídica o económicamente, mediante la cual ha solicitado por escrito la prestación de los servicios portuarios del puerto de servicio privado</p>
15	Viernes 13 de marzo de 2020	Carolina Herrera Fonseca	Cámara Marítimo y Portuaria Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	<b>Artículo 2 Y Artículo 4</b>	<p>Si bien el artículo en comento procura nivelar las cargas en la contraprestación para los terminales de servicio privado que pidan habilitación como públicos, incluyendo el componente variable de la contraprestación, es también importante que en términos de requisitos de viabilidad técnica y legal no se cree un desequilibrio, y evitar que las condiciones para que los puertos de servicio privado que presten servicio a terceros sean menos exigentes que las que le son requeridas a las sociedades portuarias de servicio público. En tal sentido la norma debe asegurarse de establecer que los requisitos técnicos y legales que se exigen a un puerto de servicio público sean cumplidos también por los puertos de servicio privado que quieran prestar servicio público.</p>	x		<p>Las condiciones técnicas y legales de operación de los Puertos no se están regulando con la expedición de la Resolución que nos ocupa, más allá de lo autorizado por el art. 140 de la Ley 2008 de 2019. Tales condiciones se verifican en los instrumentos jurídicos que otorgan las concesiones portuarias y en los correspondientes Reglamentos de Condiciones Técnicas de Operación. Se ajusta el artículo de la siguiente forma.</p> <p>De esta forma, se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de trámites en el proyecto de resolución ajustado.</p>
16	Jueves, 12 de marzo de 2020	Felipe de Gamboa	Vestas	<b>Artículo 3</b>	<p>Numeral 1: La norma es omisa en cuanto al tiempo máximo con que cuenta la ANI para remitir la información al Conpes. Se propone como máximo un pazo de 5 días hábiles para tales efectos</p> <p>Numeral 2: El tiempo de respuesta del Conpes debe tener un Límite Máximo. Se propone que el Conpes delegue en el Directorio de Planeación Nacional esta tarea para los cuales se debe tener un máximo de 5 días hábiles</p> <p>Numeral 4: De igual forma, se propone maximizar el tiempo de respuesta de la ANI a 15 días Hábiles</p>	x		<p>Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de trámites en el proyecto de resolución nuevo.</p>
17	Viernes, 13 de marzo de 2020	Julian Alejandro Campos	ENEL (Green Power)	<b>Artículo 3</b>	<p>a.) Obsérvese la ausencia de delimitación del tiempo o término en el que la ANI debe remitir al Ministerio de Transporte la solicitud que la sociedad portuaria o su apoderado haya radicado para que este a su vez solicite al CONPES su concepto favorable.</p> <p>b.) Se evidencia la intervención de esta cartera ministerial para servir como conducto de remisión, cuando puede procurarse su conocimiento--desde luego- pero de una manera concomitante, como más adelante detallamos en nuestra propuesta de trámite.</p> <p>c.) Se omite reglamentar el tiempo en que el CONPES debe emitir su concepto.</p> <p>d.) No se indica en caso de solicitud de aclaración y/o complementación de la solicitud en que término deberá informarse al peticionario y el tiempo en que la sociedad portuaria deberá subsanar la misma.</p> <p>e.) No se involucra al solicitante (sociedad portuaria) para que tenga conocimiento del concepto favorable o desfavorable que emita el CONPES.</p> <p>f.) De otro lado, aunque parametrizado el término para la expedición del acto administrativo por parte de la ANI- en caso de concepto favorable del CONPES-, consideramos que el término de dos (2) meses resulta ser muy amplio, si se considera que previo a ello ya habrá transcurrido todo un procedimiento que desde luego requiere un tiempo, razón por la cual, si bien prima facie pareciera que le término fuera a ser muy expedito, en realidad no lo resulta. Se plantea que los tiempos dentro del trámite estén totalmente parametrizados para que hagan de este un procedimiento realmente expedito y sumario, que deban las entidades estatales priorizar de cara al interés social, público y de conveniencia que procura y protege, como de cara a las finalidades que este apunta: generación de energía con fuentes renovable no convencionales. Finalmente, vemos oportunidad de hacer uso de los medios electrónicos en el presente trámite en los términos descritos a los artículos 53, 58, 59, 61, 62, 63 y 64 de la Ley 1437 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, de manera tal que se faciliten las remisiones y comunicaciones que se hagan entre las diferentes entidades y permitan una real racionalización del trámite.</p>	x		<p>Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de trámites en el proyecto de resolución nuevo.</p>

