

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA –
CORMAGDALENA
ACTA SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA No. 163**

En Barrancabermeja a los diecinueve (19) días del mes de julio de dos mil veintitrés (2023), previa convocatoria realizada por el Director Álvaro José Redondo Castillo, se reunió la junta Directiva de CORMAGDALENA en modalidad mixta, presencial y virtual, a través de la plataforma *Microsoft Teams* la cual facilita la comunicación simultánea y sucesiva de todos los miembros, permitiéndoles intervenir, deliberar y decidir válidamente, de todo lo cual se deja expresa constancia en la presente acta.

La Junta Directiva de CORMAGDALENA, contó con la asistencia y/o participación de los siguientes miembros:

MIEMBRO	CARGO
Doctor William Camargo Triana	Ministro de Transporte
Doctora María Constanza García A	Viceministra de Infraestructura
Doctora Sandra Vildary	Viceministro de Políticas de Normalización Ambiental
Doctor Arturo Bravo	Viceministro Turismo
Doctora Johanna Rochas	Viceministro de Minas
Doctora Marta Carvajalino	Viceministro de Desarrollo Rural
Doctor Mauricio Aguilar	Gobernador de Santander
Doctor Vicente Blel	Gobernador de Bolívar
Doctor Marco William Fonseca	Delegado por el Gobernador del Huila, mediante la absolución número 177 del 21 de julio del 2023
Doctor Alfonso Eljach Manrique	Alcalde Barrancabermeja - Santander
Doctor Henry Riaño	Alcalde Cimitarra - Santander
Doctor Roy Enrique García Sánchez	Alcalde El Banco – Magdalena
Doctor Alcides Guloso García	Alcalde Pinillos – Bolívar
Doctor Richar Fabián Cardozo	Alcalde Honda – Tolima
Doctor José Manuel Córdoba	Alcalde Tello – Huila
Doctor Carlos González	Representante Ecopetrol
Doctor Juan Pablo Remolina	Representante de los Gremios de Navegación

El doctor William Camargo Triana, ministro de Transporte y presidente de la Junta Directiva de Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena – (en adelante “CORMAGDALENA” y/o la “Corporación”), recibe con un cordial saludo a los miembros de la Junta Directiva y a los asistentes en la reunión, y les agradece su participación.

Acto seguido, se disculpa por no poder asistir de manera presencial a la Junta Directiva, debido a la emergencia en la vía al Llano la cual ha obligado su presencia. De igual manera, solicitó comprensión de la Junta Directiva en caso de que tuviera que desconectarse momentáneamente debido a un compromiso paralelo, procede a la instalación de la misma.

A continuación, se le cede el uso de la palabra al director ejecutivo (e) el Doctor Álvaro Redondo el cual procede a leer el orden del día que se transcribe a continuación:

- I. Verificación de Quórum
- II. Lectura y aprobación del orden del día
- III. Aprobación del Acta No. 162 del 30 de enero de 2023
- IV. Presentación del proyecto del río Magdalena
- V. Presentación del plan de dragado
- VI. Presentación del avance del proyecto de construcción de muelles fluviales
- VII. Propositiones y varios

II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El orden del día fue aprobado de manera unánime por los miembros de la Junta Directiva de Cormagdalena.

Seguidamente el viceministro de turismo el Dr. Arturo Bravo hace la solicitud para definir el alcance del punto 4 “Presentación del Proyecto del Río Magdalena.” El cual comprende entre km -2 Bocas de Ceniza hasta km 922 Puerto Salgar.

III. APROBACION DEL ACTA No. 162 DEL 30 DE ENERO DEL 2023

El Acta No. 162 del 30 de enero del 2023 fue aprobada de manera unánime por la Junta Directiva, con la observación de la viceministra de Infraestructura la Dra. María Constanza García en la cual puntualiza que el representante del Ministerio de Transporte, quien estuvo en la junta del acta No. 162 fue el viceministro de transporte el Dr. Eduardo Enríquez.

IV. PRESENTACION PROYECTO RÍO MAGDALENA.

Al inicio a la presentación del proyecto de navegabilidad del río Magdalena, se cuenta con una breve intervención de la viceministra de infraestructura María Constanza García en donde expresa que, desde el inicio del gobierno, el Ministerio ha brindado su apoyo a Cormagdalena en la estructuración del proyecto, ahora obra pública. Este parte de la decisión previa sobre la Asociación Público-Privada (APP) que había sido diseñada por la ANI.

Durante los últimos meses, los equipos técnicos tanto del Ministerio como de Cormagdalena han trabajado en revisar la mejor forma de sacar adelante el proyecto y garantizar el plan de dragado; identificando, las obras de ingeniería necesarias para

controlar la sedimentación en el río. Este es un enfoque a largo plazo, lo que implica la celebración de contratos de larga duración.

El proyecto se considera estratégico, y se estima una inversión de 2 billones de pesos, utilizando los recursos que se habían destinado para la APP. El Ministerio continúa firme en su compromiso de acompañar a Cormagdalena en la cofinanciación de este proyecto, reafirmando la importancia y relevancia que tiene para el desarrollo de la región.

A continuación, el Dr. Álvaro Redondo tomó la palabra para iniciar la presentación del proyecto, ratificando lo expuesto por la viceministra y haciendo hincapié en la ampliación del mismo, gracias al resultado de la reunión sostenida con la participación del Dr. Richard Fabian Cardozo, alcalde de Honda – Tolima.

El Dr. Álvaro Redondo mencionó que, gracias a las mesas técnicas y las solicitudes realizadas por los departamentos de Huila y Tolima, se logró incluir el tramo entre Barrancabermeja y Puerto Salgar en el proyecto, lo que representa aproximadamente 245 km adicionales de navegabilidad.

