

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA**JUNTA DIRECTIVA PRESENCIAL
ACTA No. 117****Fecha:** 5 de junio**Hora:** 10:00 am.**Lugar:** Sala de Juntas - Despacho Ministra de Transporte**ASISTENTES**

DR. JOSÉ LEONIDAS NARVÁEZ MORALES
DR. JAVIER HERNANDEZ
DRA. ADRIANA SOTO
DRA. TATIANA OROZCO
DR. ALVARO CRUZ
DR. LUIS MIGUEL COTES
DR. WILLIAM JOSE LARA MIZAR
DR. PEDRO HERNÁN SUÁREZ TRUJILLO.
DR. VICTOR PEÑA

Presidente de la Junta Directiva
Viceministro de Infraestructura
Viceministra de Ambiente
Viceministra de Turismo
Gobernador de Cundinamarca
Gobernador de Magdalena
Alcalde de El Banco
Alcalde de Neiva
Representante de Gremios Navieros

PARTE DE CORMAGDALENA

DR. AUGUSTO GARCIA RODRIGUEZ
DR. CARLOS NUÑEZ DE LEON
DRA. MONICA ROMERO
DR. GIOVANNI PAEZ
ING. CESAR GARAY
DR. JOHANA CHACON
DRA. MARTHA OSPINO
DR. PAULINO GALINDO

Cormagdalena
Cormagdalena
Cormagdalena
Cormagdalena
Cormagdalena
Cormagdalena
Cormagdalena
Cormagdalena

INVITADOS

DR. FREDDY DIAZ

ECOPETROL

DESARROLLO DE LA REUNIÓN.**1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.**

El Director Ejecutivo de CORMAGDALENA, en su condición de Secretario de la Junta Directiva, procede a la verificación de los asistentes y determina que se encuentran presentes 9 miembros de Junta Directiva y por tanto existe el quórum legal requerido para deliberar y decidir.



2. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.

El Director Ejecutivo procede a dar lectura al siguiente orden de día de acuerdo a la citación de la presente reunión de Junta Directiva:

1. Verificación del Quórum.
2. Lectura y aprobación del orden del día.
3. Aprobación actas anteriores.
4. Informe del Director Ejecutivo.
5. Avance estructuración Centro de Investigación.
6. Autorización de enajenación embarcación turística Florentino Ariza.
7. Presentación de metas e indicadores del Plan de Acción.
8. Autorización reestructuración institucional.
9. Proposiciones y Varios.

El Director de Cormagdalena solicita la modificación del Orden del Día, en cuanto a la presentación de metas e indicadores del Plan de Acción con el fin de ser aplazada para la siguiente Junta Directiva, solicitud que se realiza teniendo en cuenta que se encuentran invitados a la presente sesión de Junta Directiva la Doctora Catalina Crane Arango, Alta Consejera Presidencial para la Gestión Pública y Privada y el Doctor Rafael Merchan, Secretario para la Transparencia de la Presidencia de la República, para presenciar el informe del Director Ejecutivo sobre el proyecto de Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena y la evaluación de las manifestaciones de interés presentadas dentro del Proceso de Precalificación No. 01 de 2013.

La propuesta es aprobada por unanimidad.

1. APROBACIÓN DEL ACTA ANTERIOR.

En este punto se somete a aprobación el Acta No. 116 de Abril 2 de 2013. El Presidente somete a aprobación de la Junta el Acta No. 116, El Gobernador de Cundinamarca se abstiene de votar, toda vez que no estuvo presente en esa junta. El Presidente de la Junta dice que él solicitó unas observaciones, las cuales ya fueron atendidas. Con las referidas anotaciones se aprueba al Acta No. 116.

4. INFORME DEL DIRECTOR EJECUTIVO.

El Director Augusto García Rodríguez presenta informe a la Junta Directiva sobre los siguientes temas:

4.1. INFORME AVANCE PROYECTO DE RECUPERACIÓN DE LA NAVEGABILIDAD.

En este punto el Director presenta los avances del proyecto de Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena.



Como fue ampliamente informado por los medios de comunicación nacionales y regionales, presentaron manifestaciones de interés para el proyecto 27 empresas integradas en 9 propuestas de sociedades futuras, todas de reconocida experiencia.

Los grupos que se presentaron fueron: **Power Construction Corporation of China; China Harbour; PSF Navega Magdalena** integrado por Acciona Concesiones SL, Jan de Nul, Consultores del Desarrollo y Castro Tcherassi; **PSF Rio Grande** integrado por Concreto, SNC Lavalin, Dredging International; **Navegabilidad RM SAS** integrado por Ortiz Construcciones y Proyectos SA sucursal Colombia, CYES sucursal Colombia, Rohde Nielsen AS, Infraestructura Concesionada Infracom; **CODERMA Consorcio Desarrollo Rio Magdalena** integrado por Iridium Colombia Desarrollo de Infraestructura SAS, Van Oord Colombia SAS, RM Holding SAS, Juneau Business Inc.; **PSF Naveleña SAS** integrado por Odebrecht, y Valores y Contratos Valorcon; **PSF Aguas Navegables del Magdalena SA** integrado por Hidalgo e Hidalgo SA sucursal Colombia, Asesores Financieros Andalucía sociedad gestora de patrimonio, Mercovial SA, Super cemento S.A. y **Concesionaria Fluvial del Magdalena SAS** integrado por FCC Construcciones, Estudios y Proyectos del Sol Episol.

