REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO NÚMERO 1529 **DE 2026**

14 OCT 2026

Por el cual se modifican y adicionan algunos artículos del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en materia de concesiones portuarias.

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,

en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en particular, las previstas en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 1ª de 1991 y en la Ley 1242 de 2008, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia preceptúa que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Que a través de la Ley 1ª de 1991 se expidió el Estatuto de Puertos Marítimos, disponiendo en su artículo 1° que la dirección general de la actividad portuaria, pública y privada estará a cargo de las autoridades de la República, que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con la Ley.

Que el artículo 5° de la Ley 1ª de 1991 define la concesión portuaria como un contrato administrativo en virtud del cual la Nación, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la Nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Que por medio del capítulo II de la Ley 1ª de 1991 se desarrolla el trámite para las concesiones portuarias, incluyendo las contraprestaciones, plazo y reversión, solicitud, aprobación o negación de la concesión, oferta oficiosa de la concesión, así como efectos, cambios de condiciones y caducidad de las concesiones.

Que a través de la Ley 1242 de 2008 se adoptó el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales, regulando, entre otros aspectos, las concesiones y autorizaciones para el uso y ocupación de bienes de uso público destinados a actividades portuarias fluviales.

Que el artículo 64 de la Ley 1242 de 2008 indica que la concesión sobre los puertos fluviales a cargo de la Nación o de entidades competentes y la de los puertos privados que se construyan se regirán conforme a los procedimientos establecidos en la Ley 1ª de 1991 y las normas que la reglamenten o modifiquen.

Que el documento CONPES 4118 de 2023 identificó en su parte diagnóstica seis ejes problemáticos que presenta el sector portuario relacionados con: (i) desarticulación del crecimiento del sistema portuario con los instrumentos de planificación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa; (ii) débil apropiación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial del sistema portuario nacional; (iii) desactualización de los esquemas de regulación tarifaria y de contraprestación en los puertos del país; (iv) limitadas condiciones de la infraestructura de accesos marítimos, terrestres y fluviales, así como de conectividad intermodal a los puertos; (v) desactualización de instrumentos regulatorios que posibilitan la prestación de los servicios portuarios, y (vi) debilidad institucional del Ministerio de Transporte para ejercer su rol como autoridad portuaria.

Que, por lo tanto, el documento CONPES 4118 de 2023 plantea como objetivo promover la adaptación del sistema portuario colombiano al entorno global y territorial, bajo principios de sostenibilidad ambiental, para fomentar la eficiencia en su operación y desarrollo.

Que la Política Nacional Portuaria, plantea seis objetivos específicos a alcanzar, los cuales son:

> *"(...) OE1. Articular el sistema portuario con los instrumentos de planificación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa en los litorales colombianos, para cerrar la brecha entre el crecimiento portuario y el desarrollo del territorio y posibilitar el desarrollo armónico de ambos. OE2. Promover la incorporación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial del sistema portuario nacional para consolidar la visión de sostenibilidad socioambiental del sistema portuario. OE3. Actualizar los esquemas de regulación tarifaria y de contraprestación en los puertos del país para promover la transparencia en su aplicación y, por esa vía, la competitividad y la eficiencia en los servicios prestados. OE4. Superar las limitaciones de la infraestructura de accesos marítimos, terrestres y fluviales y conectividad intermodal para incrementar la competitividad del sector. OE5. Actualizar los instrumentos regulatorios del sistema portuario colombiano para promover el crecimiento, competitividad y modernización de sus puertos. OE6. Fortalecer el marco institucional del sector portuario para facilitar al Ministerio de Transporte el ejercicio de su rol como autoridad portuaria (...)".*

Que para el logro de los objetivos arriba descritos, el documento CONPES 4118 de 2023 estableció un plan de acción para dar respuesta a los ejes problemáticos desarrollados a través de ejes estratégicos.

Que para el presente Decreto se resalta el eje estratégico cinco, referente a la necesidad de actualizar los instrumentos regulatorios del sistema portuario colombiano para promover el crecimiento, competitividad y modernización de los puertos que lo integran, a través de la implementación de tres acciones:

> ***"Línea de acción 1: Actualización del esquema regulatorio para atender las condiciones del modelo actual de negocio portuario**, para lo cual se debe revisar y analizar la Ley 1ª de 1991 y sus reglamentaciones correspondientes, con el fin de lograr una armonización, unificación y consolidación de los elementos a que haya lugar, estableciendo que la revisión deberá tener como propósito:*

"(...)(i) definir, en caso de que aplique, el eventual ajuste a la estructura de remuneración y plazo de las concesiones portuarias que genere los incentivos económicos adecuados para incrementar la inversión en la infraestructura portuaria según las necesidades de corto, mediano y largo plazo, y (ii) definir la pertinencia de incluir herramientas que procuren los incentivos adecuados para mantener actualizados los niveles de servicio en la operación portuaria y la ejecución de los contratos de concesión. La revisión también tendrá como propósito: (iii) establecer un conjunto de reglas que en su momento sean oportunas para garantizar la continuidad del servicio, los niveles de calidad e inversión necesarios durante el periodo de terminación y transición de los contratos de concesión portuaria, y (iv) evaluar la posibilidad de adoptar medidas tendientes al fortalecimiento de la actividad portuaria como una actividad de interés público (...)".

***Línea de acción 2: Gestión contractual para la reversión y otorgamiento de contratos de concesión**, para lo cual se deberán "(...) estructurar mecanismos, previo al vencimiento de los contratos de concesión portuaria, que faciliten el proceso de reversión de los contratos y el otorgamiento de las nuevas concesiones, garantizando continuidad en la prestación del servicio y niveles de servicio adecuados a las demandas de los usuarios, sin que implique que el Estado entre a administrar los puertos. Para el efecto, se tendrá en cuenta que la valoración del plan de inversión ejecutado se efectúe calculando el valor presente de la sumatoria de todos los ítems que conforman las inversiones contractuales ejecutadas, previa validación de las oficinas jurídicas de las entidades concedentes, sin que esto afecte los intereses del Estado colombiano (...)".*

***Línea de acción 3: Incentivos a las inversiones privadas**, a través del diseño e implementación de "(...) un esquema de incentivos, que permita garantizar inversiones del sector privado en la infraestructura portuaria, orientadas a la competitividad y eficiencia en la operación portuaria del país. Como parte del análisis, se desarrollarán mesas de trabajo con el sector privado. (...)".*

Que a través del Decreto 2125 del 12 de diciembre de 2023 se adoptó el Plan de Expansión Portuaria: Política Nacional Portuaria: Modernización y Sostenibilidad de la Actividad Portuaria y Su Articulación con el Territorio, contenido en el documento CONPES 4118 el cual fue considerado y aprobado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES en sesión del 14 de julio de 2023.

Que el análisis del marco normativo vigente evidencia que varias disposiciones del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en su componente de trámite de la concesión, fueron diseñadas en un contexto institucional, tecnológico y económico distinto al actual. Que, si bien había permitido el desarrollo del modelo concesional portuario durante las últimas décadas, a la fecha presenta limitaciones para abordar la complejidad técnica, financiera, ambiental y territorial que caracteriza los proyectos portuarios contemporáneos.

Que la implementación del presente Decreto representa una oportunidad para avanzar en la modernización del régimen de concesiones portuarias mediante la incorporación de reglas más claras, criterios de evaluación más objetivos y procedimientos más transparentes que reflejen de mejor manera la complejidad económica, territorial y social de los proyectos portuarios.

Que, a su vez, el Decreto busca fortalecer la gobernanza del sistema portuario colombiano y crear condiciones más favorables para la inversión, la innovación y la competitividad del sector, en línea con los lineamientos de política pública establecidos en el Documento CONPES 4118 de 2023.

Que, en concordancia con el marco normativo vigente, los lineamientos de política pública definidos en el Documento CONPES 4118 de 2023 y las recomendaciones técnicas orientadas a la modernización del sector, resulta necesario, oportuno y adecuado expedir el presente Decreto con el fin de actualizar y fortalecer el régimen de concesiones portuarias, que permitan mejorar la estructuración, evaluación, ejecución y cierre de los proyectos; promover inversiones estratégicas orientadas a la sostenibilidad ambiental y social, la eficiencia operativa y la conectividad logística, garantizando mayor seguridad jurídica, una adecuada articulación con el territorio, protección del patrimonio público y desarrollo competitivo del sistema portuario nacional.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011, *"por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo"*, además de lo preceptuado en el artículo 2.1.2.5.1.4. del Decreto 385 de 2026, *"por el cual se sustituye el Título 2 de la Parte 1 del Libro 2 del Decreto 1081 de 2015, relacionado con las directrices generales de técnica normativa"*, el presente Decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte desde el 25 de junio hasta 9 de julio de 2026, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de la ciudadanía y grupos de interés.

Que, como resultado de la revisión integral del proyecto, de las observaciones recibidas en la consulta pública y de las mesas de trabajo con entidades y gremios del sector, se ajustó el texto del proyecto de decreto. En garantía de los principios de publicidad, transparencia y participación, la nueva versión fue publicada en la página web del Ministerio de Transporte por un (1) día, desde las 12:00 m. del 6 de octubre hasta las 12:00 m. del 7 de octubre de 2026, término razonable y ajustado a la necesidad de la regulación en los términos del artículo 2.1.2.5.1.4 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el Decreto 385 de 2026, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de la ciudadanía y grupos de interés.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, en la Sección 30 del Capítulo 2 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015 y en el artículo 2.1.2.6.2 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el Decreto 385 de 2026, el proyecto de decreto fue remitido a la Superintendencia de Industria y Comercio, la cual, mediante oficio con radicado 26-419183-5 del 7 de octubre de 2026, rindió concepto de abogacía de la competencia. En él valoró positivamente que el proyecto atienda las problemáticas identificadas mediante reglas más claras, criterios de evaluación previamente definidos, procedimientos más transparentes e incentivos a la inversión durante la etapa final de las concesiones, y destacó como medidas que favorecen la competencia la creación del Registro Único de Concesiones Portuarias – RUCOP, la publicación de los informes de evaluación y la posibilidad de que terceros presenten propuestas alternativas en el trámite de modificación sustancial de los contratos. Así mismo, formuló recomendaciones sobre la reserva de la información que se publique en el RUCOP, las Zonas Adyacentes de Servicios de propiedad privada, el trato diferenciado en favor del solicitante original y del concesionario titular, la base de cálculo de la garantía de las propuestas alternativas y el reconocimiento del valor residual de las inversiones no recuperadas.

