

# **FUTURO DEL TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN COLOMBIA**

**JULIO 2024**



# Consultoría especializada para la elaboración del estudio de demanda de transporte del Río Magdalena y Canal del Dique

## Proyección de demanda 2019-2036

### Capacidad Puertos Fluviales Actuales

Esta Consultoría refleja el potencial que tiene el Río Magdalena y el Canal del Dique donde informa lo siguiente:

- Con las futuras intervenciones de Cormagdalena en las obras de navegabilidad , permite deducir que se podrá llegar a cargas futuras proyectadas **hasta de 8 MTA o más.**
- Se observa entonces que la demanda por puerto no ocupa en general más del 8% de su oferta o capacidad y en general la **capacidad estimada de 32,37 MTA en los puertos fluviales del río Magdalena ocupan el 9%** de su capacidad actual.
- La capacidad máxima en el tramo Barrancabermeja-Barranquilla **es de 248 MTA.**

### Conclusiones :

- Según los escenarios de demanda del río Magdalena y el Canal del Dique, la capacidad de los puertos fluviales actuales puede atender la demanda actual y proyectada a corto y mediano plazo.
- Respecto al convoy de diseño, se recomienda al Gobierno que para los diseños de las obras de la APP 2019 y del Canal del Dique, **considere un convoy de diseño tipo 2x6** , que permitirá reducir aún más los costos de transporte y los fletes, lo cual haría más competitivo el transporte fluvial y multimodal. Poner los tramos ( )
- Para consolidar un **sistema multimodal** que permita, a los dueños y generadores de carga, opciones de reducción de los costos totales de la cadena logística de transporte entre el interior del país y la costa Atlántica. El río rehabilitado, tiene una inmensa capacidad hipotética de transporte, 86 MTA, determinada en este informe.

# FUTURO INCIERTO DEL TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN COLOMBIA JULIO 2024

---

## CANAL DEL DIQUE – CONTRATO DE CONCESIÓN

### ■ PROBLEMAS CON EL CONTRATO

Este contrato dificulta el transporte fluvial de carga en Colombia por las falencias que presenta respecto a:

- No consideraron recomendaciones de navieros fluviales como principales usuarios y concededores del Canal del Dique.
- No se tuvieron en cuenta las observaciones de la consultoría especializada para la elaboración del estudio de demanda de transporte en el corredor del Río Magdalena y el Canal del Dique (proyección de demanda) **contratado por la ANI**.
- Diseños y dimensiones de las esclusas - Desactualizados.
- Plan de dragado limitado a niveles de servicio.
- Restricción de tránsito a la navegación.

### ■ SOLUCIONES

- Cambios en los estudios y diseños de las esclusas antes del 1 de agosto de 2024.
- Modificación de la resolución de tránsito donde se limita la navegación fluvial.
- Obligación al contratista de mantener la navegabilidad los 365 días del año.
- Realizar dragados que aseguren la disponibilidad del canal.
- Modificación del contrato en busca de condiciones que no acaben el transporte fluvial de carga en Colombia.
- Atender comunicaciones de navieros.

# ESCLUSAS CANAL DEL DIQUE

## • **Dificultades Diseño Actual:**

1. Fraccionamiento/tiempos.
2. Menor volumen de carga.
3. Mayor consumo de Combustible/costos transporte.
4. Congestión y obstrucciones en Canal.
5. Operación ineficiente e insegura.
6. Falta de Infraestructura (puntos de amarre, duques de alba, etc.).
7. Levantamiento Colchacreto.

## **Beneficios Diseño Óptimo**

1. No fraccionamiento/mejores tiempos.
2. Mayor volumen de carga.
3. Operación eficiente y segura.
4. Menores tiempos/menores costos (consumidor, competitividad y economía).
5. Reducción en número de viajes y en consumo de combustible (mejor logística y sostenibilidad ambiental).
6. Mayor tráfico comercial, mejor mercado y beneficio a economías locales, nacionales e internacionales.