El día 22 de mayo fue publicado en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP, el Informe Definitivo de Evaluación de los requisitos habilitantes establecidos en las Bases de Precalificación y en consecuencia, el día 23 de mayo de los corrientes, se llevó a cabo la Audiencia Pública para la Conformación Definitiva de la Lista de Precalificados.

En desarrollo de la Audiencia Pública, se realizaron observaciones por parte de los interesados al Informe Definitivo de Evaluación publicado en el SECOP el día 22 de Mayo de 2013 y los interesados cuyas propuestas fueron observadas, tuvieron la oportunidad de replicar.

Analizadas las observaciones y replicas presentadas en el desarrollo de la audiencia, el Grupo Evaluador decidió modificar el Informe Definitivo de Evaluación de los Requisitos Habilitantes de las Manifestaciones de Interés.

Una vez acogido el Informe Definitivo de Evaluación se expidió por parte del Director Ejecutivo la Resolución No. 000168 de 23 de Mayo de 2013, “Por medio de la cual se conforma la Lista Definitiva de Precalificados dentro del Proceso de Precalificación No. 01 de 2013 para la Asociación Público Privada de Iniciativa Pública para el Proyecto de Recuperación de la Navegabilidad en el Rio Magdalena”.

Esta lista de Precalificados se integra por los siguientes interesados:

Numero Interesado	Nombre del Interesado
3	Promesa de Constitución de Objeto Único NAVEGA MAGDALENA S.A.S., integrado por: Acciona Concesiones SL, Jan de Nul Sucursal Colombia, Consultores del Desarrollo S.A. y Castro Tcherassi S.A.
6	CONSORCIO DESARROLLO RIO MAGDALENA – CODERMA integrado por: Iridium Colombia Desarrollo de Infraestructura S.A.S, Van Oord Colombia S.A.S, RM Holding S.A.S y Juneau Business Inc.
7	Interesado Plural Promesa de constitución de sociedad de Objeto Único NAVELENA S.A.S. integrado por: Odebrecht y Valores y Contratos – Valorcon S.A.

Esta Resolución fue notificada por medios electrónicos a los interesados y actualmente se encuentra corriendo el término para interponer recursos. Así las cosas, una vez se encuentre en firme se procederá a dar inicio a la fase del dialogo competitivo.

A continuación se presenta el cronograma inicial establecido y las fechas reales de cumplimiento, toda vez que, el número de manifestaciones de interés presentadas nos llevó a extender el plazo de evaluación de las mismas.

ACTIVIDAD	FECHA CRONOGRAMA INICIAL	FECHA CUMPLIMIENTO REAL
Publicación de Borrador de Bases	Enero 15 de 2013	Enero 15 de 2013
Fecha límite para formulación de observaciones al Borrador de las bases	Enero 28 de 2013	Enero 28 de 2013
Publicación de respuestas a las observaciones al Borrador de las bases	Febrero 5 de 2013	Febrero 5 de 2013
Invitación Pública a presentación de Manifestaciones de Interés	Febrero 6 de 2013	Febrero 6 de 2013
Publicación en SECOP de las Bases	Febrero 6 de 2013	Febrero 6 de 2013
Audiencia Aclaración Bases	Febrero 11 de 2013	Febrero 11 de 2013
Fecha límite para formulación de observaciones a las Bases	Febrero 25 de 2013	Febrero 25 de 2013
Publicación de la respuesta a observaciones a las Bases	Marzo 4 de 2013	Marzo 4 de 2013
Fecha límite para la presentación de Manifestaciones de Interés	Marzo 18 de 2013	Abril 8 de 2013
Publicación del Informe Preliminar de Evaluación de manifestaciones de interés	Abril 5 de 2013	Abril 19 de 2013
Fecha Límite para la Formulación de Observaciones del Informe de Evaluación de las Manifestaciones de Interés	Abril 12 de 2013	Abril 26 de 2013
Fecha Límite para la Formulación de contraobservaciones del Informe de Evaluación de las Manifestaciones de Interés	Abril 17 de 2013	Mayo 2 de 2013
Informe definitivo de Evaluación de las Manifestaciones de Interés Mayo 22 de 2013	Abril 24 de 2013	Mayo 22 de 2013
Audiencia Pública para la Conformación Definitiva de la Lista de Precalificados	Abril 25 de 2013	Mayo 23 de 2013
Publicación de Información para el Diálogo Competitivo	Mayo 20 de 2013	Junio 12 de 2013
Visitas de Precalificados al área objeto del Proyecto	Hasta Junio 14 de 2013	Hasta Julio 5 de 2013
Publicación en SECOP de borradores de Reglas de Selección	Julio 8 de 2013	Julio 26 de 2013
Apertura del Proceso de Selección	Julio 22 de 2013	Agosto 8 de 2013
Adjudicación		Primera semana de octubre de 2013

Paralelo al desarrollo de este cronograma de actividades, hemos venido adelantando una serie de reuniones con el gobierno nacional especialmente con el DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte, como parte de la estrategia de trabajo y de avance en los componentes técnicos y financieros del proyecto de recuperación de la navegabilidad en el Río Magdalena.