Proyecto del río Magdalena

Datos generales del proyecto

Tipo de proyecto:	Obra pública
Estructural:	Siempre Cormagdalena
Presupuesto aproximado:	2,02 billones de pesos
Longitud Origen - Destino:	920 km
Principales actividades del proyecto: costos preliminares	
OPEX	965 mil millones
CAPEX	1,056 mil millones

Costos aproximados sujetos a cambios

Proyecto río Magdalena – alcance

- Adquisición equipos de draga Barranquilla (B) – Río (R)**
Mejorar el mantenimiento del canal navegable, optimización de los costos de dragado y adquisición de equipos de draga de última generación para dragar los canales máximos y fluviales.
- Obras de encauzamiento**
Mejorar la estabilidad y navegabilidad del canal navegable y el tránsito de buques y barcos con la mayor capacidad de carga.
- Plan de dragado**
Permitir economías de escala, estabilidad y recuperación de la confianza logística de los usuarios del canal navegable.
- Plan de monitoreo**
Permitir el seguimiento técnico y científico integral de la evolución de las condiciones hidromorfológicas y sedimentológicas del río Magdalena.

Se inicia la presentación con una breve descripción de los datos generales del proyecto y se habla de cómo los 2,02 billones de pesos estipulados para el proyecto se dividen en dos categorías: OPEX y CAPEX.

El OPEX se aproxima a los 965 mil millones de pesos y abarca el plan de dragado, el seguimiento integral y la asistencia técnica, así como el mantenimiento y operación de las dragas y los diseños definitivos de las obras de encauzamiento. Además, también incluye el plan de monitoreo y la factibilidad de la navegabilidad entre Barrancabermeja y Puerto Salgar.

Por otro lado, el CAPEX representa un monto ligeramente superior a 1,056 mil millones de pesos. En esta categoría, se contemplan las obras de encauzamiento, la rehabilitación y la adquisición de equipos de draga.

En esta fase también se explican la división y los hitos importantes del mismo, que se dividen en cuatro, y aunque es un proyecto único, se ha procurado darles vida propia debido a sus distintas dinámicas en tiempo y ejecución.

En primer lugar, el proyecto contempla la adquisición de dragas tanto para Barranquilla como para la zona entre Barranquilla y Barrancabermeja. En segundo lugar, se enfoca

en las obras de encauzamiento, cuyo propósito es diseñar y construir la infraestructura necesaria a lo largo y ancho del río para controlar la sedimentación y mantener la estabilidad y navegabilidad. El tercer hito comprende el plan de dragado, que se extiende desde el kilómetro -2 hasta el kilómetro 929, con el objetivo de garantizar una navegación continua y estable, superando las dificultades presentes en las campañas de dragado anteriores.

Por último, el cuarto hito es el plan de monitoreo, considerado como una oportunidad para Cormagdalena de fortalecerse mediante tecnología y un equipo humano capacitado, lo que permitirá minimizar riesgos en la toma de decisiones y obtener información precisa sobre los movimientos en toda la extensión del río Magdalena. Para ello, se proyecta ubicar centrales de monitoreo estratégicas en Honda, Barrancabermeja y Barranquilla.



A continuación, se presenta un resumen del cronograma del proyecto. Cabe destacar que detrás de este resumen se encuentra un tablero de control que se actualiza diariamente para medir los avances; además, cada lunes se lleva a cabo un comité técnico por parte de Cormagdalena para revisar el progreso y el cronograma. El mes de julio es un mes crucial, ya que empiezan a visualizarse resultados significativos, lo que permitirá tomar decisiones importantes.

Desde el mes de febrero, se han estado estudiando alternativas técnicas y se ha avanzado de manera significativa, cumpliendo con el cronograma establecido hasta julio de 2023. La estructuración técnica, económica, financiera y legal del plan de dragado, equipos de draga y plan de monitoreo ya están completas; para el 30 de julio, se esperan los informes finales con algunas observaciones menores. No obstante, se garantiza a la Junta Directiva que tanto el plan de dragado como los equipos de draga ya tienen decisiones están por encima del 90% de avance.

El inicio de la contratación para el plan de dragado, equipos de draga y plan de monitoreo está previsto entre julio y octubre de 2023. Estas fechas se han elegido debido a la finalización de la estructuración técnica y en consideración a la estabilidad que se busca dentro del marco del gobierno con relación al plan de dragado.

Actualmente, hay contratos de dragado vigentes, no solo para Barranquilla, sino también para el tramo entre Barrancabermeja y Barranquilla, específicamente en Pinillo. Estos contratos finalizan en octubre de 2023, lo que permitirá iniciar con los nuevos contratos proyectados hasta agosto de 2026.

Finalmente, en relación con la estructuración de factibilidad de las obras de encauzamiento, se tomarán en cuenta los estudios previamente realizados cuando el proyecto estaba concebido como una Asociación Público-Privada (APP). En la actualidad, estos estudios están siendo cuidadosamente revisados y validados bajo la supervisión de la subdirección de navegación. Asimismo, se está buscando el respaldo de instituciones académicas a nivel nacional para validar la información recopilada.

Se proyecta que para febrero de 2024 se contarán con los diseños de encauzamiento aprobados, lo que permitirá iniciar las obras correspondientes en el mes de junio del mismo año. Se estima que la ejecución de estas obras de encauzamiento tomará alrededor de 4 años, debido a la magnitud y complejidad del proyecto. A continuación, se comparte en esta acta, el cronograma de alternativas técnicas, para una mayor ilustración:



El cronograma de alternativas técnicas muestra un resumen de todos los hitos establecidos. Actualmente, se está superando el 50% del programa, lo que es un avance significativo hasta la fecha.