# ESCLUSAS CANAL DEL DIQUE

## • **Diseño Actual**

Eslora (Largo): 250 Metros

Manga (Ancho): 33,5 Metros

Galibo (Altura): 15,4 Metros

Conformación del convoy: 1 remolcador y 6 barcazas, en formación de 2x3 (2 barcazas en manga y 3 barcazas en línea eslora)

## • **Diseño Óptimo**

Eslora (Largo): 453 Metros

Manga (Ancho): 40 Metros

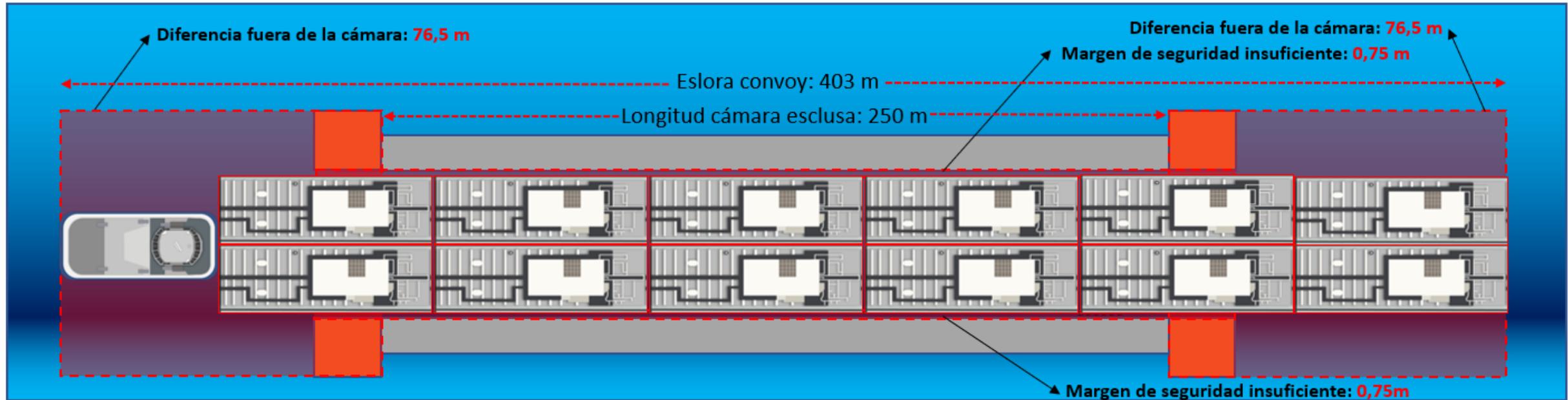
Galibo (Altura): 20 Metros

Conformación del convoy: 1 remolcador y 12 barcazas, en formación 2X6 (2 barcazas en manga y 6 barcazas en línea eslora)