De estas reuniones se prevé que el documento Conpes sea expedido el próximo mes de junio y de manera inmediata esperamos la firma del documento Confis.

Así mismo, como resultado de las reuniones sostenidas con Planeación Nacional se han presentado tres diferentes modelos para incorporar al documento Conpes:

1. El primer modelo corresponde a la estructuración que hemos venido presentando, en la cual no hay transferencia del riesgo comercial al contratista, y los recaudos por peaje siguen siendo destinados a Cormagdalena.

En este modelo los aportes del estado serían de 1 billón 970 mil millones, distribuidos en pagos de alrededor de 200 mil millones por año a partir del 2017.

2. El segundo modelo plantea la propuesta de modificar la tarifa anualmente para llevarla a 14.6 pesos tonelada/kilometro para el año 2024.

Esta propuesta aumentaría la tarifa al ritmo que las unidades funcionales entren en operación de la siguiente manera

AÑO	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TARIFA	2	2	3.4	4.8	6.2	7.6	9	10.4	11.8	13.2	14.6

La responsabilidad del cobro del peaje sería del contratista, incluidos los costos necesarios para garantizar su efectividad.

Bajo este modelo los aportes del Estado serían 1 billón 540 mil millones, distribuidos en pagos de alrededor de 150 mil por año desde 2015. Esto significa una estructura de ingresos financiada en un 84% por el Estado y un 16% por los privados.

3. El tercer modelo plantea que las fuentes de ingreso se distribuyan 70% aportes de la nación, 30% ingresos de peajes para el año 2024, asimilándola a la estructura de proyectos similares en el modo carretero.

La tarifa de \$ 14.6 pesos sería implementada una vez terminen las obras.

Bajo este modelo los aportes del Estado serían de 1 billón 17 mil millones distribuidos en pagos de alrededor de 130 mil por año desde el 2015. Esto significa una estructura de ingresos financiada en un 70% por el Estado y 30% por los privados.

En las diferentes reuniones sostenidas con el gobierno nacional, hemos planteado que la tercera posibilidad traería como consecuencia cerrar el proceso que hemos iniciado desde enero 15 de 2013 y dar inicio a uno nuevo, lo que a nuestro juicio representaría un retraso muy considerable en este proyecto de tanta importancia nacional, además de generar una desconfianza en la comunidad, los empresarios que han confiado en esta iniciativa, los inversionistas, y todos los actores vinculados al río, razón por la cual nos estamos acercando al segundo modelo, recalculo que en ningún caso debe transferirse el riesgo comercial, por las razones que exponemos a continuación:

Razones históricas

Sumado a lo anterior, se tienen las siguientes razones históricas, que soportan el esquema de no transferencia del riesgo comercial:

1. La financiación de la construcción de las carreteras colombianas se inició con recursos ciento por ciento públicos. En 1927 se crea el impuesto a la gasolina exclusivamente para la conservación de carreteras; para los años siguientes se sostuvo un incremento periódico de este impuesto para facilitar la pavimentación. Sólo a partir de la mitad del siglo XX se introdujo el sistema de peajes para financiar las obras civiles, se crea la Policía de Carreteras para la vigilancia y control del tráfico de las vías nacionales y se crean los Fondos de Caminos Vecinales, para atender la construcción, mejoramiento y conservación de los caminos y puentes y el Fondo Vial Nacional, con recursos generados del impuesto de combustibles para financiar obras civiles. En los últimos lustros la construcción de las carreteras se ha financiado en Colombia a base de crédito externo e interno. (Desarrollo vial en Colombia durante el siglo XX. Jeffrey Garzón).
2. Al tiempo que estas inversiones públicas se adelantan para la financiación de las carreteras, la inversión en el Río Magdalena se retiró, ocasionado un grave error histórico que el gobierno del Presidente Santos decide corregir. En efecto, desde su Plan de Desarrollo "Prosperidad para Todos", se postula la navegación por el Río Magdalena como una de las locomotoras para el desarrollo de la infraestructura nacional; a su vez, en varios Acuerdos para la Prosperidad, escenario donde el Presidente Santos presenta los avances de su gestión de gobierno, ha anunciado la decisión de adelantar la recuperación de la navegación por el Magdalena con recursos públicos para apoyar la inversión privada en puertos y flotas fluviales.

Razones comerciales.