La estructuración económica, financiera y legal del dragado es una diapositiva importante que destaca las fechas clave en el proceso de planificación y desarrollo del proyecto.



Una vez que todo esté organizado y en línea con el cronograma, el siguiente paso será la contratación, que incluirá el dragado, equipos de draga y el plan de monitoreo.

Las fechas expuestas están planificadas de acuerdo con el cronograma, y la intención es comenzar este proceso en el mes de agosto. Además, se menciona un contrato administrativo para la construcción de la draga para el acceso al Puerto de Barranquilla. Se ha avanzado en un documento de entendimiento con Cotecmar, el cual se espera que se firme el 1 de noviembre, en lugar de la fecha indicada erróneamente en la presentación, que era el 18 de octubre.



En el proceso de obras de encauzamiento, es de suma importancia ejercer un cuidado meticuloso. En este sentido, está previsto contratar una consultoría con la academia en agosto, con el objetivo de validar la información y contar con diseños definitivos para que inicien las obras en septiembre del 2024. Es importante destacar que la fecha está sujeta a la aprobación del presupuesto por parte de la Dirección Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda.

Vigencias futuras dragado canal de acceso al Puerto de Barranquilla y Barrancabermeja – Barranquilla

		CRONOGRAMA																
		PROYECTO RÍO MAGDALENA																
HITO	ACTIVIDAD	2023				2024				2025				2026				
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III		
Plan de dragado Barrancabermeja - Barranquilla (incluido el canal de acceso al Puerto de Barranquilla)	Estructuración técnica																	
	Trámite vigencia futura ordinaria																	
	Proceso pre-contractual																	
	Adjudicación																	
	Ejecución de obras																	
Productos a entregar		Canal navegable mantenido																
		2023				2024				2025				2026				
		CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	CAPB	Barranca- B/quilla	
Monto de inversión obra e interventoría		\$15.839	\$5.217	\$103.786	\$33.888	\$109.077	\$35.032	\$66.873	\$23.676									
Total por vigencia		\$21.056				\$137.674				\$144.689				\$90.547				
Total Inversión 2023 - 2026		\$393.966																

Cifras en millones de pesos - pendiente autorización de las vigencias futuras por parte de DNP y MHCP

En resumen, se proyecta hasta el año 2026 el cumplimiento riguroso de los programas establecidos, con avances significativos en la estructuración técnica del proyecto. Los recursos del Gobierno Nacional que se destinan a Cormagdalena se han incrementado progresivamente en los últimos años, y se espera que para el año 2026 alcancen un total de \$393,900 millones.

En relación con la navegabilidad del río Magdalena, la viceministra de infraestructura María Constanza García destaca y enfatiza, la importancia de enfocarse en el desarrollo

integral del proyecto, no solo desde el punto de vista de la infraestructura y navegabilidad, sino que deben considerarse aspectos sociales, ambientales, agrícolas y turísticos; procurando promover el transporte fluvial como una opción sostenible y potenciar las oportunidades que ofrece el río para el desarrollo regional en los diversos ámbitos.

Con el objetivo de dar claridad a la Junta Directiva, la viceministra proporciona información relevante sobre los recursos destinados al proyecto de navegabilidad del río Magdalena. Durante el año 2022, el Ministerio de Transporte trasladó a Cormagdalena un total de \$179,000 millones, y este año se adicionaron \$48,000 millones, alcanzando un total de \$231,000 millones de pesos. Estos recursos son provenientes del Gobierno nacional y se destinan específicamente a Cormagdalena para su inversión en el área de navegabilidad.

Además, se destaca que estos recursos están garantizados actualmente por el Ministerio de Transporte, basándose en el flujo de recursos generado año tras año. Para el año 2024, se prevé un presupuesto aproximado de \$200,000 millones, que será destinado al plan de dragado, asegurando su financiación a través de recursos nacionales gestionados por el Ministerio de Transporte y girados a Cormagdalena.

La viceministra de infraestructura María Constanza García enfatiza la necesidad de trabajar en conjunto con otros Ministerios para aprovechar los beneficios del proyecto y asegurar su desarrollo integral, abordando temas como el social, ambiental, agrícola y turístico. El objetivo es que el proyecto de navegabilidad del río Magdalena sea una iniciativa que beneficie a múltiples sectores y contribuya al desarrollo sostenible de la región.

El Dr. Álvaro Redondo expone posteriormente video de la draga para el canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

En una nueva instancia, la viceministra de infraestructura María Constanza García, hace hincapié sobre la estabilidad lograda en los últimos 6 meses en el canal de acceso con los calados, lo que representa un importante avance. Sin embargo, este canal de acceso sigue presentando altos niveles de dragado, habiendo dragado más de 4 millones de metros cúbicos sedimentos solo el año pasado.

Es relevante mencionar que todas las actividades relacionadas con el río Magdalena son gestionadas por Cormagdalena, mientras que en otros canales y ríos operamos con INVIAS. En este sentido, actualmente estamos trabajando en un contrato para el dragado del puerto de Tumaco, con una inversión de \$15,000 millones de pesos; además, se está sobre el estudio del dragado de mantenimiento en el puerto de Buenaventura, que requerirá una inversión de \$24,000 millones de pesos. Así mismo, se adjudicará el dragado en las bocas del río Atrato, con una inversión de \$28,000 millones de pesos. Todos estos datos son compartidos para poner en perspectiva la magnitud de la inversión realizada en el río Magdalena.