18	Viernes, 13 de marzo de 2020	Julian Alejandro Campos	ENEL (Green Power)	Artículo 3	<p>Sugiere cambiar redacción</p> <p>"ARTÍCULO TERCERO. TRÁMITE. Una vez recibida la solicitud y verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo segundo de la presente Resolución:</p> <p>1. La Agencia Nacional de Infraestructura deberá remitir la solicitud junto con sus anexos dentro de los cinco (5) días siguientes a su recepción al Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES solicitándole su concepto favorable para emitir la autorización. De dicha remisión deberá informar de manera concomitante al Ministerio de Transporte.</p> <p>2. El Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES dentro de los quince (15) días siguientes emitirá concepto favorable o desfavorable respecto de la solicitud. De tal concepto deberá informar al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura y al peticionario solicitante dentro de los dos (2) días siguientes.</p> <p>3. En caso de que la Agencia Nacional de Infraestructura o el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES – requiera de alguna ampliación, aclaración y/o complementación de la solicitud o sus anexos, deberá así requerirlo al solicitante a más tardar dentro de los cinco (5) días siguientes en que le haya sido radicada la misma. El solicitante deberá subsanar en el término de los cinco (5) días siguientes al requerimiento hecho por la entidad de que se trate.</p> <p>4. En caso de concepto favorable, la Agencia Nacional de Infraestructura emitirá el acto administrativo de autorización dentro de los quince (15) días siguientes calendario siguientes a su recibo. La autorización contendrá el objeto, alcance y vigencia de esta, así como las obligaciones relacionadas con tarifas, liquidación y pago de la contraprestación y demás que se originen de la autorización otorgada en los términos establecidos en la presente Resolución.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La autorización que se otorgue a la sociedad portuaria no lo exime de cumplir con las obligaciones contenidas en el contrato de concesión, permiso u homologación portuaria, y en ningún caso modificará el esquema de asignación de riesgos del mismo.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Para el agotamiento del presente procedimiento administrativo deberán utilizarse medios electrónicos en los términos descritos a los artículos 53, 58, 59, 61, 62, 63 y 64 de la Ley 1437 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo</p>	X		En lo que hace referencia a la ANI se mantienen los dos meses con la claridad que se trata de un término <b>máximo</b> y en este sentido la autorización puede expedirse antes de dicho tiempo.
19	Sábado 14, de marzo de 2020	Germán Corredor Avella	Asociación de Energías Renovables Colombia – SER COLOMBIA	Artículo 3	<p>Es fundamental definir tiempos de respuesta para el CONPES, el Ministerio de Transporte. Sólo la ANI tiene definido un tiempo para emitir el acto administrativo donde dos (2) meses ya resulta demasiado y el desconocer el tiempo de respuesta de las demás entidades genera mayor incertidumbre para los solicitantes y, por ende, el impacto en el cronograma de estos proyectos sería mayor.</p> <p>Teniendo en cuenta que el trámite ya tendría un aval del CONPES, proponemos que el tiempo de respuesta por parte de la ANI sea quince (15) días hábiles. Todo esto para que sea posible que los proyectos cuenten con la aprobación en el último trimestre de este año y no se retrasen sus cronogramas de ejecución.</p>		x	Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de tercero de trámites en el proyecto de resolución ajustado.