De igual manera, el esquema desarrollado se soporta en las siguientes razones comerciales:

1. La reactivación de la navegación por el Río Magdalena es un proyecto que demanda esfuerzos del sector privado, que i) invierte en la construcción de puertos - más de seiscientos millones de dólares invertirán los privados en esta actividad; ii) invierte en remolcadores y barcazas - un convoy de seis barcazas representa una inversión de US 10 millones aproximadamente y la reactivación demandará más de 100 convoyes dentro de los próximos diez años y iii) la carga en origen y destino sin la cual no hay transporte. En ese orden de ideas, es proporcional que el sector público atienda con sus recursos la inversión en la mejora de las condiciones de navegabilidad.

2. El Río por sí solo no garantiza su carga, para ello se hace necesario que se construyan puertos donde la mercancía pueda ser cargada y descargada y carreteras que conecten a los puertos con los centros de despacho y de consumo. Estas dos inversiones anteriores no son de dominio de un privado que asuma la navegabilidad de un río, no son, en otros términos, riesgos que él pueda asumir por no estar dentro de su competencia. El río en consecuencia, puede estar en óptimas condiciones de navegación, pero la carga no se moviliza por carecer de puertos y de conectividad.

Razones políticas.

Desde el punto de vista político se hace necesario tener en cuenta lo siguiente:

1. La modificación que representa el traslado del riesgo comercial al privado, sea total o parcialmente, implica un cambio profundo en las condiciones analizadas y desarrolladas por Cormagdalena, que fueron conocidas desde hace más de ocho meses por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Transporte. Este cambio trae como consecuencia, abortar el proceso de precalificación que se inició desde octubre 23 del año pasado y que se cerró el pasado 8 de abril, con una nutrida participación, de 27 empresas entre nacionales y extranjeras, y con un destacado reconocimiento de los gremios de la infraestructura y de las propias empresas interesadas.
2. El cierre del proceso de precalificación para el primer proceso de APP en el país, como lo ha sido el del Río Magdalena, conllevará debates con los gobernadores y alcaldes del país, que no sólo han depositado muchas expectativas positivas en la recuperación de nuestra principal vial fluvial, sino que han comprometido recursos de sus regalías y recursos propios para la financiación parcial de este proyecto.

Razones relacionadas con la viabilidad jurídica

Sobre este aspecto se tiene que los procesos de Asociación Pública-Privada, se encuentran definidos en el Documento CONPES 3615 de 2009, como: "*una tipología general de relación Público - Privada materializada en un contrato entre una organización pública y una compañía privada para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados en un contrato de largo plazo, financiados total o parcialmente con pagos por resultados diferidos en el tiempo por parte del Estado*"

Del mismo modo, en el documento denominado: "*Guía de buenas prácticas para la ejecución de proyectos de APP*", preparado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, al hacer una comparación entre concesión y APP se señala que este último se caracteriza porque la fuente de repago de la inversión es: "a través de pagos diferidos provenientes del presupuesto público" (Pág.28).

Todo lo anterior quedó debidamente implementado en la Ley 1508 de 2012, así como en sus decretos reglamentarios, al establecer en su artículo primero lo siguiente: "**ARTÍCULO 1o. DEFINICIÓN**
Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la

retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio”.

Igualmente, la Ley 1508 definió en su artículo 3 dentro del Ámbito de Aplicación lo siguiente: “en estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera”.

De acuerdo con lo anterior, se concluye que desde el punto de vista jurídico es factible y viable que el proyecto sea repagado de manera total con aportes del Estado; lo anterior teniendo en cuenta la naturaleza y condiciones específicas del proyecto.

Razones desde el punto de vista de riesgos

De conformidad con el documento CONPES No. 3107 de 2001 el riesgo deberá ser trasferido a quien esté en capacidad de controlarlo y mitigarlo, bajo ese entendido se ha realizado el análisis del riesgo comercial.

En ese sentido, según lo previsto en el Documento CONPES No. 3107 de 2001 “El riesgo comercial se presenta cuando los ingresos operativos difieren de los esperados”, debido principalmente a que la demanda del proyecto es menor o mayor que la proyectada. Otro de los aspectos que activa el riesgo comercial es el de la imposibilidad de cobrar tarifas, tasas por la prestación del servicio, y derechos, entre otros, por factores de mercado, por impago y/o evasión de las mismas.

Dentro del riesgo comercial se diferencian principalmente dos subtipos de riesgos:

- *Riesgo de Demanda:* que se presenta cuando los volúmenes de servicio (en este caso tráfico) son menores a los estimados.
- *Riesgo de Cartera:* Se refiere al no pago por parte de los usuarios, o la evasión del mismo.

El Riesgo Comercial es generalmente asignado al inversionista privado, dado que la mitigación de su impacto depende en la mayoría de los casos de la gestión comercial que este pueda hacer aunque, en los casos como el del tráfico, depende también de factores como el crecimiento de la población y de la economía, entre otros. Por tal motivo, en algunos proyectos se diseñan mecanismos de garantía o de liquidez que ayudan principalmente a la consecución de los recursos de crédito del proyecto.