Que, adicional a ello, atendiendo a la relevancia de la draga, las obras civiles y la capacidad de respuesta, este proyecto es de gran importancia debido a la envergadura de las tareas y la necesidad de mantener la navegabilidad del río y las obras de encauzamiento que se requieren se convierten en la inversión más importante y tenemos que verlo así; Sin embargo, la planeación de las obras civiles, es lo que realmente nos van a permitir garantizar la estabilidad en la operación del río y especialmente el canal de acceso al puerto de servicio que tiene.

El Dr. Álvaro Redondo ratifica las palabras de la viceministra sobre la importancia del dragado y las obras de encauzamiento para el proyecto del río Magdalena. Se proyecta reducir significativamente el dragado en los próximos años y garantizar la estabilidad del canal de acceso al puerto.

En una nueva intervención, el alcalde Barrancabermeja el Doctor Alfonso Eljach Manrique destaca la importancia de pasar de APP a Obra Pública y menciona que como Junta Directiva deben evaluar detalladamente el proyecto antes de la fase de los recursos. Se sugiere hacer una exposición técnica para analizar la magnitud del proyecto y asegurar que las dragas cumplan con los requerimientos necesarios.

La viceministra respalda la propuesta, pero sugiere que los equipos técnicos se involucren en el proceso, incluyendo actores como la academia, Cotecmar, Dimar, entre otros. Destaca la importancia de recibir retroalimentación para asegurar la tranquilidad en la toma de decisiones. También menciona que, al pasar de APP a obra pública, se requiere un análisis comparativo público-privado y hace referencia a experiencias previas fallidas en APP debido a la falta de explotación real del proyecto. Subraya que la financiación podría resolverse mediante banca como Findeter y vigencias futuras del Gobierno Nacional. Se sugiere incorporar un equipo técnico que acompañe a Cormagdalena para evitar posibles devoluciones en el proceso de estructuración.

Adicionalmente destaca que en la APP hubo dos procesos fallidos. Esta obra se financia en un 90% con vigencias futuras, con ingresos provenientes de la contraprestación portuaria y uso de la hidro vía del río Magdalena, que ascienden a unos 30,000 millones de pesos.

El Gobernador de Bolívar Doctor Vicente Blel, felicita al Dr. Álvaro Redondo y está de acuerdo con el viceministro Bravo respecto a la denominación del proyecto como un Megaproyecto, dado que es la obra más importante para la navegabilidad del río Magdalena, considerado la principal autopista del país. También sugiere que se vincule con otro Megaproyecto en la región de la Mojana en Bolívar, y enfatiza la importancia del acompañamiento de la autoridad ambiental para evitar futuros inconvenientes.

Posteriormente, el Doctor Álvaro Redondo explica que se adquirirán 3 dragas para el río Magdalena, con un presupuesto total de \$400 mil millones de pesos. Se solicitarán vigencias futuras para los próximos 3 años, con asignaciones estimadas de \$102,600 millones en 2024, \$134,097 millones en 2025 y \$138,558 millones en 2026.

V PRESENTACION DEL PLAN DE DRAGADO

En el desarrollo de la presentación, el Doctor Álvaro resume las intervenciones que se están realizando en el plan de dragado. Comienza por mencionar la inversión de \$82,358 millones en Barranquilla y el trabajo realizado por la ANI en el Dragado Canal del Dique con una inversión de \$10,000 millones en el brazo de Mompox. Además, destaca la existencia de un contrato vigente en Barrancabermeja - Pinillos.

En cuanto a Barranquilla, se informa que actualmente hay un contrato vigente que ha alcanzado el 56% de ejecución, equivalente a 2,231,300 metros cúbicos. Se estima que este contrato finalizará en octubre, aunque existe la posibilidad de realizar una adición solo en términos de tiempo hasta el 30 de octubre.



En la presentación se muestra la gráfica del Calado Operativo, y es destacable que entre enero y diciembre de 2022 nunca alcanzó el nivel de calado que se ha mantenido durante los últimos 5 meses. Esta estabilidad permite el ingreso de grandes embarcaciones. También se muestran las gráficas de carga, donde se evidencia que de enero a julio de 2022 fue de \$6,500, pero con un calado estable actual, es muy probable superar dicha cifra al cierre de 2022.





A continuación, se expuso el progreso en el tramo de Barrancabermeja - Barranquilla. Actualmente, esta sección cuenta con una intervención hasta el 21 de julio, con un contrato total de \$22,366,084,478. Próximamente, se empalmará con un nuevo proceso que iniciará el primero de agosto, adjudicado el 21 de junio y auditado el 14 de julio. Esto garantiza que solo habrá un periodo de 8 días sin intervención de dragado. Además, se presentó la carga del río Magdalena, evidenciando que se ha alcanzado el 50% de la carga del año anterior.



En el Brazo de Mompox, se está llevando a cabo una intervención que tiene un valor aproximado de 31,600 millones de pesos y abarca 2,416,000 m³, con un avance de ejecución del 93%. Esta intervención también contribuirá al desarrollo del turismo, ya que se han recibido varias solicitudes e iniciativas para promover el turismo fluvial en la zona.



Continuando con la información del proyecto de estabilización de la margen derecha del río Magdalena, se informa que actualmente cuenta con una sentencia y se tiene previsto que inicie la próxima semana en Salamina. En este proyecto se llevará a cabo una intervención en la isla de Tamarindo con un volumen de 1,607,000 metros cúbicos. Es

importante mencionar que esta obra cuenta con la participación de INVIAS y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo. Además, se ha adjudicado el contrato y la fecha de inicio está programada para el 26 de julio.

