



prosantander

Barranquilla, 13 de diciembre de 2024

Respetados señores:

María Constanza García

Ministra de Transporte
Ministerio de Transporte

Francisco Ospina Ramírez

Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

Asunto: Observaciones a la respuesta sobre la revisión del Plan de Dragado y ajustes en los diseños del Canal del Dique - Comunicación ANI No. 20244091372662 del 01 de noviembre de 2024.

Respetados,

En referencia a su comunicación con radicado ANI No. 20244091372662 del 25 de noviembre de 2024, recibida como respuesta a nuestras inquietudes sobre la operatividad y navegabilidad en el Canal del Dique, expresamos nuestro desacuerdo con los argumentos presentados por las siguientes razones:

1. Uso de estudios y diseños desactualizados:

Según la Agencia Nacional de Infraestructura (Anexo 1), el convoy de diseño se basa en estudios realizados en 1978 y ajustados en 1984, datos que no reflejan las necesidades actuales de transporte fluvial. Que se tomen estudios de hace 46 años para realizar una obra de la magnitud de las esclusas va en contravía de toda la política pública de pensar una infraestructura y unas obras a futuro, postulado este del actual Ministerio de Transporte.

Respuesta: Al respecto, se informa que el convoy de diseño propuesto en los estudios de consultoría, obedecen a la misma configuración estudiada para el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en el año 1978, que sirvió como base para el contrato de mejoramiento y rectificación del Canal del Dique en el año 1984.

Las condiciones de operación y los requerimientos tecnológicos han evolucionado sustancialmente en 46 años y como se ha manifestado en varias ocasiones, el diseño actual de las esclusas no está pensado a futuro. Insistimos en que los diseños deben ser actualizados para garantizar que el canal pueda atender de manera eficiente los convoyes modernos, evitando afectaciones a la competitividad del transporte fluvial y los retrocesos en infraestructura para Colombia.

2. Falta de acciones correctivas en condiciones críticas:

Como se evidencia en la respuesta de la ANI, no se han implementado mecanismos eficaces para garantizar la navegabilidad continua, especialmente en períodos donde los niveles del Canal del Dique están por debajo de las cotas mínimas. Esto contradice el objetivo principal del contrato de asegurar la navegabilidad los 365 días del año. Consideramos que deben explorarse alternativas viables, incluyendo tecnologías más avanzadas y esquemas de mantenimiento proactivos, para cumplir con este propósito.

3. Mantenimiento y navegabilidad del canal:

Reconocemos que el contrato del APP No. 005 de 2022 incluye indicadores técnicos que garantizan ciertos niveles de servicio. Sin embargo, insistimos en que estos indicadores no se están cumpliendo a cabalidad, lo que afecta la seguridad y eficiencia del transporte de carga. Es imperativo establecer un plan de contingencia que permita mantener las condiciones de navegabilidad bajo cualquier circunstancia.

4. Condiciones contractuales restrictivas:

Reconocemos las implicaciones financieras y ambientales que podrían derivarse de la actualización de diseños y estudios. No obstante, consideramos que estas no deben justificar la inacción ante la evidente necesidad de modernizar las esclusas y garantizar un nivel de servicio acorde con los estándares actuales. Las condiciones contractuales deben alinearse con el objetivo central del proyecto, que es mantener la competitividad y la sostenibilidad del transporte fluvial en Colombia.

Adicionalmente, el análisis del impacto de los diseños definitivos para las esclusas del Canal del Dique evidencia que dichas actualizaciones no solo limitan la navegabilidad y la competitividad del sistema fluvial, sino que también tienen consecuencias contrarias a los principios establecidos en el **Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 (PND)** y el **Plan Maestro Fluvial 2022 (PMF)**.

Implicaciones Financieras:

El PND y el PMF enfatizan la necesidad de priorizar proyectos que optimicen costos logísticos, fomenten la intermodalidad y reduzcan la brecha de inversión histórica en infraestructura fluvial (actualmente de solo el 0.8% del presupuesto de transporte). Con los diseños actuales, sin embargo, hacen todo lo contrario pues incrementan costos operativos y de mantenimiento al no considerar soluciones óptimas para la integración logística. Esto va en contravía de la meta de consolidar una red multimodal eficiente y sostenible que mejore la competitividad nacional.

Implicaciones ambientales:

Las obras propuestas en el Canal del Dique deben alinearse con una gestión sostenible de las cuencas hídricas y la protección de las comunidades ribereñas, tal como lo establece el PMF. Las restricciones actuales en los diseños de las esclusas no solo limitan la navegabilidad y reducen la competitividad, sino que también incrementan los costos y los riesgos ambientales. Esto se debe a que un mayor volumen de carga será desviado al transporte carretero, lo que generará un aumento significativo en las emisiones de CO², contraviniendo los objetivos estratégicos definidos en el PND y el PMF.

Es imprescindible revisar y ajustar estas propuestas para garantizar su alineación con los principios de sostenibilidad, eficiencia y desarrollo integral, fundamentales para el progreso competitivo y ambientalmente responsable del país.

Solicitud

- Se revisen y actualicen los diseños y estudios del Canal del Dique, ajustándolos a las condiciones y requerimientos actuales. Sobre todo, que se estructure una obra de infraestructura pensando en el futuro de la navegación y no a partir de diseños de hace 46 años.
- Se implemente un plan de mantenimiento más robusto, que contemple contingencias específicas en épocas de niveles bajos del río.
- Se convoque una mesa técnica para abordar estas inquietudes y trabajar en soluciones conjuntas.

También proponemos la creación de una mesa de trabajo técnica en la que podamos colaborar con la ANI y el concesionario para explorar alternativas viables que permitan alcanzar los objetivos del proyecto sin comprometer la operatividad del canal.

Por último, de la manera más respetuosa posible, invitamos al Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura a reflexionar sobre si resulta más perjudicial la afectación/sobre costo en un contrato estructurado con estudios de hace 46 años o el retroceso en infraestructura que tendría para todo un país el hecho de construir una obra con estudios absolutamente desactualizados y que acaba por completo la navegación fluvial en Colombia.

Agradecemos su pronta atención a esta solicitud y quedamos atentos a respuesta.

Cordialmente,

Fredy Melo

Presidente de la Federación Nacional de Navieros
contactofedenavi@fedenavi.co



Juan Pablo Remolina

Miembro de la Junta Directiva de Cormagdalena
Director Ejecutivo de Prosantander
direccionejecutiva@prosantander.org