Bajo el marco del esquema propuesto, se dan unos pagos fijos por parte del Estado a través de los mecanismos de pago por servicio y disponibilidad, que permitirán desarrollar las obras y llevar a cabo el mantenimiento. Es decir, se plantean pagos garantizados por el Estado y por ende no se tiene riesgo comercial. Esto, con el fin de mitigar el alto nivel de incertidumbre que se tiene actualmente acerca del comportamiento de la demanda, dado que no existe información histórica y depende de actores sobre los cuales el asociado privado no tiene ninguna ingerencia.

Sin duda el riesgo comercial, o sea el que conlleva que transiten por el Magdalena mayor o menor número de embarcaciones, debe asignarse al socio público, pues es él quien se encuentra en mejores condiciones para controlar o mitigar este riesgo. Son importantes y serios los anuncios de carreteras

que están promoviendo distintas agencias del Estado, como también lo son las solicitudes y compromisos que privados han firmado con Cormagdalena para nuevos puertos; no obstante, los riesgos que todas o la mayoría se adelanten dentro del cronograma establecido, no los puede administrar el privado que asume las obras de encauzamiento y mantenimiento del Río, si el Estado.

Esto significa que el trasladar el riesgo comercial puede traer como consecuencia que los privados decidan no continuar en el proceso de selección o que establezcan unos costos elevados para asumirlo, con lo cual el valor que debe asumir el sector público se incrementa.

Razones financieras

En materia financiera se debe anotar que la tasa de descuento (WACC) utilizada en la estructuración del proyecto es la relación entre el retorno esperado del proyecto y el riesgo del proyecto. Al transferir el riesgo comercial al privado, el retorno esperado del proyecto debe ser superior, es decir que se tendría un WACC mayor.

Por lo tanto, al incluir una fuente de ingresos con riesgo comercial al proyecto, si los ingresos que esta nueva fuente generan son superiores a los ingresos necesarios para generar el mayor retorno esperado al proyecto, los aportes de vigencias futuras al mismo pueden ser menores. Por el contrario, si los mayores ingresos no son los suficientes para generar un mayor retorno esperado de acuerdo al nuevo nivel de riesgo, las vigencias futuras deberán suplir esta diferencia y las mismas no podrán ser disminuidas.

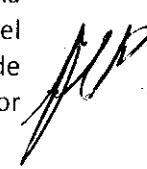
Con el fin de evaluar el impacto que tendrían los ingresos comerciales sobre el retorno del proyecto, se tomaron como base las cifras de carga que se transportan actualmente por el río Magdalena.

Actualmente se cobra en una tarifa de \$2 pesos/ tonelada-km movilizada sobre el Río; la tarifa se asume que se actualiza anualmente con la variación del IPC. La distancia promedio recorrida por tonelada es de 631 km. Con la información anterior se calculan los ingresos que se recibirían por el cobro de una tarifa a las toneladas movilizadas.

Al incluir estos ingresos comerciales adicionales en el modelo financiero, la tasa de retorno del proyecto es de **7,61%**, lo cual implica que el retorno esperado del proyecto es adecuado para el nivel de riesgo adicional en el que se incurre, ya que éste es muy similar al WACC.

Dado que las vigencias futuras se mantuvieron en su valor original (\$2,17 billones de pesos) se evidencia que los mayores ingresos generados permiten obtener un mayor retorno esperado que es justo para compensar el mayor riesgo que se incluye en el proyecto. En consecuencia, si se disminuyen las vigencias futuras al incluir los ingresos comerciales el retorno del proyecto estaría por debajo del retorno esperado de acuerdo a su nivel de riesgo.

Acto seguido el Director cede el uso de la palabra al Doctor Carlos Núñez de León, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica y Coordinador del Grupo Evaluador de las Manifestaciones de Interés dentro del Proceso de Precalificación No. 01 de 2013, para que presente los resultados del Informe Definitivo de Evaluación que fue acogido para la expedición de la Resolución No. 168 del 23 de Mayo de 2013, por medio de la cual se conformó la Lista Definitiva de Precalificados.



El Gobernador de Cundinamarca solicita al Presidente de la Junta intervenir antes de que el Doctor Núñez de León presente el Informe Definitivo de Evaluación, a lo que se accede.