Proyecto de estabilización de la margen derecha del río Magdalena - sector Salamina

Dragado de perfilamiento de la isla Tamarindo en el río Magdalena a la altura del municipio de Salamina

Contrato interadministrativo 0286-2022, celebrado con FINDETER.

- Valor de la obra: \$28.136.282.077
- Volumen total contractual: 1'622.668 m3
- Adjudicación de la obra: 7 de junio de 2023
- Valor interventoria: \$1.062.988.570
- Adjudicación interventoria: 27 de junio 2023
- Fecha de inicio: 26 de julio 2023

INVERSIÓN HITO 2

ACTIVIDADES	OBRA	INTERV.
RENOVA	\$ 27.944.517.927	\$ 1.346.941.248
ESTABILIZACIÓN	\$ 54.438.088.040	\$ 3.815.643.363
CONTROL DE TRANSCORRIMIENTOS	\$ 6.583.814.238	\$ 425.887.137
ACTIVIDADES NO TÉCNICAS	\$ 88.265.852.085	\$ 6.188.011.746
GRAN TOTAL	\$ 1.324.288.221	\$ 1.324.288.221
IMPORTE	\$ 55.790.182.962	

Estabilización orilla:
Construcción de 7 espaldones

Nº	Long (m)	Dirección	Áncora (m)
1	155	N 30° O	38
2	115	N 30° O	29
3	25	N 30° O	6
4	100	N 30° O	25
5	100	N 30° O	25
6	115	N 30° O	29
7	70	N 30° O	18

Control Inundaciones:
Construcción 1 dique de longitud 10km desde Salamina hasta el Piñon.

ESTUDIOS Y DISEÑOS DE INGENIERÍA DETALLADA INTEGRAL A FASE 3 DE LA VARIANTE DE LA VÍA 2181 PLATO - SALAMINA EN EL SECTOR EL PIÑÓN - SALAMINA Y DE LAS OBRAS DE ESTABILIZACIÓN Y PROTECCIÓN DE LA MARGEN DERECHA DEL RÍO MAGDALENA EN EL SECTOR AFERENTE A LA ISLA TAMARINDO*

Antes de iniciar la exposición de este punto en la agenda y cerrar el cuarto punto referente a comentarios sobre el Proyecto del Río Magdalena, la viceministra da la palabra al Doctor Juan Pablo Remolina y a la viceministra Sandra Vilardy, encargada de Políticas de Normalización Ambiental.

El Doctor Juan Pablo Remolina comparte la importancia de las obras civiles, pero también destaca algunas inquietudes. En primer lugar, menciona que el proyecto ha aumentado de 668 km a 929 km, y aunque el tramo Barranca - Puerto Salgar no incluye obras de encauzamiento, sugiere analizar si hay recursos asignados para ello y cómo se distribuyen los recursos con el aumento del alcance. Además, señala que el presupuesto no se ha modificado, lo que lleva a preguntarse sobre el valor de los ítems.

En relación con la asamblea de noviembre de 2022, donde se esperaba iniciar las obras en agosto del presente año, se destaca que se han destinado más de 2 millones de dólares para estudios que aún no se han validado, lo cual genera incertidumbre sobre el valor del contrato y los resultados que se obtendrán en un año.

También se plantea la inquietud sobre el riesgo y las metas en cuanto al mantenimiento del calado. Se resalta el análisis juicioso en Barranquilla, pero se destaca la ausencia de un análisis similar para Barrancabermeja - Pinillos, que es una navegación crucial para el río Magdalena. Se espera que el Gobierno concrete mejoras en esta área y que las obras avancen de manera efectiva para el beneficio de todos.

Se procede con la intervención de la viceministra Sandra Vilardy, donde precisa que es un proyecto de gran oportunidad y de articulación intersectorial desde obviamente transporte, turismo, ambiente. Que, según los cambios presentados a hoy, le surge la inquietud de que si en el 2015 la ANLA recibió una solicitud para evaluar si las obras requerían una Licencia Ambiental o algún trámite ambiental, y en ese momento se determinó que no era necesario; considera, que el proyecto ha experimentado ajustes desde entonces, incluyendo la identificación de áreas concretas asociadas a áreas protegidas. En este orden de ideas, ella manifiesta que, hasta el momento, la ANLA no

ha recibido una nueva solicitud o complementación de las áreas de intervención por parte del proyecto.

Entonces surge preocupación por las obras presentadas en Salamina y Barranquilla, ya que estas áreas pertenecen al humedal Ramsar "Ciénaga Grande de Santa Marta", un humedal de importancia internacional. En 2016, se incluyó en el registro de Montreux, que es un instrumento de la Convención Internacional para áreas en estado crítico. El Gobierno nacional tiene recomendaciones especiales para la toma de decisiones en el área de influencia y el manejo del agua que entra y sale del sistema. Por lo cual invita a Cormagdalena a ajustar el proyecto y realizar una nueva solicitud a ANLA, definiendo las áreas concretas de intervención, siguiendo el ejemplo de lo que se hizo en la carta del 2015.