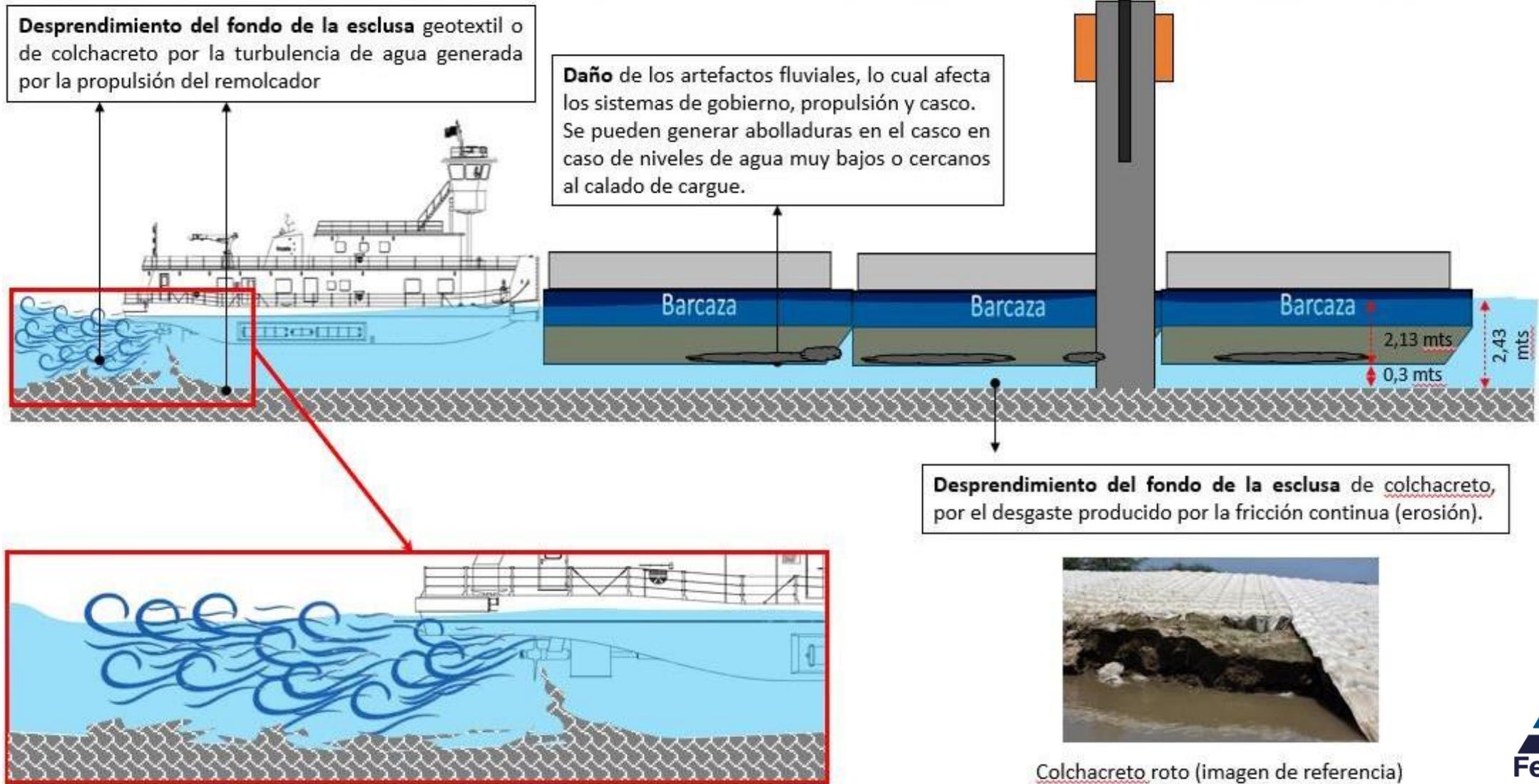




# Interposición Diseño Actual con Óptimo



# Ilustración de Protección del Lecho del Canal Con Geotextil



# OBLIGACIONES CONTRACTUALES –CANAL DEL DIQUE

---

1. A partir del acta de inicio del Contrato de APP, el Concesionario adquirió obligaciones de mantenimiento para asegurar **la navegación en el Canal del Dique.**
2. Obligaciones esta asegurar unos niveles de servicio y disponibilidad como: **asegurar la disponibilidad de la hidrovía.**
3. El Concesionario debe mantener unas condiciones en materia de operación y mantenimiento para asegurar **la continuidad del servicio.**
4. De la misma manera, de acuerdo con el Capítulo III, 3.3.4 Navegabilidad del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá garantizar la navegabilidad según la profundidad establecida en el Apéndice Técnico, para lo cual debe cumplir con los indicadores y/o niveles de servicio establecidos en el apéndice 4 del Contrato de Concesión donde se establece **que la navegabilidad se deberá prestar durante las 24 horas los 365 días del año.**
9. Se establece como obligación del concesionario que asegure una continuidad del servicio, es decir, que garantice la prestación **del servicio sin interrupción y de manera permanente.**

# RESOLUCION DE TRANSITO Y NIVELES DE SERVICIO

- En el Canal del Dique entre los meses de febrero, Marzo y Abril del 2024 nos hemos visto afectados por un contrato de concesión **que no permite hacer intervenciones en niveles de reducción.**
- Las navieras han tenido desde el mes de Junio del 2023 que empezó el Contrato de concesión hasta la fecha como se evidencia hemos tenido más 85.369.095 horas de retraso en impacto a la navegación.
- se han registrado innumerables situaciones de imposibilidad de navegación de los convoyes, lo que **implica, aumentos de tiempos de tránsito, encalles, fraccionamientos, incumpliendo de ventanas operativas y daños a los equipos.**
- La resolución de tránsito donde establece una restricción a la navegación del canal navegable de 20 horas al día divididas en una franja de 8 horas durante el día y 12 horas en la tarde, noche y madrugada. Así, a hoy, el tiempo disponible de uso del **Canal del Dique diario para la navegación es de tan solo 4 horas divididas en dos franjas de 2 horas durante la mañana y en la tarde**