Que, en atención a dichas recomendaciones, el Ministerio de Transporte: (i) precisó que la reserva de la información comprende, además de los modelos financieros, toda la información clasificada o reservada conforme a los artículos 18 y 19 de la Ley 1712 de 2014, cualquiera sea el documento o anexo en que se encuentre; (ii) extendió al trámite de modificación sustancial de los contratos la posibilidad de que el solicitante incorpore, a su exclusiva elección, al plan de inversiones los predios de propiedad privada de la Zona Adyacente de Servicios, que solo en tal caso quedan sujetos a reversión, y precisó que las propuestas alternativas solo pueden versar sobre los predios de dicha zona cuando el concesionario los haya incorporado, a su exclusiva elección, al plan de inversiones de su solicitud de modificación o de la solicitud de concesión que dio origen al contrato vigente; (iii) precisó que la garantía de las propuestas alternativas equivale al tres por ciento (3%) del valor del plan de inversiones de la propia propuesta alternativa; (iv) dispuso que la obligación de pago del valor residual y su valor o metodología de cálculo deberán indicarse en el aviso o convocatoria y en el acto de fijación de condiciones, y que el valor residual aprobado se publicará en el RUCOP antes del inicio del término para presentar propuestas alternativas, y (v) estableció que, para fijar el tope máximo de inversión y las metodologías del valor residual, se considerarán la vida útil remanente y la funcionalidad portuaria de los activos, así como sus posibles efectos sobre los principios de competencia en los que se inspiran los procedimientos previstos en la Ley 1ª de 1991.

Que el Ministerio de Transporte se aparta de la recomendación de condicionar el pago del valor residual a la utilidad de las inversiones en el proyecto del nuevo titular, por cuanto la certeza sobre su reconocimiento es la condición que permite incentivar las inversiones en la etapa final de la concesión, y supeditarlo a la utilidad para un proyecto futuro e incierto reintroduciría la incertidumbre que el mecanismo busca eliminar. Además, el valor residual que deba asumir el proponente alternativo o el nuevo concesionario podrá ser objeto de recuperación durante el plazo de la nueva concesión, como parte de la estructuración financiera de su propuesta. Los riesgos señalados por la Superintendencia se mitigan con la aprobación previa y motivada de las inversiones por la entidad concedente, el tope máximo de inversión, los criterios previstos para su fijación, la limitación del pago a las inversiones ubicadas en las zonas que comprenda la nueva concesión y la publicidad previa de su valor, que permite a todos los interesados incorporarlo en sus ofertas.

Que, en relación con la preferencia en caso de empate y la oportunidad de igualar o mejorar la propuesta alternativa mejor calificada, el Ministerio de Transporte mantiene estas reglas por considerarlas proporcionadas, pues preservan los incentivos de quien asume los costos de estructuración de la solicitud o la inversión ejecutada en la concesión, operan por una sola vez y dentro de un término perentorio de quince (15) días hábiles, y se aplican sobre una evaluación basada en criterios objetivos adoptados previamente por el Ministerio de Transporte y en un informe de evaluación sujeto a observaciones, lo que mantiene incentivos suficientes para la presentación de propuestas alternativas.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 1 de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, y en el artículo 2.1.2.6.4 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el Decreto 385 de 2026, el Departamento Administrativo de la Función Pública, mediante oficio con radicado 20265010395661 del 7 de octubre de 2026, emitió concepto de aprobación favorable para la adopción del nuevo trámite «Solicitud de valor residual de inversiones no recuperadas» y para la modificación estructural del trámite «Solicitud de concesión portuaria», y precisó que la

actuación de modificación del contrato de concesión portuaria no constituye un trámite en los términos del artículo 3 de la Resolución 455 de 2021, por tratarse de una actuación asociada a una relación jurídica de naturaleza contractual.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. El presente decreto tiene por objeto modificar el régimen aplicable al procedimiento para el otorgamiento de concesiones portuarias, la modificación de los contratos de concesión sobre bienes de uso público destinados al desarrollo de actividades portuarias, su ejecución, las inversiones y la reversión, incluidas las actividades pesqueras industriales, contenido en el Capítulo 3 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008, en desarrollo de los lineamientos establecidos en el Documento CONPES 4118 de 2023, adoptado mediante el Decreto 2125 de 2023.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 2.2.3.3.1 del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.3.3.1 Ámbito de aplicación. *El presente Capítulo regula el procedimiento para el otorgamiento de las concesiones, autorizaciones temporales, modificaciones a los contratos sobre bienes de uso público para el desarrollo de las actividades portuarias, incluidas las actividades pesqueras industriales, conforme a lo previsto en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008. El procedimiento establecido en el presente Capítulo, y las reglamentaciones que en su desarrollo expida el Ministerio de Transporte, son de obligatorio cumplimiento para todas las entidades que intervienen en los trámites comprendidos en este.*

Las disposiciones contenidas en el presente capítulo serán aplicables en todo el territorio nacional y se dirigirán a las sociedades portuarias, a los titulares de licencias de muelles y embarcaderos sujetos a lo dispuesto en las Leyes 1ª de 1991 y 1242 de 2008, así como a las entidades públicas que intervienen en los procesos de otorgamiento, modificación, seguimiento y control de las concesiones portuarias.".

Artículo 3. Modifíquese el artículo 2.2.3.3.2 del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.3.3.2 Competencia. *Corresponde al Estado a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - Cormagdalena – y de la Gobernación del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, o las entidades que las sustituyan o asuman sus funciones, en las zonas de su jurisdicción, el otorgamiento de concesiones y demás trámites previstos en el artículo anterior, mediante la aplicación del procedimiento establecido en el presente Capítulo."*.

Artículo 4. Adiciónese el artículo 2.2.3.3.5. al Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.3.3.5. *Registro Único de Concesiones Portuarias - RUCOP:* *Créase el Registro Único de Concesiones Portuarias - RUCOP, como una base de datos para consultas generales, cuyo propósito es constituirse en la fuente principal y consolidada*

de información sobre las concesiones para puertos, muelles y embarcaderos en Colombia, administrada por el Ministerio de Transporte, con el propósito de que las entidades vinculadas al sector portuario de Colombia, los interesados y la ciudadanía en general, puedan consultar información general sobre ellas.

A tales efectos, el RUCOP consistirá en una base de datos que consolida la información de los contratos de concesión de puertos, muelles y embarcaderos del país, discriminando su ámbito (marítimo o fluvial), y vinculando información desde la solicitud, incluyendo el otorgamiento, las fases de ejecución contractual, modificación, terminación, reversión de activos y liquidación, así como de los trámites y procedimientos administrativos del sector portuario colombiano.

En el RUCOP podrá consultarse el estado de los trámites de solicitudes de concesión portuaria, de muelles y de embarcaderos regulados por la Ley 1ª de 1991 y por la Ley 1242 de 2008 y sus normas reglamentarias, así como el estado de las solicitudes de modificación de los contratos de concesión, de puertos, muelles y embarcaderos y los demás trámites y procedimientos administrativos relacionados con la celebración, la ejecución, las autorizaciones temporales, la modificación, la terminación, la reversión de activos y la liquidación de los contratos de concesión de puertos, muelles y embarcaderos. El RUCOP mantendrá información actualizada sobre el estado de las concesiones de puertos, muelles y embarcaderos, y de sus modificaciones. En todo caso, los modelos financieros de las solicitudes de concesión y de las modificaciones de los contratos de concesión portuaria permanecerán sujetos a reserva, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 18, literal c, de la Ley 1712 de 2014. La misma reserva se aplicará a toda la información que tenga el carácter de clasificada o reservada conforme a los artículos 18 y 19 de dicha ley, en particular la relativa a tarifas, proyecciones de demanda, estructuras de costos y demás información comercial, industrial o financiera de los solicitantes y concesionarios, cualquiera sea el documento o anexo en que se encuentre.

El Ministerio de Transporte, mediante resolución, reglamentará el funcionamiento del Registro Único de Concesiones Portuarias – RUCOP y detallará los aspectos relacionados con la racionalización de los trámites del sector portuario, incluyendo la digitalización parcial de los trámites y procedimientos administrativos, así como su articulación, funcionamiento e interconexión con el Repositorio Portuario a cargo de la Superintendencia de Transporte establecido en el CONPES 4118 de 2023.

El Ministerio de Transporte llevará a cabo la conformación y actualización de la base de datos en estructuras de datos estandarizadas, utilizando formatos abiertos e interoperables y adoptando los modelos de datos, catálogos, metadatos, identificadores y demás especificaciones técnicas definidas en el marco de la Política de Gobierno Digital, la Política de Datos Abiertos y los lineamientos de interoperabilidad expedidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Lo anterior, con el fin de posibilitar el intercambio automatizado de información, evitar la duplicidad de registros, promover la calidad de los datos y facilitar su reutilización por las entidades competentes y ciudadanía en general, sin perjuicio del cumplimiento de las disposiciones sobre protección de datos, reserva legal y seguridad de la información.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte ajustará los procesos y procedimientos internos que se requieran para garantizar la publicidad de los trámites contractuales en la plataforma SECOP, en los términos previstos en el Decreto 1082 de 2015, y adelantará las gestiones pertinentes ante la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, para que, de conformidad con lo establecido en la Ley 1150 de 2007, el proceso contractual pueda desarrollarse de manera transaccional a través de la

plataforma SECOP, o aquella que la sustituya, previo trámite de las apropiaciones presupuestales que resulten necesarias para tal efecto.