En segundo lugar, considera la viceministra Vilardy, que todos hemos visto las afectaciones del fenómeno del niño en el río Magdalena, especialmente en el canal navegable, ustedes saben que ya está decretado y anunciado, el fenómeno del niño por la Organización Meteorológica Mundial. Por lo cual, sabemos que hay más de un 55% de probabilidades para que en el último trimestre del año y el primer trimestre del próximo sea un niño entre moderado y fuerte. Eso, tiene una repercusión, muy importante el cálao del río, no necesariamente de manera inmediata, pero sí hay un efecto traslapado en el tiempo. Entonces su pregunta consiste en conocer si en el plan de dragado, si en el estudio de la Universidad del Norte, colegas de su vida científica anterior, con los cuales ha trabajado y conoce la calidad científica de ellos en los temas hídricos hidrológicos, si se están teniendo en cuenta; ella considera, que es muy importante que este proyecto tan maravilloso sea esa nueva oportunidad de articular, dado que es una preparación importante para la variabilidad climática en términos del plan de Dragados es necesaria. Cree que al final, son los recursos de los impuestos de los colombianos y se tienen que invertir de la mejor manera. Hoy en día tenemos ciencia y la ciencia la tenemos que estar ajustando a términos con la variabilidad climática, porque si no las inversiones, pues no necesariamente van a tener la en la rentabilidad y el impacto deseado.

En tercer lugar, quiero resaltar la importancia de abordar las causas fundamentales de la sedimentación en el río Magdalena. Estas causas están relacionadas con la deforestación en las cordilleras, que aumenta el nivel de sedimentos, y la pérdida de las trampas naturales de sedimentos, como las planicies de inundación y las ciénagas. Es crucial que las inversiones también se enfoquen en aumentar la capacidad de retención de sedimentos naturales para mejorar la resiliencia del río.

Las soluciones basadas en la naturaleza son de gran relevancia en estos tiempos climáticos, y desde Naciones Unidas y otras instancias científicas se promueve su implementación. Invito a Cormagdalena a considerar esta perspectiva en las mesas de discusión, ya que invertir en la recuperación de trampas naturales de sedimento puede ser una opción más costo-eficiente y beneficiosas para el turismo y la biodiversidad.

El río Magdalena es más que un canal navegable; es el sustento de muchas personas y alberga una rica biodiversidad en estado de degradación. Un estudio del Instituto Humboldt mostró una dramática pérdida de más del 70% de especies de peces de importancia comercial. Por lo tanto, este es el momento adecuado para una mejor articulación en el proyecto de navegabilidad, considerando su impacto en otras dimensiones del río y teniendo en cuenta las condiciones climáticas actuales.

Después de la intervención de la viceministra Sandra Vilardy de Políticas de Normalización Ambiental, la viceministra María Constanza García reiteró la importancia de un enfoque integral para el proyecto. Se comprometió a convocar espacios técnicos con el Ministerio del Ambiente para seleccionar un equipo que brinde acompañamiento y retroalimentación.

Destacó que no solo debemos hablar del río Magdalena, sino de la fuente de este y otras dinámicas y retos que van más allá de la sedimentación. Es fundamental abordar la recuperación del cuerpo de agua de manera ordenada.

Posteriormente se da el uso de la palabra al delegado del Gobernador del Huila, el Dr. Marco William Fonseca Díaz, quien menciona que con el objetivo de retomar y adherirse a lo mencionado anteriormente por el Gobernador de Santander Mauricio Aguilar Hurtado quien habló sobre el cambio de dragados. Destaca la solicitud del Gobernador Luis Enrique Dussán López a través de su delegado, para que se dé el dragado entre Neiva-Gabriel.

Luego, se presenta la intervención del alcalde del municipio Cimitarra-Santander Henry Riaño con dos preguntas clave. La primera se refiere a las barcazas y su posibilidad de navegar entre Barrancabermeja y Puerto Salgar para realizar el dragado. El contexto de la pregunta es la presencia de ciénagas en alto riesgo de rotura en el municipio de Cimitarra, lo que podría tener graves consecuencias ambientales si no se prioriza el dragado en la Ciénaga del Chucurí.

Señala que los dragados realizados en otros sectores han mitigado los riesgos y la sedimentación en esas áreas, pero insiste en la importancia de priorizar el dragado de Puerto Boyacá a Barrancabermeja, especialmente en áreas como la desembocadura del río Carare y los sectores de cuenca cuyana y puerto parra la Sierra Chucurí. De no hacerlo, la ciénaga en el Magdalena Medio podría desaparecer en dos o tres años, lo que tendría un impacto significativo en el sector pesquero de la región. Se menciona la importancia de conservar las ciénagas y mejorar su protección, especialmente en la parte baja del Magdalena Medio, que es una gran fuente de producción pesquera hacia el mar y el Alto Magdalena.

Continuamos con la intervención del alcalde del Banco Magdalena Roy Enrique García Sánchez, quien agradece el constante contacto con el Doctor Álvaro Redondo y comenta sobre el proceso de contratación del tipo de dragado. Reconoce que técnicamente, estos puntos agregados pueden ser variables debido a que la situación del río es cambiante y

la sedimentación fluctúa en el tiempo. Por lo tanto, sugiere que este proceso no sea demasiado rígido y permita cierta flexibilidad para adaptarse a las condiciones cambiantes del río.

El alcalde ejemplifica un caso reciente donde informó a la unidad de riesgo hace 15 días, pero aún no ha recibido respuesta. Explica que el río está retrocediendo sobre un corregimiento y afectando la primera calle, lo que causa embarrancamiento. Por lo tanto, enfatiza la importancia de que los procesos de dragado sean dinámicos y permitan intervenciones oportunas para responder a situaciones emergentes.

Finalmente, expone su preocupación frente a los cambios de ministro y la situación de encargo del director. Solicita que se designe pronto un director en propiedad para garantizar la continuidad del plan y evitar interrupciones en el proceso.

En la siguiente intervención, el alcalde de Barrancabermeja se une a las voces anteriores para resaltar la labor del Dr. Álvaro Redondo y propone formalmente darle estabilidad y continuidad en el cargo de director. Además, menciona la urgencia de modificar la ley para fortalecer la capacidad operativa del río Magdalena en aspectos turísticos y otros.