20	Martes, 3 de marzo de 2020	Urko Sarasola	Siemens Gamesa LATAM	Artículo 3 Numeral 2	<p>Se establece que el Puerto debe presentar, como requisito, que el "tipo de carga a movilizar se encuentra autorizada en el correspondiente contrato, permiso y homologación". Valorar eliminar este requisito porque es probable que el contrato, permiso y homologación no contenga, por ahora, el tipo de carga de los terceros, toda vez que el origen del puerto privado era mover su propia carga. Otra opción es frasear diferente: "2. Tipo de carga a movilizar se encuentra autorizada <b>o está en proceso de autorización</b> en el correspondiente contrato, permiso y homologación".</p>	X		Toda prestación de un servicio portuario independientemente de que se trate de un puerto de servicio público o privado, debe estar amparada en un contrato de concesión, permiso u homologación portuaria y, adicionalmente, en el reglamento de condiciones técnicas de operación que garanticen que la prestación del mismo se brinde en términos de seguridad y eficiencia. Por lo anterior, la autorización de que trata la norma se debe enmarcar en los términos y condiciones en las que fue otorgada la concesión y en virtud de los cuales se construyó la infraestructura portuaria y se solicitaron los permisos ambientales y demás pertinentes necesarios para la suscripción del contrato y para la prestación de servicio portuario correspondiente. Dejarlo abierto podría generar desigualdad con puertos de <b>servicio público</b> que bajo esa lógica, pese a no tener la carga autorizada, con mayor razón podrían movilizar carga de terceros precisamente por ser públicos, y <i>además un riesgo respecto a no contar con la infraestructura, ni condiciones técnicas para manejar tipos de carga no autorizados en el contrato</i> . En este sentido, se insiste que el tipo de carga y su manejo debe estar amparado en el contrato de concesión, permiso u homologación portuaria y su manejo u operación reflejado en el correspondiente reglamento de condiciones técnicas de operación.
21	Martes, 3 de marzo de 2021	Urko Sarasola	Siemens Gamesa LATAM	Artículo 3 Numeral 4	<p>Se propone que la autorización de ANI se otorgue dentro de los 30 días naturales siguientes (un mes calendario) y no 2 meses calendarios, en beneficio de los usuarios y los puertos privados.</p>	X		Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de tercero de trámites en el proyecto de resolución ajustado.

22	Sábado 14, de marzo de 2020	Natalia Gutiérrez Jaramillo	Acolgen	Artículo 3 Numeral 4	<p>Sugiere cambiar la redacción.</p> <p>Redacción inicial: "4. En caso de concepto favorable, la Agencia Nacional de Infraestructura emitirá el acto administrativo de autorización dentro de los dos (2) meses calendarios siguientes a su recibo. La autorización contendrá el objeto, alcance y vigencia de esta, así como las obligaciones relacionadas con tarifas, liquidación y pago de la contraprestación y demás que se originen de la autorización otorgada en los términos establecidos en la presente Resolución".</p> <p>Redacción sugerida: 4. La Agencia Nacional de Infraestructura emitirá el acto administrativo de autorización dentro de los dos (2) meses siguientes al recibo de la solicitud, en caso de concepto favorable del CONPES. La autorización contendrá el objeto, alcance y vigencia de esta, así como las obligaciones relacionadas con tarifas, liquidación y pago de la contraprestación y demás que se originen de la autorización otorgada en los términos establecidos en la presente Resolución. Sin perjuicio de que el acto administrativo de autorización que emita la Agencia Nacional de Infraestructura sea expedido dentro de la vigencia de la ley No. 2008 de 2019, la vigencia de dicho acto administrativo podrá ser superior y acorde con los cronogramas de importación establecidos para la movilización de la carga que requiere la utilización del puerto privado.