Parágrafo 1.- *La radicación de las solicitudes o modificaciones de concesiones de puertos, muelles y embarcaderos, y las demás solicitudes relacionadas con la celebración, la ejecución, las autorizaciones temporales, la modificación, la terminación, la reversión de activos y la liquidación de los contratos de concesión de puertos, muelles y embarcaderos, se hará a través de los correos electrónicos y/o plataformas designadas para el efecto por parte de la entidad concedente. Cada entidad concedente, en el ámbito de sus competencias, incorporará copia de la radicación de las mencionadas solicitudes, modificaciones y demás trámites, junto con sus documentos y anexos de soporte, salvo los sujetos a reserva legal, en el RUCOP para su publicación a través de esta base de datos en los términos dispuestos por el Ministerio de Transporte mediante reglamentación.*

Parágrafo Transitorio. *- Hasta tanto entre en funcionamiento el Registro Único de Concesiones Portuarias - RUCOP, los trámites y solicitudes descritos anteriormente se dirigirán únicamente a la entidad concedente para su correspondiente publicación en la plataforma designada por dicha entidad.".*

Artículo 5. Modifíquese el artículo 2.2.3.3.1.2 del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.3.3.1.2. Trámite. *El trámite administrativo de la solicitud para otorgamiento de concesiones portuarias se inicia con la radicación de la petición de concesión ante la entidad competente, la cual debe reunir los requisitos exigidos por el artículo 9 de la Ley 1ª de 1991, de la siguiente manera:*

1. Para los puertos cuyo objeto es el servicio público o privado de importación o exportación de bienes.

1.1 Documentos mínimos del Estudio Técnico de la Solicitud.

1.1.1 Planos georreferenciados en coordenadas planas (Datum MAGNA-SIRGAS origen único o la especificación vigente para la cartografía oficial colombiana establecida por el IGAC), a escala 1:25.000 o más detallada, donde se identifiquen las Zonas de Uso Público Terrestre y Acuática, las Zonas de Uso Público Marítimas o Fluviales, las Zonas Adyacentes de Servicio, indicando si se trata de bienes de propiedad privada o de bienes fiscales definidos en el artículo 674 del Código Civil, y la infraestructura existente en dichas zonas, si la hubiere. La información cartográfica deberá cumplir con los estándares vigentes de cartografía base del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) establecidos en la Resolución Nº 197 de 2022 o la que la sustituya o modifique y con los respectivos catálogos de objetos vigentes. La georreferencia deberá realizarse a partir de puntos geodésicos o topográficos de la red MAGNA-SIRGAS materializados en el territorio nacional, utilizando las coordenadas oficiales suministradas por el IGAC.

La información cartográfica debe presentarse en formato digital georreferenciado compatible con sistemas de información geográfica, así como con los catálogos de objetos.

1.1.2 Un estudio de batimetría y los planos de esta sobre las zonas de maniobras respectivas tales como dársenas, profundidad de zona de atraque, y canal de acceso.

1.1.3 Diseños conceptuales a una escala donde se identifiquen claramente las áreas de los muelles, bodegas y patios; igualmente, deben entregarse a nivel conceptual los planos y procesos constructivos de la infraestructura portuaria que se pretende construir, incluyendo, pero sin limitarse a: los muelles, patios, bodegas y en general toda la infraestructura portuaria que se va a construir.

1.1.4 Documentos sobre la descripción general del proyecto.

1.1.5 El estudio debe indicar el tipo de puerto que se va a construir, si es multipropósito o especializado en algún tipo de carga, cuál es el volumen de carga que va a movilizar y sus proyecciones, el plazo por el cual se solicita la concesión, si el servicio será público o privado, presentando una propuesta sobre las tarifas de servicios.

1.1.6. Plan de conectividad del terminal con las principales rutas terrestres, férreas y/o fluviales de comercio exterior e interior o directamente con los centros de producción y consumo que garantizarán la movilización de carga, en condiciones óptimas de accesibilidad. El plan de conectividad podrá señalar e identificar las necesidades de construcción y/o mantenimiento de las vías de acceso marítimas, fluviales, ferroviarias, Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) y vías primarias, secundarias o terciarias que resulten necesarias para la adecuada operación del proyecto, con la identificación y la justificación de los accesos que se pretenden crear y las zonas de congestión que se pretenden solucionar como condición funcional para la operación portuaria, lo anterior, teniendo en cuenta las normas sobre red vial nacional, departamental y municipal, la red fluvial, la red ferroviaria y lo establecido en el Decreto 770 de 2026 en relación con Infraestructuras Logísticas Especializadas, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Para tal efecto, las inversiones asociadas a la construcción, ampliación, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento u optimización de las vías y accesos terrestres, férreos, marítimos y/o fluviales requeridos para garantizar la conectividad funcional del proyecto portuario podrán hacer parte integral del plan de inversiones presentado por el concesionario, con la identificación y justificación de los accesos que se pretenden crear y las zonas de congestión que se busca solucionar como condición funcional para la operación portuaria.

En consecuencia, su incorporación deberá ser considerada para efectos de la estructuración económica y financiera del proyecto, incluyendo el análisis de la rentabilidad esperada, el cierre financiero y cuando corresponda, la definición o ajuste del plazo concesional necesario para garantizar la recuperación de las inversiones y la sostenibilidad del proyecto portuario.

En concordancia con el rubro de inversiones de la solicitud, este plan de conectividad debe indicar el alcance de las obras propuestas, su costo de construcción y de mantenimiento, su incidencia en el cierre del modelo financiero y las etapas previstas para las inversiones en el plazo de la concesión. Así mismo, el plan de conectividad deberá ajustarse a los instrumentos de planificación y ordenamiento sectorial y territorial vigentes en materia de infraestructura, transporte y ambiente.

1.1.7. Localización de las Zonas de Uso Público Terrestre y Acuática, las Zonas de Uso Público Marítima o Fluvial y las Zonas Adyacentes de Servicio que tengan la condición de bienes fiscales y la infraestructura construida o instalada en ellas, si la hubiere, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2. Documentos mínimos del Estudio Financiero de la solicitud:

1.2.1 Flujo de caja libre en dólares constantes de los Estados Unidos de América, en medio físico y magnético, debidamente formulado, donde se incluyan ingresos, egresos e inversiones. Las contraprestaciones portuarias deberán ser incluidas como gastos, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2.2 Rubro de Ingresos: el rubro de ingresos debe desagregarse así: tipo de carga a movilizar, volúmenes por tipo de carga a movilizar, tarifas por el uso de instalaciones a la carga y al operador, muellaje, almacenaje y otros ingresos portuarios, número de naves a atracar y sus características, porcentaje de carga a almacenar y tiempo de almacenaje discriminado en horas o días dependiendo del modelo a presentar y tiempo libre de almacenaje.

1.2.3 Rubro de Egresos: el rubro de egresos debe contener los costos y gastos propios de un proyecto portuario discriminando cada uno de ellos.

La contraprestación deberá incluirse en este rubro de conformidad con lo establecido en la metodología de cálculo de la contraprestación establecida en el Decreto 1099 de 2013 o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2.4 Rubro de Inversiones: Las inversiones que se deben incluir en el flujo de caja libre, serán aquellas que se realicen en las Zonas de Uso Público Terrestre y Acuática, las Zonas de Uso Público Marítima o Fluvial y las Zonas Adyacentes de Servicio que tengan la condición de bienes fiscales y sean entregadas en concesión. Al finalizar el plazo de la concesión, estas inversiones deberán ser revertidas a la Nación. Adicionalmente, el rubro de inversiones podrá incluir las siguientes:

a) Inversiones en vías de acceso marítimas, fluviales, ferroviarias, Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) y vías terrestres primarias, secundarias y/o terciarias, y las demás a las que hace referencia la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique o sustituya, necesarias para la adecuada conectividad del terminal. Estas inversiones podrán incorporarse al flujo de caja libre y al plan de inversiones aun cuando se ejecuten fuera de las Zonas de Uso Público y de las Zonas Adyacentes de Servicio entregadas en concesión, siempre que sean necesarias para la conectividad funcional del terminal y estén justificadas en el plan de conectividad. Su incorporación no implicará por sí sola la entrega en concesión de dicha infraestructura, sin perjuicio de su entrega a la entidad pública competente. La inclusión en el plan de inversiones de obras en canales de acceso, dársenas y zonas de maniobra se entiende sin perjuicio de la aplicación del régimen de obras de beneficio común previsto en el artículo 4 de la Ley 1ª de 1991 y de las competencias de las entidades a cargo de dichos canales. En todo caso, solo podrá reconocerse en el plan de inversiones de la concesión, y para efectos de la determinación del plazo, la parte del costo de dichas obras efectivamente asumida por el concesionario, sin incluir la que corresponda a otros beneficiarios conforme a dicho régimen ni la financiada con recursos públicos.

b) Inversiones ambientales estratégicas.

c) Inversiones sociales estratégicas.

1.2.4.1 El solicitante podrá, a su exclusiva elección, incorporar como parte del plan de inversiones los predios de propiedad privada que integren la Zona Adyacente de Servicios necesaria para el desarrollo del proyecto portuario, para lo cual deberá aportar el avalúo correspondiente junto con la solicitud de concesión. La no incorporación de estos predios dentro del modelo financiero no será causal de rechazo de la solicitud.

Cuando el solicitante incorpore dichos predios al plan de inversiones, una vez finalizado el plazo inicial de la concesión, los predios incorporados estarán sujetos a reversión y, una vez hecha la reversión, adquirirán la condición de bienes fiscales, especialmente para efectos de la entrega en concesión en los plazos subsiguientes de concesión del proyecto portuario que comprenda dicha Zona Adyacente de Servicios.

1.2.4.2 Para efectos del presente artículo, se entenderán como inversiones ambientales estratégicas aquellas destinadas a mejorar el desempeño ambiental y climático del proyecto portuario, así como su contribución a la transición energética, promoviendo el desarrollo sostenible del mismo y de su entorno, incluyendo, entre otras:

a) La descarbonización y transición energética del terminal, incluyendo inversiones relacionadas con la integración de Fuentes No Convencionales de Energía (FNCE), electrificación de muelles (shore power), producción/uso de combustibles de bajas emisiones y la reducción, gestión y reporte de la huella de carbono, y medidas de eficiencia energética, entre otros.
b) La infraestructura resiliente y de adaptación al cambio climático.
c) La protección e incremento de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos.
d) La implementación de modelos de economía circular orientados al cierre de ciclos de materiales y recursos en la zona portuaria, uso benéfico de sedimentos dragados, el reúso de agua y la valorización de residuos.
e) Sistemas de gestión ambiental, monitoreo y mecanismos de medición y reporte bajo estándares ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) reconocidos.
f) Infraestructura destinada al desarrollo de cadenas energéticas estratégicas para la transición energética, incluyendo la infraestructura de soporte logístico a proyectos de generación mediante Fuentes No Convencionales de Energía (FNCE); la infraestructura para la recepción, procesamiento, almacenamiento y exportación de hidrógeno y combustibles alternativos bajos en carbono; y la infraestructura de suministro de combustibles marítimos alternativos bajos en carbono (bunkering), entre otros.