El Doctor José Manuel Córdoba, alcalde de Tello – Huila, también se suma a los elogios por el excelente trabajo del director y hace un llamado para definir la situación de interinidad. Enfatiza la importancia de modificar la estructura actual de Cormagdalena para que tenga un alcance más amplio y mayor capacidad presupuestal, ya que actualmente no cuenta con mecanismos vinculantes para otras instancias que forman parte de la corporación.

Además, se menciona la necesidad de revisar el plan maestro de manejo integral de la Cuenca del Río Magdalena, que ya ha sido concluido, para implementar acciones relevantes que permitan una mejor gestión de la cuenca. Se destaca la importancia del diálogo y la reforma para abordar estos temas de manera urgente desde el Gobierno Nacional.

La viceministra María Constanza García, como miembro de la junta, destaca la importancia de una visión integral para la Cuenca del río Magdalena. Se menciona que el proyecto del río ya no se limita a los 660 km de Barranca Barranquilla, sino que abarca 240 km adicionales. Se enfatiza la relevancia de considerar tanto la navegabilidad como otros aspectos relacionados con la naturaleza de los recursos y los ministerios involucrados.

Sin embargo, es fundamental mencionar que es el Ministerio de Transporte quien está apalancando esta inversión y tiene como propósito llevar carga al modo fluvial. Actualmente, movilizamos en el país 300 millones de toneladas, de las cuales el 85% se traslada por carretera. Sin embargo, somos conscientes de que el modo fluvial es más competitivo, lo que nos impulsa a buscar mejoras en el transporte ferroviario y fluvial. El río Magdalena representa para el sector transporte una oportunidad que hemos estado trabajando arduamente y es la razón de la movilización de los recursos.

Sin embargo, claramente hay otros actores que hacen parte de la Junta, el Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Turismo, el Ministerio de Agricultura, el Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Transporte; no es una casualidad, es porque son los Ministerios del Gobierno que tienen relación con la Cuenca del río. En este orden de ideas, la Vice Ministra hace una solicitud al Doctor Álvaro Redondo, en que es en la siguiente Junta nos puedan presentar a los miembros de Junta partiendo de ese plan maestro, esa visión integral.

Se menciona que el río Magdalena tiene recursos de regalías disponibles, y se revisan proyectos en el Ministerio para que se presenten a Cormagdalena. Se destaca la necesidad de una visión integral que permita dinamizar el territorio y aprovechar el potencial del modo fluvial para el transporte de carga.

Se hace un llamado a convocar a los ministerios del sector de la Junta Directiva para presentar una visión integral del proyecto y revisar el tema de riesgo en la Cuenca del río. Se solicita un informe mensual de los avances en la estructuración del proyecto.

Se concede la intervención al Doctor Juan Pablo Remolina Representante de los Gremios de Navegación, quien menciona el sobre el tema de las obras, es importante destacar que existe una diferencia entre el modelo de Asociación Público-Privada (APP) concebido inicialmente y lo que se está llevando a cabo actualmente. En este momento, se busca identificar las obras necesarias para el correcto funcionamiento del proyecto.

A diferencia del modelo APP, donde el riesgo se traslada al sector privado y este decide qué obras realizar para garantizar la rentabilidad de su negocio, en esta instancia, junto con el Dr. Álvaro Redondo y el equipo de Cormagdalena, se ha optado por no simplemente copiar las obras definidas en la APP. En cambio, se busca determinar las obras verdaderamente necesarias, teniendo en cuenta los recursos disponibles y el presupuesto asignado.

El análisis técnico en curso nos permitirá evaluar si se requiere más o menos recursos para las obras. Como entidad pública, asumimos el riesgo y, en consecuencia, debemos diseñar y estructurar adecuadamente las obras necesarias para garantizar la navegabilidad y abordar los temas de riesgo en el río.

En resumen, se está realizando un análisis detallado para identificar y priorizar las obras esenciales, asegurándonos de que los recursos se utilicen de manera óptima para cumplir con el propósito del proyecto y garantizar la seguridad en la navegación del río Magdalena.

En conclusión, se hacen peticiones para mantener informados a los miembros de la junta sobre los avances del proceso y presentar una visión integral en la siguiente reunión. Se insta a utilizar los recursos de regalías disponibles y se destaca la necesidad de revisar una reforma para mayor integralidad en Cormagdalena. Antes de concluir se suma al

tema de la estabilidad del director.

El Dr. Álvaro Redondo reitera la importancia de la responsabilidad en el tema de las obras de encauzamiento y la necesidad de tener tranquilidad al proceder debido al riesgo que implica para la entidad pública.

Una vez finalizadas las intervenciones, se procede a la presentación del proyecto de muelles fluviales. Esta iniciativa es una instrucción tanto del Ministerio del Gobierno como del Presidente y forma parte de las metas estipuladas en el Plan de Desarrollo. Compartimos esta propuesta con INVIAS, que incluye la construcción de 105 modelos de muelles.



Con este proyecto, pasaremos de tener 21 a 58 muelles en los próximos 2 años, gracias a un estudio exhaustivo realizado a lo largo de la orilla del río Magdalena para su identificación. El proyecto se divide en dos etapas, con 29 muelles para el próximo año y una cifra similar para el 2025. La inversión aproximada será de 45 mil millones de pesos con recursos provenientes de regalías.



Además, se menciona la rehabilitación del muelle Yuma, para el cual se han asignado recursos para el muelle su sede. La adjudicación de la sede se realizará la próxima semana. El presupuesto total de inversión asciende a \$3,878,668,996.