El Gobernador manifestó a la junta Directiva lo siguiente:

"Lo que ha mencionado el doctor Augusto es de la mayor importancia, yo si quiero que la junta tome una decisión lo correspondiente al proyecto, una vez sacamos lo que está pasando en el cronograma. Si el concepto general según nos dice el Doctor Augusto con una interpretación de planeación puede cambiar totalmente el proyecto y puede echarlo por la borda el proyecto, yo creo que este es el tema de fondo. Yo he estado muy cerca de este proyecto, inclusive desde 1998 cuando fui Secretario de Proyectos del Departamento de Cundinamarca trabajamos iniciamos el proceso, luego cuando fui Gobernador 2001-2003 seguimos trabajando, constituimos la sociedad portuaria de Puerto Salgar, entre otras cosas tuvimos la precaución de dejar la mayoría de sector privado, para cualquier eventualidad no tener a personas que no estuvieran de acuerdo con el proyecto. El Gobernador anterior no estaba de acuerdo con el proyecto por lo cual hibernó desde el año 2004 hasta prácticamente el año pasado. Este proyecto no es aislado se incluyó en la mesa de calificación regional Bogotá Cundinamarca de todo el trabajo que se realizó en el 2001 hasta el 2003 como uno de los proyectos estratégicos más importantes para la identidad del país y presente nosotros en su momento contratamos con Araujo Ibarra todo un estudio de costo del modo carretero comparado con el modo fluvial y recuerdo los números de ese entonces seguramente no han cambiado mucho, el costo carretero del país es de 5 centavos por tonelada/ kilómetro cuando internacionalmente es un centavo de dólar por tonelada/ kilómetro, estamos cinco veces más en el costo del modo carretero internacional. En el modo fluvial es más o menos la quinta parte, eso quiere decir que estaríamos a nivel internacional, con un problema que la mayoría de los países de gran economía tienen en su centro de producción muy cerca de los puertos y aquí vamos a estar a 600 kilómetros de los puertos. Es importantísimo que el proyecto llegue a la Dorada/ Puerto Salgar, inclusive en el año 2003 un poco para mostrarle a los empresarios y al país que era viable la navegabilidad; nosotros impulsamos la navegabilidad del remolcador Guadalupe que lo trajimos en el mes de octubre desde Barranquilla hasta Puerto Salgar cargado por 600 toneladas y desde Puerto Salgar se cargó con otras 600 toneladas que regresaron sin ningún inconveniente, lógicamente utilizando aguas altas en ese periodo. Un poco para mostrar la bondad del proyecto, carga hay suficiente, yo le agregaría un poco a lo que dijo el Director Augusto, se beneficiaría a Tolima, Caldas, lógico que es una carga especializada y es muy importante para el país. Si queremos ser competitivos tenemos que pensar en grande y en eso el Presidente de la República ha sido claro."

El Gobernador agregó que: *"quisiera saber cuál es el concepto del gobierno nacional, este proyecto ya va adelante en un proceso, no se le pude colocar unas talanqueras en el camino y más por los que hemos tenido una experiencia larga con las concesiones en el caso nuestro de Cundinamarca, sabemos que una concesión como esta que es de las primeras en el tema fluvial hay que tener un riesgo alto del gobierno nacional, recordemos que cuando se inició la primera fase de concesiones del país del tránsito organizado, el riesgo lo asumió prácticamente todo el Estado y luego fue evolucionando, hasta que hoy ya llegamos a la cuarta generación con el ingreso mínimo esperado y el 100 porciento de tregua. Las alianzas público privadas prácticamente manejan un altísimo porcentaje de riesgo que se le deja a la alianza público privada, lo prioritario es definir con el gobierno nacional el tema que si se va a aportar un peaje, si el peaje se va a cobrar o si se va a aumentar el peaje en cualquier época del*

periodo de la concesión, porque si es un recurso que no estaba contemplado y había que dejar eso en los términos, en la banca de inversión para el aparcamiento y definir que esto va hacer en 10 años el periodo del proyecto, será un recurso que le corresponde lógicamente a Cormagdalena y al gobierno nacional y ya serán ellos quienes definirán si esto amortiza parte de la inversión por lo cual disminuye el tiempo de la concesión o si sirve para otras inversiones eventuales que de ninguna manera afecta, pero en este momento cambiar el concepto de este proyecto pues lógicamente ni lo va a elaborar el Presidente Santos ni lo vamos a ver los gobernadores, ojalá la junta de manera unánime tome una decisión de recomendación donde le dé instrucciones al director en donde efectivamente se ajuste el proyecto, pero no se puede cambiar. Efectivamente el proyecto se va a presentar a regalías, lideré el proyecto con el Gobernador de Santander y Boyacá para que dieran los recursos y hemos hecho ese esfuerzo estamos haciendo todo para presentarlo en el próximo OCAD.

Así mismo, el Gobernador anotó que: "es importante atender el cronograma, el cual está coincidiendo con lo que se dijo el año pasado en la junta directiva, que fuera adjudicado en el segundo semestre del año, me parece que va bien y demuestra que esto es una realidad que le abre las puertas al país. Yo no le pedí al Presidente sino un solo proyecto en el mes de noviembre que fue extender la Ruta del Sol desde Puerto Salgar hasta Girardot, ese proyecto es una realidad ya se cerraron las preclasificaciones esto que va a llevar, nos va a llevar mirar el río en Puerto Salgar como un centro importante de transferencia de carga y Girardot de transferencia de carga de modo carretero. Puerto Salgar termina la Ruta del Sol para que la carga que venga en modo fluvial y modo férreo pueda subir a Bogotá y la carga que no requiera subir. La transferencia de carga no debería hacerse en Bogotá, porque estamos perdiendo competitividad, recursos y estamos congestionando la vías de comunicación y afectando al medio ambiente, subiendo trácto mulas a dos mil seiscientos metros que vienen del mar Caribe y que van para el sur del país haciendo transferencia de carga en Bogotá, siendo que esta transferencia se puede efectuar en Puerto Salgar y Girardot a 500 metros sobre el nivel del mar, esto es el concepto global del proyecto no es un proyecto aislado es un proyecto articulado con relación a la política del país.".