Las inversiones ambientales estratégicas relacionadas con las categorías c) y d) podrán ejecutarse dentro de los límites de la Zona Portuaria correspondiente conforme a la clasificación contenida en el Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental (POFPA) o en el documento de política pública que lo sustituya, cuando se demuestre técnicamente que dicha localización resulta necesaria para garantizar su efectividad ambiental y guarde relación directa con el proyecto portuario.

Las inversiones ambientales estratégicas señaladas en este artículo deberán ser adicionales a las que correspondan al cumplimiento de obligaciones derivadas de instrumentos de licenciamiento ambiental, permisos, autorizaciones, compensaciones, planes de manejo ambiental o actos de seguimiento impuestos por la autoridad ambiental competente. Las inversiones ambientales estratégicas que se propongan deberán tener carácter adicional, voluntario y exceder el cumplimiento normativo exigible.

1.2.4.3 Para efectos del presente artículo, se entenderán como inversiones sociales estratégicas aquellas destinadas a mejorar el desempeño social, territorial y comunitario

del proyecto portuario en el área de influencia, incluyendo las siguientes categorías:

a) Infraestructuras con participación tales como infraestructura social y equipamientos comunitarios.
b) Muelles fluviales y/o marítimos con enfoque o impacto social, entendiendo por estos los que no tengan vocación para el transporte de mercancías de comercio exterior ni para el transporte y la distribución masiva de mercancías de comercio interno, sino que están destinados a cubrir necesidades de conectividad y movilidad, o de suministro de bienes de primera necesidad, o de provisión de servicios de salud y educación a comunidades aisladas o vulnerables.
c) Fortalecimiento de capacidades técnicas y gestión del conocimiento, tales como acciones de educación, sensibilización y transferencia de capacidades en temáticas como gestión del riesgo y cambio climático, logística, operación portuaria, mantenimiento industrial, energías limpias, integración ciudad-puerto-comunidad, entre otras.
d) Promoción de la gobernanza, tales como actividades para la consolidación de la participación, la toma de decisiones y el manejo de recursos de la comunidad.
e) Proyectos productivos, tales como iniciativas orientadas al fortalecimiento de los encadenamientos productivos locales, como pesca artesanal, ecoturismo y turismo comunitario, así como la comercialización de sus producciones.
f) Salud pública, tales como campañas de salud preventiva y proyectos de servicios del cuidado orientados a mejorar la calidad y acceso al empleo portuario.

Las inversiones sociales estratégicas podrán ejecutarse dentro de los límites de la Zona Portuaria correspondiente conforme a la clasificación contenida en el Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental (POFPA) o en el documento de política pública que lo sustituya, y excepcionalmente fuera de ellas, como en el caso de las inversiones en muelles fluviales y/o marítimos con enfoque o impacto social siempre que se demuestre mediante soporte técnico, social y territorial que dicha localización es necesaria para garantizar la efectividad, y pertinencia para el desarrollo del proyecto portuario, que se acredite la relación verificable entre la inversión propuesta y el fortalecimiento social en el desarrollo del proyecto portuario y que la intervención se encuentre alineada con los instrumentos de planificación territorial vigentes. En todo caso, las inversiones deberán estar previamente incorporadas y reconocidas contractualmente como parte integral del plan de inversiones del proyecto.

Se deberá garantizar que las inversiones sociales estratégicas se desarrollen bajo criterios técnicos que garanticen su pertinencia territorial, sostenibilidad, trazabilidad, transparencia e impacto social verificable. Por lo tanto, no podrán ser reconocidas como Inversiones Sociales Estratégicas las inversiones enmarcadas en los acuerdos protocolizados de la consulta previa, en caso de que hubiere lugar a ella. Las inversiones sociales estratégicas que se propongan deberán tener carácter adicional, voluntario y exceder el cumplimiento normativo exigible.

1.2.4.4 Para los efectos previstos en este artículo, el Ministerio de Transporte, mediante resolución, establecerá los requisitos del avalúo de la Zona Adyacente de Servicios, los títulos que serán admisibles para acreditar su disponibilidad y la metodología para el cálculo de la recuperación de su valor cuando hayan sido incorporados al plan de inversiones de la solicitud de concesión, la metodología para su reversión y para el cálculo de la contraprestación que se liquidará y se cobrará sobre ellos después de vencer el plazo inicial de la concesión.

1.2.4.5 El rubro de inversiones deberá contar con un cronograma detallado de ejecución en el que se describan los capítulos de inversión con sus correspondientes ítems, especificando cada tipo de inversión. Además, se incluirá un anexo especial que contenga la descripción de las especificaciones técnicas de las obras, a nivel de ingeniería conceptual, y la descripción general de los equipos e intervenciones propuestas en el Plan de Inversiones.

1.2.4.6 Las inversiones ambientales estratégicas y las inversiones sociales estratégicas definidas en este artículo podrán ser ejecutadas por el concesionario bien sea directamente, o a través de fundaciones constituidas o establecidas por el concesionario, o mediante acuerdo o convenio con otras fundaciones, asociaciones, comunidades organizadas, Organizaciones No Gubernamentales, empresas especializadas, instituciones académicas o de investigación, entidades multilaterales, organismos de cooperación internacional o entidades estatales del orden nacional, departamental o municipal.

La ejecución de estas inversiones por intermedio de un tercero no exime ni atenúa la responsabilidad del concesionario frente a la entidad concedente; en ese sentido, el concesionario continuará siendo el único responsable por la planeación, ejecución, calidad técnica, oportunidad y reporte ante la entidad concedente, así como por la trazabilidad y verificación de los recursos efectivamente destinados. El concesionario deberá conservar y poner a disposición de la entidad concedente la documentación que soporte la ejecución de la inversión.

1.2.4.7. El reconocimiento de las Inversiones Ambientales Estratégicas y de las Inversiones Sociales Estratégicas como tipologías específicas dentro del rubro de inversiones no modifica ni sustituye el reconocimiento dentro del plan de inversiones de la concesión, de las inversiones que el concesionario deba ejecutar en cumplimiento de los instrumentos de licenciamiento y control ambiental, incluidos planes de manejo ambiental, permisos, autorizaciones, medidas de compensación y actos de seguimiento impuestos por la autoridad ambiental competente. De igual manera, no afecta el reconocimiento de las inversiones derivadas de los acuerdos protocolizados de consulta previa cuando hubiere lugar a ella. En consecuencia, estas inversiones continuarán siendo parte integral del CAPEX y del modelo financiero del proyecto, de conformidad con el régimen general aplicable.

1.2.4.8. El Ministerio de Transporte, mediante resolución, adoptará la metodología y criterios de evaluación aplicables al reconocimiento de las Inversiones Ambientales Estratégicas y de las Inversiones Sociales Estratégicas que se propongan en las solicitudes de concesión y de las propuestas alternativas, en los cuales se podrán establecer porcentajes mínimos de inversiones sociales y ambientales.

1.2.5 Para observar la coherencia del modelo, se debe entregar con la petición un escenario macroeconómico con las variables que se estiman puedan influir en el mismo, por ejemplo, inflación interna, inflación externa, devaluación de largo plazo, TRM (Tasa Representativa del Mercado) fin de año y promedio, PIB (Producto Interno Bruto), entre otros, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1099 de 2013, o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.3 Otros documentos de la solicitud:

1.3.1 Aportar la garantía a que se refiere el artículo 9 numeral 6 de la Ley 1ª de 1991 y

sus normas reglamentarias.

1.3.2 Anexar el Certificado de Existencia y Representación Legal. Si 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.

Si el peticionario no es Sociedad Portuaria, acompañará la promesa para constituir dicha sociedad, suscrita por el solicitante y los eventuales socios, con indicación de los aportes respectivos y con los requisitos exigidos por el Código de Comercio.

1.3.3 En los casos que el proyecto lo requiera, el 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.

El solicitante podrá, a su exclusiva elección, incorporar los predios de propiedad privada aledaños que integrarán la Zona Adyacente de Servicios necesaria para el desarrollo de la actividad para la cual se solicitó la concesión como parte del plan de inversiones del proyecto portuario, caso en el cual deberá aportar un avalúo de dichos terrenos junto con la solicitud de concesión, con los requisitos que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte mediante resolución.

1.3.3.1. En caso de que el plan de inversiones de la solicitud contemple la construcción de vías de acceso al terminal, no será necesario acreditar la disponibilidad de los predios necesarios para este efecto como requisito para la expedición de la resolución de otorgamiento formal de la concesión prevista en el artículo 2.2.3.3.3.1., sino que su adquisición será contemplada en la etapa correspondiente de la ejecución del plan de inversiones, para lo cual podrá aplicar las disposiciones sobre adquisición de predios previstos en la Ley 1682 de 2013 o la norma que la modifique o sustituya.

1.3.4. Constancia de la publicación de que trata el artículo 2.2.3.3.1.3 del presente Decreto radicada a la entidad concedente para su publicación en su página web. La solicitud deberá presentarse en medio digital.

2. Para puertos de servicio público o privado en vías fluviales y para actividades pesqueras industriales, madereras y bananeras:

2.1 Certificado de existencia y representación legal de la sociedad peticionaria o la promesa de contrato de sociedad en el evento de no haberse constituido esta.

2.2 Identificación y ubicación del inmueble en el que se ubicará las Zonas Adyacentes de Servicios de la Terminal.

2.3 Identificación de las zonas de uso público que se pretenden en concesión, identificando las Zonas de Uso Público Terrestre, las Zonas de Uso Público Marítima y/o Fluvial y las Zonas Adyacentes de Servicio.

2.4 Identificación y especificación de la infraestructura existente en la zona de uso público, si la hubiere.

2.5 Descripción general del proyecto, identificando modalidad de operación, volúmenes de carga y especificaciones técnicas y financieras, incluyendo estas últimas inversiones, ingresos y egresos.