</p> <p>Comentario: El tiempo de respuesta indicado en la redacción inicial solo cubre el plazo de la ANI. Es importante para la certeza de los tiempos de los procesos por parte de los inversionistas que el plazo cubra desde la solicitud de la autorización hasta la emisión del acto administrativo por parte de la ANI. además, es importante que el plazo de vigencia de la autorización aclare que las misma no depende de la expiración de la ley 2008 de 2019 que le dio origen a la Resolución.</p>	x		<p>Esta observación tiene dos (2) componentes:</p> <p>a). Que el tiempo para la emisión del acto administrativo de la autorización por parte de la ANI se inicie a contar desde el recibo de la solicitud. En este punto no se acoge la observación en la medida que este término (que es máximo) es el que debe tener la ANI para expedir el acto administrativo, contando para ello con TODOS los insumos, incluido el concepto favorable del CONPES. En este sentido, Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de tercero de trámites en el proyecto de resolución ajustado.</p> <p>b). Lo que ha entendido la entidad es que en la medida que la autorización para los puertos privados para prestar servicios a terceros no vinculados jurídica y económicamente con la sociedad portuaria concesionaria se encuentra establecida en la Ley que decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020, dichas autorizaciones solo podrán expedirse dentro de la mencionada vigencia fiscal, lo cual no obsta para que las autorizaciones otorgadas durante la vigencia de la ley sean por in término superior a esa vigencia, en función del tiempo durante el cual se requiera la operación de la carga respectiva.</p>
23	Lunes, 2 de marzo de 2020	Álvaro Ceballos Suárez	SuperTransporte	Artículo 4	Consideramos que no sería beneficioso hacer remisión a Ley 1 de 1991 puesto que el actual régimen está consagrado en la Resolución 723/93 que establece una metodología de cálculo de las tarifas para puertos de servicio público. Sería más beneficioso establecer que las tarifas se ajustarán a las del mercado cobradas por las sociedades de servicio público según el tipo de carga			Para garantizar condiciones de igualdad, el <b>régimen tarifario</b> para la prestación del servicio que se autorice en virtud de la norma a los terceros no vinculados, debe corresponder al que se aplica en un <b>puerto de servicio público</b> para la misma prestación.
24	Viernes, 13 de marzo de 2020	Juan Montez	Cerrejon	Artículo 4	<p>Aclarar del proyecto normativo respecto a que sucede si el 3ro titular de la carga decide no movilizar dicha carga por el Puerto Privado y la sociedad portuaria amparado en los datos de carga que entregó en su momento el 3°, ya obtuvo la autorización para el ingreso de dicha carga.</p> <p>Lo anterior teniendo en cuenta que al expedirse la Resolución se va a generar una contraprestación por una carga que no se va a transportar y sobre la cual el titular portuario no tiene control alguno y únicamente la incluyó por los datos suministrados por el 3ro.</p> <p>Al respecto, solicitamos se genere alguna medida que no desincentive que las sociedades portuarias asuman ese riesgo y se les genere un perjuicio pagando por el ingreso de una carga proyectada que corresponde a terceros, solo por haber permitido el ingreso de la misma en consideración a que es un proyecto de interés nacional.</p> <p>Esta clase de situaciones lo que generarían son desincentivos para que los puertos privados permitan el ingreso de esta clase de cargas y a la vez trámites innecesarios a la entidad estatal que posteriormente se verá en la obligación de devolver esos recursos que se pagaron anticipadamente por una carga que no ingreso.</p>			La metodología que se utiliza a efectos de cálculo de contraprestación es la contenida en el documentos Conpes 3744 de 2013, en lo que refiere específicamente a su componente variable, sin perjuicio de proponer que la Reglamentación incorpore una forma de pago vencida, de tal manera que corresponda con la carga real movilizada.
25	Jueves, 12 de marzo de 2020	Felipe de Gamboa	Vestas	Artículo 5	Se solicita reducir el tiempo de la revisión de los Superintendencia de servicios públicos a 15 días hábiles.	x		Se ajusta redacción en cuanto a los tiempos - Ver artículo de tercero numeral 3 de trámites y artículo 5 del proyecto de resolución ajustado.