El Viceministro de Infraestructura interviene expresando que no hay ninguna duda del gobierno nacional con el proyecto, y que lo que se está teniendo son unas discusiones internas sobre las fuentes de financiación, concretamente el Ministerio de Hacienda tiene una preocupación alrededor de los recursos dentro del marco fiscal, como se van a adoptar esos recursos pero el compromiso del Gobierno Nacional, Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda, Departamento Nacional de Planeación con el proyecto es total, no debe haber una discusión sobre ese tema, hay unas discusiones sobre cuáles son las fuentes que garanticen esos recursos, y una discusión puntual de si se debe trasladar el riesgo comercial al asociado, pero esa es una discusión interna que se espera resolver relativamente rápido, sin que tenga un impacto en el proceso que se está adelantando.

El Presidente de la Junta establece que hay posibilidades de mirar la fuente de recursos, el ejercicio se ha hecho si tenemos una evaluación de posibilidad de carga para manejar y que eso genere un ingreso porque aquí lo que debemos hacer unos aportes, aportes para cualquier costo del proyecto. Pero por el otro lado debemos mostrar, cual es la posibilidad de ingreso con el cobro de un peaje a cargo de la nación, que tanto puede dar el estudio técnico sobre el tipo de ingresos se debe tener, no para cambiar la estructura que hoy se está manejando y que lo que dice el Viceministro es simplemente mirar cómo se va hacer el aporte alrededor de los 10 años, sino también mirar que

expectativa tiene Cormagdalena y la Nación en el caso que exista un peaje para recuperar la inversión.

La doctora Catalina Crane expresa que hay que separar el tema de la posibilidad de que el proyecto tenga ingresos que reduciría o puede compensar el aporte de la Nación, del tema de la asignación del riesgo comercial; sugiere que si se va a cambiar la asignación de riesgos se tiene que cambiar los pliegos presentados y eso separa la discusión. En este sentido manifiesta a la Junta que debe dejarse quieto el tema del riesgo comercial, pero si analizar el tema de los ingresos, lo que le puede dar una visión diferente al proyecto dentro de la planeación de los recursos que tiene que hacer Hacienda. En este sentido termina diciendo que se debe dejar el proyecto tal como está, que siga su curso que ya tiene un cronograma establecido y no aplazarlos por otro tipo de observaciones.

El Presidente de la Junta propone que conforme al ingreso, siendo este una expectativa que tiene Cormagdalena y el gobierno, de esos ingresos y el riesgo comercial asociados a que esos ingresos se den o no, es un riesgo que asume la nación del proyecto que ha financiado, pero es una expectativa porque todo el mundo manifiesta que hay una carga para mover, cuánto vale esa carga, cuánto vale su transporte, que se va a volver un ingreso por un peaje o por una manera de cuantificar algún ingreso por el uso de la infraestructura, y en la medida que esa expectativa sea superada será un beneficio para el gobierno. En la medida que esa expectativa no sea superada es un riesgo que está corriendo la Nación pero hay que incentivarlo. Apoya lo manifestado por el Gobernador de Cundinamarca, apoyando el sistema de transporte fluvial inicialmente es difícil que cierta costumbre se cambie de manera inmediata y es necesario un incentivo económico para que la gente traslade la carga no en modo carretero o férreo sino por modo fluvial.

Acto seguido el Coordinador del Grupo Evaluador, Doctor Carlos Núñez de León, presentó el Informe Definitivo de las Manifestaciones de Interés.

El día 19 de Abril de 2013 CORMAGDALENA publicó en el SECOP el Informe Preliminar de Evaluación de Manifestaciones de Interés, por medio del cual se realizaron observaciones y requerimientos a los interesados. Como consecuencia del Informe Preliminar, el día 26 de Abril de 2013 CORMAGDALENA recibió respuesta a los requerimientos realizados y observaciones al Informe Preliminar de Evaluación de Manifestaciones de Interés.

En cumplimiento del cronograma del proceso, el día 2 de Mayo de 2013 CORMAGDALENA recibió contraobservaciones a las observaciones presentadas al Informe Preliminar de Evaluación de Manifestaciones de Interés. Como consecuencia de las observaciones y contraobservaciones presentadas al Informe de Evaluación Preliminar de los requisitos habilitantes de las manifestaciones de interés, el día 6 de Mayo de 2013 CORMAGDALENA publicó en el SECOP un nuevo oficio de requerimientos. El día 9 de Mayo de 2013 CORMAGDALENA recibió las respuestas a los requerimientos conforme a las observaciones y contraobservaciones presentadas al Informe de Evaluación preliminar de los requisitos habilitantes de las manifestaciones de interés.