2.6 Información sobre si se prestará servicio público o este será privado.

2.7 Aportar la garantía en los términos del numeral 6 del artículo 9 de la Ley 1ª de 1991.

2.8 Indicación del plazo para el cual se pretende la concesión.

2.9 Constancia de la publicación de que trata el artículo 2.2.3.3.1.3 del presente Decreto radicada a la entidad concedente para su publicación en su página web. La solicitud deberá presentarse en medio digital.

***Parágrafo 1**. En caso de que la solicitud no reúna los requisitos previstos en el presente artículo, la entidad concedente requerirá al interesado por una sola vez, dentro de los diez (10) días siguientes a su radicación, para que la complete en el término de un (1) mes contado a partir de la fecha del requerimiento, prorrogable por un término igual en los términos del artículo 17 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. El requerimiento suspenderá los términos establecidos para que las entidades emitan sus conceptos y decidan. Dichos términos se reanudarán a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el peticionario allegue la información requerida. Vencido el término sin que el peticionario dé respuesta, se entenderá que ha desistido de su solicitud, conforme al artículo 17 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se ordenará el archivo del expediente mediante acto administrativo motivado, contra el cual procede recurso de reposición. Los requerimientos formulados en la audiencia pública se regirán por lo dispuesto en el parágrafo del artículo 2.2.3.3.1.5.*

***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 9 de la Ley 1ª de 1991, que se divulgará a través de la página web de la entidad concedente y del RUCOP cuando este entre en funcionamiento.*

***Parágrafo 3.** Una vez recibida la solicitud de concesión, la entidad competente deberá enviar por correo electrónico certificado a las autoridades de que trata el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991, y a las demás autoridades que establezca el Ministerio de Transporte mediante reglamentación de dicho artículo, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones vigentes sobre la materia, la copia de la solicitud de concesión, anunciándoles la fecha de la audiencia a la que hace referencia el mismo artículo.".*

Artículo 6. Modifíquese el artículo 2.2.3.3.1.3 del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

***"Artículo 2.2.3.3.1.3. Publicidad de la petición.** El interesado en solicitar una concesión portuaria o una concesión para embarcaderos o construcciones destinadas para la pesca industrial, sobre bienes de uso público, con fundamento en la Ley 1ª de 1991 y en la Ley 1242 de 2008, o en las normas que las sustituyan, modifiquen o complementen, deberá hacer una primera publicación de un aviso de intención en una misma fecha en dos (2) diarios de circulación nacional y, diez días (10) hábiles después de la primera publicación, deberá hacer una segunda publicación de un aviso de intención en una misma fecha en dos (2) diarios de circulación nacional. Al día hábil siguiente de cada publicación, el interesado deberá remitir y radicar ante la entidad concedente competente copia de los dos avisos correspondientes a cada publicación-la cual deberá publicarlos en su página web al día hábil siguiente de recibida dicha radicación y publicarlos en el RUCOP, cuando éste entre en funcionamiento. Cada publicación deberá contener los datos a que se*

refieren los numerales 2, 3 y 4 del artículo 9 de la Ley 1ª de 1991.

Parágrafo 1. *En cumplimento del artículo 37 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, al día hábil siguiente de la fecha en que reciba de parte del interesado en solicitar una concesión portuaria copia de la segunda publicación del aviso de intención a la que se refiere este artículo, la entidad concedente debe enviar por correo electrónico certificado, o por correo postal certificado cuando no exista o no se encuentre disponible una dirección de correo electrónico, copia de dicho aviso de intención a los terceros interesados determinados respecto de la solicitud de concesión, con el fin de que puedan ejercer su derecho de presentar oposiciones. Para este efecto, se considerarán terceros interesados determinados respecto de la solicitud de concesión los siguientes:*

a) Los propietarios de los predios colindantes con las Zonas de Uso Público y las Zonas Adyacentes de Servicios que aparezcan inscritos en el certificado de libertad y tradición expedido por la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos competente con una antelación no mayor a treinta (30) días antes de la fecha de radicación de la solicitud de concesión.

b) Los titulares de concesiones portuarias para puertos, muelles y embarcaderos ubicados en la misma zona portuaria donde se ubicará el proyecto portuario objeto de la solicitud, que se encuentren registrados en el RUCOP con fecha anterior a treinta (30) días antes de la fecha de radicación de la solicitud de concesión. El envío de la comunicación a que se refiere este parágrafo respecto de los titulares de concesiones portuarias solamente será exigible cuando entre en funcionamiento el RUCOP.

En caso de no contar con dirección conocida o correo electrónico, se dejará constancia de este hecho en el trámite, y se continuará con el procedimiento administrativo de revisión de la solicitud de concesión.

La comunicación prevista en este parágrafo es un deber de la entidad concedente y no constituye un requisito a cargo del solicitante. Su omisión no será imputable al solicitante ni dará lugar al rechazo, la devolución o el desistimiento de la solicitud. Si la omisión se advierte antes de la decisión, la entidad concedente la corregirá conforme al artículo 41 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, enviando la comunicación y otorgando al tercero un término de diez (10) días hábiles para presentar oposiciones, sin que se afecten las actuaciones surtidas. Lo anterior, sin perjuicio de las responsabilidades disciplinarias a que haya lugar.

Parágrafo 2. *La entidad competente rechazará y ordenará devolver al peticionario la documentación, cuando no se allegue la evidencia del envío de los avisos de intención a la entidad concedente, sin perjuicio que el solicitante pueda volver a presentar su solicitud con el lleno de los requisitos legales."*.

Artículo 7. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.1.4** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*"**Artículo 2.2.3.3.1.4. Intervención de terceros**. Cualquier persona que acredite un interés podrá oponerse a la solicitud o formular una propuesta alternativa dentro de los términos señalados en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991.*

Las oposiciones y las propuestas alternativas se deben presentar dentro del plazo de dos (2) meses contados a partir de la fecha de la última publicación del aviso de intención del

peticionario en el diario de circulación nacional, so pena de no ser tenidas en cuenta dentro del procedimiento administrativo. Las oposiciones deberán expresar claramente los hechos, las razones y las normas legales en las que se fundamentan. Las propuestas alternativas deberán reunir los mismos requisitos establecidos para las solicitudes de concesión, con excepción de la publicación y el envío de los avisos de intención. Quien presente una propuesta alternativa deberá acompañarla con la garantía que respalda su interés, por el monto equivalente al 3% del valor del plan de inversiones de la propuesta alternativa. La garantía podrá consistir en una póliza de seguros, garantía bancaria a primer requerimiento, fiducia mercantil en garantía, depósito de dinero en garantía y en general cualquier medio autorizado por la ley, con un plazo de dos (2) años contados a partir de la presentación de la propuesta. Solo se considerarán propuestas alternativas aquellas que versen sobre las mismas zonas que sean objeto de la solicitud de concesión portuaria respecto de la cual se presentan.".

Artículo 8. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.1.5** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*"**Artículo 2.2.3.3.1.5. Audiencia pública.** Transcurridos los dos (2) meses siguientes a la fecha de la última publicación, la entidad competente realizará la audiencia pública de que trata el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991. Esta audiencia se realizará en forma presencial o mixta, presencial y virtual, bien sea en el municipio donde se ubicará el proyecto portuario o en la sede de la entidad concedente; en todo caso, la entidad adoptará las medidas para facilitar la participación en forma virtual de las personas que no pudieran atenderla en forma presencial.*

Las entidades competentes citarán a esta audiencia a las autoridades, señaladas en el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991, o a las que hayan asumido sus funciones, así como a las entidades creadas con posterioridad a la Ley 1ª de 1991 cuyo objeto y funciones guarden relación con los objetivos de esta audiencia, las cuales sean determinadas por el Ministerio de Transporte mediante resolución. Adicionalmente, citarán a los solicitantes, a quienes hubieren presentado propuestas alternativas y a los terceros determinados definidos en el artículo 2.2.3.3.1.3, a los terceros que hubieren presentado oposición de manera oportuna o que a juicio de la entidad puedan estar directamente interesados en el resultado del trámite.

En esta audiencia pública el peticionario presentará a las autoridades y asistentes el proyecto de concesión que pretende desarrollar con todas sus implicaciones técnicas, jurídicas y financieras. En esta audiencia las autoridades realizarán los requerimientos en forma verbal que consideren necesarios para conformar la solicitud de concesión, los cuales quedarán registrados en el acta de la audiencia pública y que servirán de base para fijar las condiciones para el otorgamiento de la concesión.

***Parágrafo.** A partir del requerimiento efectuado en la audiencia de que trata este artículo, el peticionario contará con un término de un (1) mes para allegar la información requerida, el cual podrá prorrogarse hasta por un término igual a solicitud del peticionario presentada antes de su vencimiento, de conformidad con el artículo 17 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.*

El requerimiento suspenderá los términos con que cuentan las autoridades para emitir sus conceptos y la entidad concedente para adoptar las decisiones previstas en este Capítulo. Dichos términos se reanudarán a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el peticionario allegue la información requerida.

Vencido el término sin que el peticionario allegue la información requerida, se entenderá que ha desistido de su solicitud, de acuerdo con el artículo 17 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y se ordenará el archivo del expediente mediante acto administrativo motivado, contra el cual procede el recurso de reposición, sin perjuicio de que pueda presentar una nueva solicitud con el lleno de los requisitos legales.

En todo caso, la información que allegue el solicitante deberá ser exclusivamente la requerida y sólo podrá ser aportada por una única vez. La información diferente a la consignada en los requerimientos, o los complementos presentados con posterioridad a la inicialmente entregada, no serán considerados dentro del proceso de evaluación de la solicitud.".

Artículo 9. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.1.6** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"***Artículo 2.2.3.3.1.6. Fijación de las condiciones para otorgar la concesión portuaria.*** *El procedimiento para la fijación de las condiciones para otorgar la concesión portuaria será el siguiente:*

1. Para evaluar la solicitud de concesión y las propuestas alternativas, además de los aspectos técnicos relacionados con los servicios y la eficiencia portuaria, la entidad concedente valorará y otorgará un mayor puntaje a la solicitud de concesión o a la propuesta alternativa que contemple compromisos e inversiones sociales y ambientales estratégicas definidas en la sección 1.2.4 del artículo 2.2.3.3.1.2 de este decreto que excedan el cumplimiento normativo exigible, siempre que generen beneficios verificables para el desarrollo territorial y la sostenibilidad en el proyecto y su área de influencia. Lo anterior, se entiende sin perjuicio del reconocimiento de las inversiones derivadas de instrumentos de licenciamiento ambiental, planes de manejo ambiental, compensaciones, y acuerdos protocolizados de consulta previa, las cuales hacen parte del plan de inversiones de la concesión conforme al régimen aplicable, pero no serán objeto de evaluación diferencial para efectos de la asignación de puntajes mencionada en este artículo.