También se tiene prevista una intervención en la sede de Cormagdalena, con el objetivo de recuperar estas dos infraestructuras, con un valor aproximado de 2,074 millones de pesos, ya adjudicados. Nuestra meta es reactivar comercialmente el transporte fluvial en esta región.

La viceministra de infraestructura María Constanza García solicita presentar este proyecto en el comité directivo del sector transporte y coordinarse con el Ministerio para que el viceministerio de transporte, junto con la Inspección Fluvial, trabajen en la habilitación exitosa y ordenada del servicio sobre esta infraestructura.

COLOMBIA
VIDA

Mantenimiento y adecuación sedes Cormagdalena - Barrancabermeja - Terminal fluvial Yuma - Magangué

CORMAGDALENA

Proyecto destinado a la recuperación de las instalaciones del terminal fluvial del Yuma, como eje intermodal de transporte de pasajeros y mercancías para el Magdalena Medio.

Mantenimiento de las sedes de la Corporación, con el objetivo de mejorar las condiciones de trabajo de los empleados y contratistas de la Corporación.

La inversión valor total:
\$2.074.000.000

A continuación, el Dr. Álvaro Redondo presenta una propuesta a la junta: trasladar la sede de Cormagdalena a Yuma con el fin de preservar la edificación existente en donde funcionan las oficinas de Barrancabermeja y convertirla en el Centro de Investigación de Cormagdalena.

VII PROPOSICIONES Y VARIOS

Se realizan varias intervenciones durante la Junta. El alcalde de Pinillos, el doctor Alcides Guloso García, menciona la terminal multimodal construida en Magangué, que representa una gran inversión por parte de Cormagdalena, pero lamentablemente no está prestando servicios en la actualidad. Se solicita al señor director que revise el contrato de operaciones de esa terminal, ya que no es adecuado que esté cerrada y haya sido entregada a una empresa sin experiencia en transporte fluvial ni terrestre.

Posteriormente el Representante de los gremios Juan Pablo Remolina, plantea la necesidad de establecer mecanismos para que las Juntas Directivas se realicen con mayor regularidad, sugiriendo una periodicidad de cada 2 meses.

El delegado de Ecopetrol Carlos González también interviene, mostrando su reconocimiento por el cambio en la comunicación y la integración permanente. Así mismo, aplauden el cambio de alcance hasta el kilómetro 929, lo que permitirá llevar productos hasta Puerto Berrío. Resalta la importancia estratégica de mantener la navegabilidad del río, ya que la hidrovía permite ser competitivos en los costos logísticos, considerando las limitaciones que aún tienen en otros modos de transporte como la vía férrea, el transporte terrestre, fluvial y marítimo.

El alcalde del Banco Magdalena Roy Enrique García Sánchez interviene nuevamente reiterando, la necesidad de contar con un director en propiedad, ya que esto brinda una mayor estabilidad. Estamos trabajando en todos estos procesos y haremos una cordial invitación a todos para el Festival del Río Magdalena, que se llevará a cabo entre el 13 y el 15 de octubre. Este festival es una propuesta que busca fomentar el desarrollo del

turismo, la gastronomía, la cultura y la integración en toda la gran Cuenca del río, desde el Alto Magdalena en su nacimiento.

Se hace igualmente la propuesta que la próxima junta se realice en territorio del Banco Magdalena.

Luego, el Doctor Juan Pablo Remolina, Representante de los Gremios de Navegación, interviene con dos preguntas. En primer lugar, solicita información sobre el proyecto del Canal del Dique y su estado actual. En segundo lugar, menciona la posibilidad de contemplar un ramal férreo hacia el río en la vía férrea La Dorada - Chiriguaná, y pregunta si Cormagdalena ha estado involucrado en esa conversación.

En respuesta, la viceministra de infraestructura María Constanza García comenta que el proyecto del Canal del Dique fue adjudicado el 5 de agosto bajo el Gobierno saliente. Se ha iniciado el proyecto de inversión de 3.1 millones de pesos a través de un modelo APP. Este proyecto, que abarca los 115 km del canal del Dique, se centra en la restauración ecológica, aunque también se considera la navegabilidad como parte de este. Actualmente, se encuentran en la fase inicial de 18 meses de preconstrucción, contando con diseños de la fase 3. Se destaca que el proyecto está enfocado en priorizar los aspectos sociales y ambientales.

En cuanto al corredor férreo, se menciona que es uno de los proyectos más importantes del sector en el Plan Nacional de Desarrollo. Recientemente, se ha adjudicado nuevamente la operación en la ruta La Dorada - Chiriguaná por un año, y se espera la apertura de una APP estructurada para un período de 10 años con una inversión de dos billones de pesos en capex. Esta inversión permitirá la operación del corredor Dorada-Santa Marta. Además, se están realizando diseños a nivel de prefactibilidad para el corredor del Pacífico, que conectará Buenaventura y La Felisa con la red central, buscando rutas por Antioquia, Neiva o Tolima.

No habiendo más asuntos que tratar, y habiéndose mantenido el quorum deliberatorio durante toda la reunión, la viceministra de Infraestructura la Dra. María Constanza García da por finalizada la Junta Directiva el 19 de julio de 2023 a las 11: 00 a.m. para constancia de lo cual firman la presente acta el Ministro de Transporte, Dr. William Camargo Triana y el Director, Dr Álvaro Redondo Castillo.



WILLIAM CAMARGO TRIANA
Presidente

ALVARO REDONDO CASTILLO
Secretario

Elaboró: Diana Delgado / Jefe OGE
Revisó: Albert Alfaro/ Asesor Jurídico Externo
Aprobó: María Estela Páez / Jefe OAJ