Mes	# de bczs	# de RRs	Horas Impacto	Horas Totales Impacto (#bczs X # RRs X Hrs)	Sector	Eventos Relevantes
jun-23	65	11	36	25.740	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos	Fraccionamientos Equipos
jul-23	77	15	56	64.680	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos	Fraccionamientos Equipos
ago-23	97	21	63	128.331	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar
sep-23	70	13	74	67.340	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar / Protesta Sector Mahates
oct-23	92	19	57	99.636	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar
nov-23	71	13	38	35.074	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos	Fraccionamientos Equipos
dic-23	51	11	40	22.440	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar
ene-24	250	47	972	11.421.000	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar / Cierre de Canal KM03CD
feb-24	333	68	478	10.823.832	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar / Cierre de Canal KM03CD
mar-24	285	39	1031	11.459.565	Desembocadura Bahia CTG/Pasacaballos - Calamar	Fraccionamientos Equipos / Ventanas Paso Sector Calamar / Cierre de Canal KM03CD

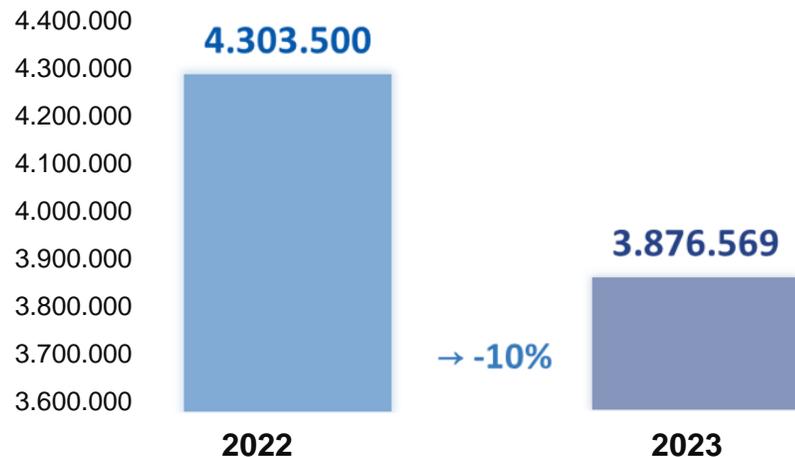
<b>Total General</b>	<b>1.391</b>	<b>257</b>	<b>2.845</b>	<b>34.147.638</b>
----------------------	--------------	------------	--------------	-------------------

<b>Total General Proyeccion Navieras</b>	<b>3.478</b>	<b>643</b>	<b>7.113</b>	<b>85.369.095</b>
--	--------------	------------	--------------	-------------------

# FUTURO INCIERTO DEL TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGA EN COLOMBIA MAYO 2024

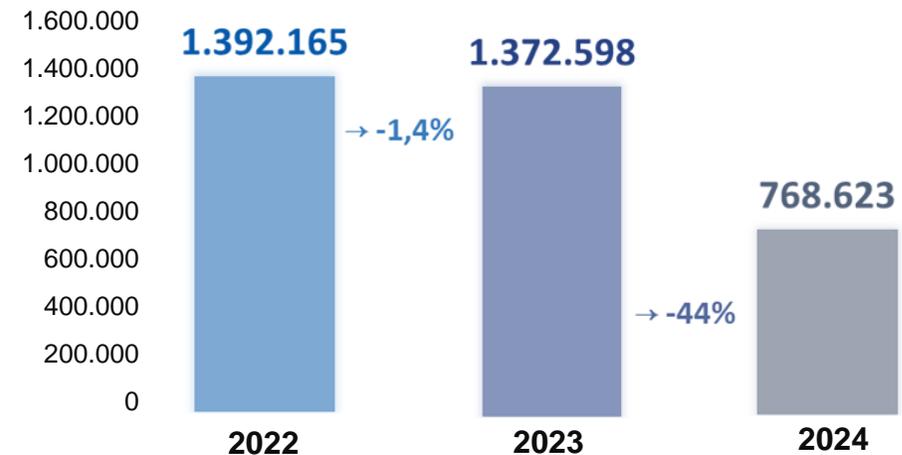
## CARGA MOVILIZADA 2022-2023-2024

Movilización Anual de Carga (TONs)  
2022-2023



Para el año 2023 hubo una disminución de carga transportada del 10% en comparación con el 2022.

Movilización de Carga (TONs) De enero a abril  
2022-2023-2024



Para los meses de enero a abril 2024 se presenta una disminución de carga transportada en 44% en comparación con los mismos meses de 2023.



Atención del Fenómeno del Niño y Planes de Dragado solo comenzaron en 2024 (con menos equipos que fenómenos anteriores) – Se había advertido y solicitado desde Septiembre 2022



**GRACIAS**