En ningún caso esta evaluación sustituirá ni interferirá con las competencias propias de la autoridad ambiental competente en materia de licenciamiento, permisos o instrumentos de manejo y control ambiental, ni las competencias del Ministerio del Interior.

2. La entidad concedente publicará el informe de evaluación de la solicitud de concesión y de las propuestas alternativas, si las hubiere, y otorgará un plazo de cinco (5) días hábiles para la presentación de observaciones. Recibidas las observaciones la entidad concedente publicará en su página web el informe de evaluación definitivo en un plazo de diez (10) días hábiles. La publicación de los informes de evaluación en la página web por parte de la entidad concedente será remplazada por su publicación en el RUCOP cuando este entre en funcionamiento.

3. En caso de que la valoración de la solicitud de concesión y una propuesta alternativa arrojen un empate en el porcentaje o la puntuación correspondiente a los valores económicos y los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte mediante la resolución para la valoración y calificación de las solicitudes de concesión portuaria, se preferirá a la solicitud de concesión presentada por el solicitante original sobre la propuesta alternativa.

4. En caso de que una propuesta alternativa tenga un valor superior al porcentaje o la puntuación correspondiente a los valores económicos y los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte mediante la resolución para la valoración y calificación de las solicitudes de concesión portuaria, al solicitante original se le otorgará por una sola vez la oportunidad de igualar o mejorar la propuesta alternativa, para lo cual tendrá un término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del informe definitivo de evaluación.

5. Cumplido el anterior procedimiento, la entidad competente, previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente, cuando resulte aplicable, expedirá una resolución dentro de los cinco (5) meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud que indicará los términos en que se otorgará la concesión, acto administrativo que deberá contener un análisis de la petición y de todos sus documentos anexos, de los escritos de oposición, las consideraciones y decisión sobre las mismas, así como de las propuestas alternativas y de los conceptos de las autoridades. La parte resolutiva contendrá las disposiciones previstas en el artículo 12 de la Ley 1ª de 1991.

6. La resolución que indica los términos en los cuales se podrá otorgar la concesión deberá ser motivada, considerando los aspectos técnicos, jurídicos, económicos y financieros de la solicitud de concesión y de las propuestas alternativas. Esta resolución se notificará al solicitante y a los terceros que hayan presentado oposiciones y propuestas alternativas, de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y se publicará en la página web de la entidad concedente o del RUCOP cuando este entre en funcionamiento, y contra ella solamente se podrá interponer recurso de reposición.

***Parágrafo**. El Ministerio de Transporte, mediante resolución, adoptará la metodología, los criterios de ponderación y las fórmulas de evaluación aplicables a la valoración de las solicitudes de concesión y de las propuestas alternativas, en los cuales se podrán establecer porcentajes mínimos de inversiones sociales y ambientales estratégicas definidas en la sección 1.2.4 del artículo 2.2.3.3.1.2 de este decreto, garantizando los principios de transparencia, igualdad y selección objetiva.".*

Artículo 10. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.1.8.** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"***Artículo 2.2.3.3.1.8. Decisión negativa.*** *En caso de que la petición no estuviere conforme a la ley y al Documento CONPES vigente sobre política portuaria y al Plan Maestro Portuario o al instrumento de ordenamiento físico portuario aplicable, o la actividad resulte contraria a las disposiciones vigentes que regulen la actividad, o prosperaren las oposiciones propuestas, la entidad competente, previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente, cuando resulte aplicable, negará la solicitud de concesión.*

Esta decisión se adoptará por resolución motivada, considerando los aspectos técnicos, jurídicos, económicos y financieros de la solicitud de concesión y de las propuestas alternativas, y se notificará al solicitante y a los terceros que hayan presentado oposiciones y/o propuestas alternativas, de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y se publicará en la página web de la entidad concedente o del RUCOP cuando este entre en funcionamiento, y contra ella solamente se podrá interponer recurso de reposición.".

Artículo 11. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.2.2** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*"**Artículo 2.2.3.3.2.2. Decisión en el trámite de oferta oficiosa.** Presentadas las propuestas en la fecha prevista en la convocatoria y realizada la evaluación de estas, la entidad competente, previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente, cuando resulte aplicable, otorgará la concesión mediante resolución motivada, con base en los criterios y condiciones señalados en la convocatoria, considerando los aspectos técnicos, jurídicos, económicos y financieros de la solicitud de concesión y de las propuestas alternativas.*

Esta resolución se notificará al solicitante y a los terceros que hayan presentado oposiciones y/o propuestas alternativas, y contra ella solamente se podrá interponer recurso de reposición.".

Artículo 12. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.3.1** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*"**Artículo 2.2.3.3.3.1. Otorgamiento formal de la concesión a petición de parte o por oferta oficiosa.** La concesión portuaria se otorgará solo cuando se hayan cumplido los requisitos establecidos en el acto administrativo de fijación de condiciones, incluyendo la obtención de la licencia ambiental correspondiente y de los demás permisos, autorizaciones o actos administrativos de carácter ambiental y social que, de conformidad con la normativa vigente, resulten exigibles como condición previa para el otorgamiento de la concesión.*

El acto administrativo mediante el que se otorga la concesión deberá expedirse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1ª de 1991. En dicha providencia se señalará el plazo para suscribir el contrato de concesión y los requisitos esenciales que deberá reunir e igualmente se señalará el deber de dar trámite a las licencias o permisos que fueren necesarios y la consideración que el proyecto deba ajustarse a estos.

Esta providencia se notificará en la forma prevista por la Ley 1437 de 2011 o en la norma que la modifique, complemente o sustituya y contra ella sólo se podrá interponer recurso de reposición, para cuya presentación únicamente está legitimado el solicitante o el proponente alternativo a quien se le haya aprobado la solicitud de la propuesta alternativa según el caso.".

Artículo 13. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.3.4.** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

*"**Artículo 2.2.3.3.3.4. Iniciación de la ejecución del contrato de concesión.** Una vez suscrito el correspondiente contrato de concesión y aprobadas las garantías, se suscribirá un acta de inicio de la ejecución y del plazo del contrato de concesión portuaria, y a partir de entonces el concesionario entrará a ocupar y a utilizar los bienes de uso público señalados, y a realizar las actividades propuestas dentro de los plazos estipulados."*.

Artículo 14. Adiciónese el artículo 2.2.3.3.3.4.1. al Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.3.3.3.4.1. Valor residual de las inversiones no recuperadas en el plazo de la concesión. *Cuando haya transcurrido, como mínimo, el setenta por ciento (70%) del plazo otorgado a la concesión y el concesionario prevea la realización de nuevas inversiones de las enumeradas en la sección 1.2.4 del artículo 2.2.3.3.1.2 en las Zonas de Uso Público entregadas en concesión o en las Zonas Adyacentes de Servicio que tengan la condición de bienes fiscales entregadas en concesión o que estén sujetas a reversión, o en cualquier otra zona objeto de la concesión, y que no puedan ser recuperadas durante el plazo restante de la concesión, el concesionario podrá presentar el proyecto de dichas inversiones para el estudio y aprobación de la entidad concedente.*

La solicitud deberá acompañarse de la justificación económica, técnica, social y ambiental correspondiente, así como de una proyección detallada de la proporción de las inversiones que no podrá ser recuperada dentro del plazo restante de la concesión.

En ningún caso podrán ser reconocidas bajo el presente artículo inversiones que correspondan al cumplimiento de obligaciones derivadas de instrumentos de licenciamiento ambiental, permisos, autorizaciones, compensaciones, planes de manejo ambiental o actos de seguimiento impuestos por la autoridad ambiental competente. De igual manera, desde el componente social tampoco podrán ser reconocidas como nuevas inversiones del componente social aquellas enmarcadas en los acuerdos protocolizados de la consulta previa en caso de que hubiere lugar a ella. Las inversiones ambientales o socioambientales que se propongan deberán tener carácter adicional, voluntario y exceder el cumplimiento normativo exigible.

La entidad concedente evaluará la necesidad, pertinencia y conveniencia de las inversiones propuestas y verificará las condiciones para su realización, así como la justificación técnica y económica que sustente su no recuperación dentro del plazo restante de la concesión. La justificación presentada por el concesionario deberá demostrar de manera verificable la contribución de la inversión propuesta a la eficiencia portuaria, la sostenibilidad ambiental, el mejoramiento social invocado, mediante indicadores técnicos, económicos o ambientales que permitan acreditar su impacto positivo.

Si la entidad concedente considera necesaria, pertinente y conveniente la realización de las nuevas inversiones, las aprobará mediante resolución motivada, en la que fijará las condiciones bajo las cuales al concesionario le podrá ser reconocido el valor residual de las inversiones no recuperadas en el plazo restante de la concesión. Dicho reconocimiento podrá consistir en:

a) El reconocimiento del valor residual como parte del nuevo plan de inversiones del mismo concesionario, en caso de que, mediante modificación del contrato o trámite de una nueva solicitud de concesión, continúe como titular de la concesión; o

b) El reconocimiento y pago del valor residual por parte del nuevo titular de la concesión al anterior titular, cuando la concesión sobre la totalidad o parte de las mismas zonas se otorgue a persona distinta del concesionario anterior, sea a un proponente alternativo en el trámite de modificación del contrato previsto en el artículo 2.2.3.3.3.5 de este Decreto, a un solicitante o proponente alternativo en el trámite de una nueva solicitud de concesión, o al adjudicatario de una oferta oficiosa conforme al artículo 13 de la Ley 1ª de 1991, sin condicionamiento respecto de la utilidad o utilización efectiva de las inversiones no recuperadas en el proyecto portuario del nuevo titular de la concesión. Cuando la nueva concesión comprenda solo una parte de las zonas, el nuevo titular reconocerá y pagará

el valor residual de las inversiones ubicadas en las zonas incluidas en su concesión y, respecto de las inversiones que sirvan a la totalidad de las zonas o que se encuentren por fuera de ellas, la proporción que se determine conforme a la metodología a que se refiere el parágrafo de este artículo. En ningún caso la suma de los valores reconocidos por los distintos titulares podrá exceder el valor residual aprobado. La obligación de pago y su valor o metodología de cálculo deberán indicarse en el aviso o convocatoria y en el acto de fijación de condiciones. El valor residual aprobado se publicará en el RUCOP, cuando este entre en funcionamiento, con anterioridad al inicio del término para presentar propuestas alternativas.