26	Viernes 13 de marzo de 2020	Carolina Herrera Fonseca	Cámara Marítimo y Portuaria Asociación Nacional de Empresarios de Colombia ANDI	Artículo 5	El contenido del artículo quinto, contraviene lo dispuesto en el artículo segundo de este proyecto de resolución, toda vez que, como se indica en este artículo, las sociedades portuarias que pidan esta autorización se deben regir por lo establecido en la Resolución 723 de 1993 sobre fijación de tarifas. Los artículos 13 y 14 de la Resolución 723 de 1993, señalan el procedimiento para establecer tarifas.; mientras que el artículo quinto de este proyecto de resolución crea un nuevo procedimiento, generando de esta manera una incoherencia y desigualdad jurídica frente a sociedades portuarias que prestarán el mismo servicio. No hay razón para generar dualidad de procedimientos y generar diferencias en las obligaciones impuestas que afectan el principio de igualdad. Considerando lo anterior se debe mantener lo dispuesto en el artículo segundo y eliminar el segundo inciso del artículo quinto del proyecto.	x		Para garantizar condiciones de igualdad, el <b>régimen tarifario</b> para la prestación del servicio que se autorice en virtud de la norma a los terceros no vinculados, debe corresponder al que se aplica en un <b>puerto de servicio público</b> para la misma prestación. - Revisar artículo quinto del proyecto de resolución ajustada.
27	Viernes 13 de marzo de 2020	Puerto Brisa			RAZONES DE CONVENIENCIA		x	<p>En primer lugar es preciso señalar que las disposiciones contenidas en el Decreto 858 de 1992 se encuentran derogadas. Ahora bien, en lo que refiere a los argumentos de "CONVENIENCIA" que se plasman en el escrito consideramos relevante tener en cuenta lo siguiente:</p> <p>a). La autorización de que trata la norma se debe enmarcar en los términos y condiciones en las que fue otorgada la concesión y en virtud de los cuales se construyó la infraestructura portuaria y se solicitaron los permisos ambientales y demás pertinentes necesarios para la suscripción del contrato y para la prestación de servicio portuario correspondiente.</p> <p>b). No se trata de una modificación de las condiciones de la concesión en los términos establecidos en el artículo 17 de la Ley 1 de 1991 (modificado por el artículo 102 de la Ley 1955 de 2019), sino se trata de una autorización especial y excepcional para que los puertos de servicio privado, que en virtud de la ley solo pueden movilizar cargas de sus vinculados jurídica y económicamente, puedan transportar por sus instalaciones cargamentos de terceros que se requieran para el cumplimiento del PND.</p>

28	Viernes 13 de marzo de 2020	Puerto Brisa			RAZONES DE LEGALIDAD		x	<p>En lo que refiere a los argumentos de "LEGALIDAD" se precisa que es la Ley 2008 de 2019 la disposición que establece la autorización a los puertos de servicio privado de movilizar carga de terceros en los términos allí indicados, cuando ello tenga relación con el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo y no la resolución a expedirse por el MINTRANSPORTE, pues la facultad legal para expedir dicha resolución se limita esta reglamentar el trámite que ha de surtir y la contraprestación que ha de pagarse cuando se solicite la mencionada autorización.</p> <p>En este orden de ideas, para estas autorizaciones establecidas por virtud del artículo 140 de la Ley 2008 de 2019 no resulta aplicable la Resolución 122 de 1995 expedida por la otrora Superintendencia General de Puertos.</p>
29	Viernes 13 de marzo de 2020	Puerto Brisa			OTRAS CONSIDERACIONES - TECNICAS		x	<p>Frente a las demas consideraciones y comentarios en las que describen las especificaciones técnicas y de operación de Puerto Brisa, como se indicó anteriormente, en el proyecto de resolución se establece que al momento de solicitarse la autorización, el puerto privado deberá justificar que este brinda mejores técnicas, de ubicación, logísticas y de acceso a la infraestructura de transporte necesarios para movilizar la carga hasta su destino final, respecto de los puertos públicos existentes en la zona</p>