Parágrafo. *El Ministerio de Transporte fijará mediante resolución el tope máximo de inversión y los tipos de inversión admisibles bajo lo establecido en este artículo, así como la metodología para calcular el valor residual de las inversiones no recuperadas de la concesión a las que se refiere este artículo y la metodología para determinar el valor y la forma de reconocimiento del saldo de la inversión no recuperada al concesionario que sea autorizado para realizar dichas nuevas inversiones. Para fijar el tope máximo y las metodologías, el Ministerio de Transporte considerará la vida útil remanente y la funcionalidad portuaria de los activos, así como sus posibles efectos sobre los principios de competencia en los que se inspiran los procedimientos previstos en la Ley 1ª de 1991.".*

Artículo 15. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.3.5.** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.3.3.3.5. ***Modificación sustancial de los contratos de concesión.*** *El procedimiento para la modificación sustancial de los contratos de concesión será el siguiente:*

1. Quien solicite la modificación sustancial del contrato de concesión deberá publicar un aviso de intención en un diario de circulación nacional que indique el objeto y alcance de la modificación, incluyendo la descripción de las nuevas inversiones a realizar, así como los nuevos servicios, modalidades de operación y tipos de carga a atender, si fuere el caso. Al día hábil siguiente de la publicación, el solicitante deberá remitir y radicar ante la entidad concedente competente copia del aviso correspondiente la cual deberá publicarlo en su página web al día hábil siguiente de recibida dicha radicación y publicarlo en el RUCOP, cuando éste entre en funcionamiento.

En el evento que la modificación incluya la solicitud sobre Zonas de Uso público Adicionales o de Zonas Adyacentes de Servicios que tengan la condición de bienes fiscales definidos en el artículo 674 del Código Civil o que estén sujetas a reversión, se describirán estas de conformidad con lo dispuesto en los numerales 1.1.1 y 2.3 del artículo 2.2.3.3.1.2 del presente Decreto.

El solicitante de la modificación podrá, a su exclusiva elección, incorporar como parte del plan de inversiones de la solicitud de modificación los predios de propiedad privada que integren la Zona Adyacente de Servicios necesaria para el desarrollo del proyecto portuario, para lo cual deberá aportar el avalúo correspondiente junto con la solicitud, con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte conforme al numeral 1.2.4.4 del artículo 2.2.3.3.1.2 del presente Decreto. La no incorporación de estos predios no será causal de rechazo de la solicitud. Solo cuando el solicitante incorpore dichos predios al plan de inversiones, una vez finalizado el plazo del contrato modificado, los predios incorporados estarán sujetos a reversión y, una vez hecha la reversión, adquirirán la condición de bienes fiscales.

En cumplimento del artículo 37 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, dentro del día hábil siguiente a la radicación ante la entidad concedente de la copia del aviso de intención a que se refiere el presente artículo, la entidad concedente debe enviar por correo electrónico certificado, o por correo postal certificado cuando no exista o no se encuentre disponible una dirección de correo electrónico, copia de dicho aviso de intención a los terceros interesados determinados respecto de la solicitud de modificación sustancial del contrato de concesión, con el fin de que puedan ejercer su derecho de presentar oposiciones. Para este efecto, se considerarán terceros interesados determinados respecto de la solicitud de modificación sustancial del contrato de concesión los siguientes:

a) Los propietarios de los predios colindantes con las Zonas de Uso Público y las Zonas Adyacentes de Servicios que aparezcan inscritos en el certificado de libertad y tradición expedido por la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos competente con una antelación no mayor a treinta (30) días antes de la fecha de radicación de la solicitud de modificación del contrato de concesión portuaria.

b) Los titulares de concesiones portuarias para puertos, muelles y embarcaderos ubicados en la misma zona portuaria donde se ubicará el proyecto portuario objeto de la solicitud, que se encuentren registrados en el RUCOP en fecha anterior a treinta (30) días antes de la fecha de radicación de la solicitud de modificación del contrato de concesión portuaria. El envío de la comunicación a que se refiere este artículo respecto de los titulares de concesiones portuarias solamente será exigible cuando entre en funcionamiento el RUCOP.

En caso de no contar con dirección conocida o correo electrónico, se dejará constancia de este hecho en el trámite, y se continuará con el procedimiento administrativo de revisión de la solicitud de modificación.

La comunicación a los terceros interesados determinados prevista en este artículo es un deber de la entidad concedente y no constituye un requisito a cargo del solicitante. Su omisión no será imputable al solicitante ni dará lugar al rechazo, la devolución o el desistimiento de la solicitud de modificación. Si la omisión se advierte antes de la decisión, la entidad concedente la corregirá conforme al artículo 41 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, enviando la comunicación y otorgando al tercero un término de diez (10) días hábiles para presentar oposiciones, sin que se afecten las actuaciones surtidas. Lo anterior, sin perjuicio de las responsabilidades disciplinarias a que haya lugar.

A la solicitud de modificación del contrato de concesión se acompañará la evidencia del envío del aviso de intención a la entidad concedente.

La entidad competente rechazará y ordenará devolver al peticionario la documentación, cuando no se allegue la evidencia del envío del aviso de intención a la entidad concedente, sin perjuicio que el solicitante pueda volver a presentar su solicitud con el lleno de los requisitos legales.

2. Dentro de los dos (2) meses siguientes a la publicación, cualquier persona que tenga interés legítimo podrá oponerse a la solicitud de modificación, expresando claramente los hechos, las razones y las normas legales en las que se fundamentan.

3. En el mismo plazo, cualquier persona puede presentar una propuesta alternativa a la solicitud de modificación del contrato de concesión portuaria, la cual deberá reunir los mismos requisitos establecidos para las solicitudes de concesión, con excepción de la publicación y el envío de los avisos de intención. Para este efecto, solo se considerarán propuestas alternativas aquellas que versen sobre las mismas zonas otorgadas en concesión en el contrato de concesión portuaria cuya modificación se tramita. Quien presente una propuesta alternativa deberá acompañarla con la garantía que respalda su interés, por el monto equivalente al 3% del valor del plan de inversiones de la propuesta alternativa. La garantía podrá consistir en una póliza de seguros, garantía bancaria a primer requerimiento, fiducia mercantil en garantía, depósito de dinero en garantía y en general cualquier medio autorizado por la ley, con un plazo de dos (2) años contados a partir de la presentación de la propuesta. Ninguna propuesta alternativa podrá versar sobre activos que sean propiedad del concesionario, salvo los predios de propiedad privada de la Zona Adyacente de Servicios que el concesionario, a su exclusiva elección, haya incorporado como parte del plan de inversiones de su solicitud de modificación, conforme al numeral 1 de este artículo, o en la solicitud de concesión que dio origen al contrato vigente, conforme al numeral 1.2.4.1 del artículo 2.2.3.3.1.2 del presente Decreto.

4. Vencido el término para formular oposiciones y presentar propuestas alternativas, la entidad concedente convocará a la Audiencia Pública a la que se refiere el artículo 2.2.3.3.1.5 de este decreto, a la que citará al concesionario que solicita la modificación del contrato, a los terceros que hayan presentado oposiciones o propuestas alternativas y a las autoridades señaladas en dicho artículo. Al requerimiento que se formule en dicha audiencia le será aplicable lo dispuesto en el parágrafo del artículo 2.2.3.3.1.5.

5. La entidad concedente aprobará o negará la solicitud de modificación, previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente; dicha decisión se hará mediante resolución motivada, considerando los aspectos técnicos, jurídicos, económicos y financieros de la solicitud de modificación, de las propuestas alternativas, si las hubiere, y de los motivos y argumentos de las oposiciones, si las hubiere.

6. Para evaluar la solicitud de modificación del contrato de concesión y las propuestas alternativas, además de los aspectos técnicos relacionados con los servicios y la eficiencia portuaria, la entidad concedente valorará y otorgará un mayor puntaje a la propuesta de modificación presentada por el titular del contrato de la concesión o a la propuesta alternativa que contemple compromisos e inversiones sociales y ambientales estratégicas definidas en la sección 1.2.4 del artículo 2.2.3.3.1.2 de este decreto que excedan el cumplimiento normativo exigible, siempre que generen beneficios verificables para el desarrollo territorial y la sostenibilidad en el proyecto y su área de influencia. Lo anterior, se entiende sin perjuicio del reconocimiento de las inversiones derivadas de instrumentos de licenciamiento ambiental, planes de manejo ambiental, compensaciones, y acuerdos protocolizados de consulta previa, las cuales hacen parte del plan de inversiones de la concesión conforme al régimen aplicable, pero no serán objeto de evaluación diferencial para efectos de la asignación de puntajes mencionada en este artículo.

En ningún caso esta evaluación sustituirá ni interferirá con las competencias propias de la autoridad ambiental competente en materia de licenciamiento, permisos o instrumentos de manejo y control ambiental, ni las competencias del Ministerio del Interior.

7. La entidad concedente publicará el informe de evaluación de la propuesta de modificación del contrato de concesión y de las propuestas alternativas, si las hubiere, y otorgará un plazo de cinco (5) días hábiles para la presentación de observaciones. Recibidas las observaciones la entidad concedente publicará en su página web el informe de evaluación definitivo en un plazo de diez (10) días hábiles. La publicación de los informes de evaluación en la página web por parte de la entidad concedente será remplazada por su publicación en el RUCOP cuando este entre en funcionamiento.

8. En caso de que la valoración de la solicitud de modificación del contrato de concesión presentada por su titular y una propuesta alternativa arrojen un empate en el porcentaje o la puntuación correspondiente a los valores económicos y los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte mediante la resolución para la valoración y calificación de las solicitudes de modificación de contratos de concesión portuaria, se preferirá a la solicitud de modificación del contrato de concesión presentada por su titular sobre la propuesta alternativa.

9. En caso de que una propuesta alternativa tenga un valor superior al porcentaje o la puntuación correspondiente a los valores económicos y los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte mediante la resolución para la valoración y calificación de las solicitudes de modificación de contratos de concesión portuaria, al concesionario que presentó la solicitud de modificación del contrato del cual es titular se le otorgará por una sola vez la oportunidad de igualar o mejorar la propuesta alternativa, para lo cual tendrá un término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la publicación del informe definitivo de evaluación.

10. Cumplido el anterior procedimiento, la entidad competente, previa decisión de su Consejo Directivo o su Órgano equivalente expedirá una resolución dentro de los cinco (5) meses siguientes a la fecha de presentación de la solicitud mediante la cual se apruebe o se niegue la modificación del contrato de concesión, acto administrativo que deberá contener un análisis de la solicitud de modificación del contrato de concesión portuaria y de todos sus documentos anexos, de los escritos de oposición, las consideraciones y decisión sobre las mismas, así como de las propuestas alternativas y de los conceptos de las autoridades. La parte resolutiva contendrá las disposiciones previstas en el artículo 12 de la Ley 1ª de 1991.

11. La resolución que apruebe o que niegue la solicitud de modificación del contrato de concesión deberá ser motivada, considerando los aspectos técnicos, jurídicos, económicos y financieros de la solicitud de modificación del contrato de concesión y de las propuestas alternativas. Esta resolución se notificará al solicitante y a los terceros que hayan presentado oposiciones y propuestas alternativas, de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y se publicará en la página web de la entidad concedente o del RUCOP cuando este entre en funcionamiento, y contra ella solamente se podrá interponer recurso de reposición.

12. La suscripción del Otrosí correspondiente a la modificación sustancial del contrato de concesión portuaria o la suscripción del nuevo contrato de concesión portuaria en caso de que sea aprobada una propuesta alternativa, estará sujeta a la modificación o a la obtención del instrumento ambiental pertinente, de acuerdo con lo establecido en la Ley 99 de 1993, el Decreto 1076 de 2015 y las demás normas aplicables.

13. En caso de que sea aprobada una propuesta alternativa, el contrato de concesión vigente continuará ejecutándose hasta el vencimiento de su plazo. El nuevo contrato de

concesión iniciará su ejecución una vez se haya surtido la reversión de los bienes conforme al artículo 8° de la Ley 1ª de 1991 y al artículo 2.2.3.3.6.4 de este Decreto, se hayan aprobado las garantías correspondientes y se haya suscrito el acta de inicio, en los términos del artículo 2.2.3.3.3.4 de este Decreto.

Parágrafo 1. *El Ministerio de Transporte, mediante resolución, adoptará la metodología y las fórmulas de evaluación para la valoración de las solicitudes de modificación de los contratos de concesión y las propuestas alternativas, que contemplen los parámetros establecidos en este artículo, garantizando los principios de transparencia, igualdad y selección objetiva.*

Parágrafo 2. *Mientras entra en funcionamiento el RUCOP, al día hábil siguiente de la publicación, el interesado deberá radicar ante la entidad concedente copia del aviso de intención publicado; al día hábil siguiente de dicha radicación, la entidad concedente publicará copia del aviso de prensa correspondiente en su página web.*

Parágrafo 3. *Las modificaciones no sustanciales del contrato de concesión portuaria, tal y como están definidas en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991, seguirán el mismo trámite establecido en este artículo, con la excepción de la publicación del aviso de intención y la realización de la audiencia pública, la necesidad de notificar terceros interesados y la posibilidad de que terceros presenten propuestas alternativas."*.

Artículo 16. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.4.4.** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"***Artículo 2.2.3.3.4.4. Reversión a la Nación.*** *Al expirar el plazo por el cual se otorga la concesión, las construcciones levantadas en las zonas de uso público y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán a la Nación. Es deber del beneficiario garantizar que las instalaciones se reviertan en buen estado de operación. Los requisitos y el procedimiento para la reversión será el aplicable para las concesiones portuarias."*.

Artículo 17. Modifíquese el artículo **2.2.3.3.6.4** del Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

"***Artículo 2.2.3.3.6.4. Reversiones***. *Al finalizar el plazo inicial del contrato de concesión todas las construcciones hechas y los equipos instalados en las Zonas de Uso Público, tanto terrestres como acuáticas, marítimas y fluviales, así como en las Zonas Adyacentes de Servicios que tengan la condición de bienes fiscales definidos en el artículo 674 del Código Civil y hayan sido entregados en concesión, y que según el contrato estén sujetos a reversión, deberán revertirse gratuitamente a la Nación, en buen estado de conservación, mantenimiento y operación. Así mismo, revertirán a la Nación los predios de propiedad privada de la Zona Adyacente de Servicios que el concesionario haya incorporado voluntariamente al plan de inversiones y al contrato de concesión, conforme a los numerales 1.2.4.1 y 1.3.3 del artículo 2.2.3.3.1.2 de este Decreto, los cuales, una vez revertidos, adquirirán la condición de bienes fiscales, de acuerdo con la metodología que adopte el Ministerio de Transporte conforme al numeral 1.2.4.4 del mismo artículo.*

Para este efecto, el concesionario y la entidad concedente suscribirán un acta en la que se consigne el inventario de los bienes objeto de la reversión, su avalúo y su estado de conservación, mantenimiento y operación. Si la entidad concedente, de acuerdo con la ley, no es competente para conservar los bienes revertidos, hará entrega de estos al Instituto Nacional de Vías, o a la entidad que según la ley corresponda, mediante la suscripción de acta.

El concesionario y la entidad concedente podrán acordar, durante la ejecución del contrato o al momento de la reversión, la sustitución o la compensación económica de bienes sujetos a reversión que no se encuentren en buen estado de conservación, mantenimiento y operación. De igual modo, podrán acordar la disposición, venta o chatarrización de los bienes sujetos a reversión cuando su conservación por parte del Estado no resulte conveniente para el servicio portuario, de modo tal que el resultado económico positivo de dicha disposición, venta o chatarrización sea entregado a la entidad que deba recibir los bienes revertidos conforme a la ley.

El Ministerio de Transporte, mediante resolución, adoptará y expedirá un manual que contenga los parámetros, los requisitos y los lineamientos para efectuar la reversión de los bienes de las concesiones portuarias, el cual será de obligatoria aplicación por las entidades concedentes y por las que conforme a la ley sean las receptoras de los bienes revertidos. Este manual podrá expedirse para su aplicación exclusivamente a las reversiones contempladas en el artículo 8º de la Ley 1ª de 1991 o podrá constituir un capítulo referido a este tipo de reversiones dentro del Manual de Entrega, Recibo y Reversión de Infraestructura que adopte el Ministerio de Transporte.

***Parágrafo 1**. Las inversiones ambientales estratégicas definidas en el presente Decreto estarán sujetas al régimen general de reversión previsto en la Ley 1ª de 1991 cuando constituyan construcciones, obras, mejoras o bienes inmuebles por destinación instalados en Zonas de Uso Público o en Zonas Adyacentes de Servicio que tengan la condición de bienes fiscales definidos en el artículo 674 del Código Civil.*

Entre estas podrán incluirse los activos de infraestructura asociados a procesos de descarbonización y transición energética —tales como sistemas de electrificación de muelles (shore power), subestaciones eléctricas, paneles solares fijos, infraestructura para la producción, almacenamiento y suministro de combustibles alternativos bajos en carbono, entre otros— así como obras de infraestructura resiliente y de adaptación al cambio climático, tales como obras de protección costera, diques o elevación de muelles, entre otras.

Las inversiones ambientales estratégicas que no constituyan bienes físicos permanentes o que se ejecuten por fuera de dichas zonas no estarán sujetas a reversión, sin perjuicio de lo que se estipule expresamente en el respectivo contrato de concesión.

***Parágrafo 2.** El mismo procedimiento de reversión será aplicado a la reversión de muelles y embarcaderos."*.

Artículo 18. Reglamentación. El Ministerio de Transporte expedirá las resoluciones reglamentarias a las que se refiere este decreto en el térrnino de seis (6) meses contados a partir de su entrada en vigencia.

Parágrafo transitorio. Mientras el Ministerio de Transporte expide las resoluciones reglamentarias a que se refiere este decreto, las entidades concedentes aplicarán las disposiciones del presente decreto que no requieran desarrollo reglamentario y continuarán aplicando los procedimientos, metodologías e instrumentos vigentes en lo que no sea contrario a este decreto. Las disposiciones cuya aplicación dependa de dichas resoluciones solo serán exigibles a partir de su entrada en vigencia. La solicitud y las propuestas alternativas que hagan parte de un mismo trámite se evaluarán con la misma metodología, que será la vigente al momento de la audiencia pública. Si la resolución correspondiente entra en vigencia antes de la audiencia, la entidad concedente otorgará

al solicitante y a los proponentes alternativos un término de treinta (30) días hábiles para ajustar sus propuestas.

Artículo 19. Régimen de Transición. Las solicitudes de concesión portuaria y las solicitudes de modificación sustancial de los contratos de concesión portuaria que se encuentren en trámite al momento de entrar en vigencia del presente Decreto mediante su radicación ante la autoridad competente continuarán su trámite de acuerdo con la legislación vigente al momento en que dicho trámite fue iniciado. Durante este trámite, las que no hayan cumplido la etapa de audiencia pública deberán ajustarse a lo establecido en el presente decreto en las etapas pendientes del trámite, sin perjuicio de la validez de las actuaciones surtidas con anterioridad a su entrada en vigencia, como las publicaciones de los avisos de intención. Para el efecto, la entidad concedente requerirá la información adicional que resulte necesaria, la cual deberá aportarse en el término previsto en el parágrafo 1 del artículo 2.2.3.3.1.2 de este Decreto. Las solicitudes de otorgamiento de licencias para muelles y embarcaderos que se encuentren en trámite, al momento de entrada en vigencia del presente decreto, deberán ajustarse a lo establecido en el mismo.

Artículo 20. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial, y modifica el Capítulo 3 del Título 3 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Dado en Bogotá D.C., a los 14 OCT 2026

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

La Ministra de Transporte,

ELSA MARGARITA NOGUERA DE LA ESPRIELLA