Los resultados de la evaluación fueron presentados ante la Procuraduría General de la Nación y al sector transporte (Ministerio de Transporte e INVIA) el día 21 de Mayo de 2013, donde no se recibieron objeciones.

El día 22 de mayo de 2013 se publicó en el SECOP el Informe Definitivo de Evaluación de las Manifestaciones de Interés.

El día 23 de Mayo de 2013 se realizó la Audiencia Pública para la Conformación Definitiva de la Lista de Precalificados. En el desarrollo de la Audiencia, se realizaron observaciones por parte de los interesados al Informe Definitivo de Evaluación publicado en el SECOP el día 22 de Mayo de 2013 y los interesados cuyas propuestas fueron observadas tuvieron la oportunidad de replicar. Analizadas las observaciones y replicas presentadas en el desarrollo de la audiencia, el Grupo Evaluador decidió modificar el Informe Definitivo de Evaluación de los Requisitos Habilitantes de las Manifestaciones de Interés. De acuerdo a esta modificación, el consolidado definitivo del Informe Definitivo de Evaluación de los Requisitos Habilitantes de las Manifestaciones de Interés es el siguiente:

INTERESADO	CAPACIDAD JURÍDICA Y ADECUADA REPRESENTACIÓN LEGAL.	CONTRATO DE PROMESA DE SOCIEDAD DE OBJETO ÚNICO	CAPACIDAD FINANCIERA	EXPERIENCIA EN INVERSIÓN	EXPERIENCIA TÉCNICA	COMPROMISO ANTICORRUPCIÓN	CERTIFICACIÓN DEL PAGO DE APORTES PARAFISCALES	EVALUACIÓN DEFINITIVA
POWER CONSTRUCTION CORPORATION OF CHINA	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL
CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY LTD	HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL
Promesa de Constitución de Objeto Único NAVEGA MAGDALENA S.A.S.	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL
Promesa de Sociedad Futura RIO GRANDE	NO HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL
Promesa de Sociedad Futura con Objeto Único NAVEGABILIDAD RM S.A.S	HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL

CONSORCIO DESARROLLO RIO MAGDALENA – CODERMA	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL
Interesado Plural Promesa de constitución de sociedad de Objeto Único NAVELENA S.A.S	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL
Promesa de Sociedad Futura AGUAS NAVEGABLES DEL MAGDALENA S.A.	HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL
CONCESIONARIA FLUVIAL DEL MAGDALENA S.A.S.	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL	HÁBIL	HÁBIL	NO HÁBIL

Expuesto lo anterior el Coordinador del Grupo Evaluador procedió a presentar las razones por las cuales fueron declarados como NO HÁBILES los interesados No. 1, No. 2, No. 4, No. 5, No. 8 y No. 9.

Interesado No. 1.

Este interesado fue declarado NO HABIL en cuanto a la capacidad financiera, la experiencia en inversión y la experiencia técnica por las siguientes razones:

1. La certificación de cupo de crédito presentada no está debidamente traducido y legalizado según lo exigido en las Bases, además no permite evidenciar que exista la disponibilidad para desembolso de USD 120 millones dentro de la línea de crédito aprobada por la entidad financiera. Adicionalmente, su traducción afirma que la línea de crédito ha sido otorgada "hasta la fecha" y: "...los cuales se usan para su desarrollo comercial en el exterior". Ambas certificaciones entregadas contienen el texto: "La interpretación final de este certificado se reserva a nuestro Banco."

2. El interesado no aportó la copia legalizada del extracto de acta autorizando el cupo de crédito, tal como se exigió en el numeral 1.5.15 de las bases. Manifiesta que no puede aportar copia legalizada del extracto de acta autorizando el cupo de crédito por cuanto se trata de un documento confidencial.

3. Evaluación Técnica Enrocado. El contrato con el que pretendió acreditar esta experiencia se presenta en copia traducida al castellano por un traductor oficial pero no se aporta el documento original conforme al numeral 1.4 literal i) de las Bases.

El contrato con el cual se pretende acreditar la experiencia corresponde al dragado hidráulico de un canal de riego como se evidencia a folios 431 y 435 de la manifestación del interés, y no a un dragado hidráulico en río o canales navegables, tal como se establece en los literales a) y b) del numeral 3.5.2 de las bases de precalificación.

Interesado No. 2.

Este Interesado fue declarado como NO HABIL por el incumplimiento de los requisitos exigidos en cuanto al contrato de promesa de sociedad de objeto único, capacidad financiera, experiencia en inversión y experiencia técnica, además no atendió los requerimientos efectuados por la entidad, por las siguientes razones:

1. El contrato de promesa presentado no se ajusta a lo dispuesto por el Anexo 3 de las Bases de Precalificación, donde se establece lo siguiente: "Todos los Interesados deben presentar a CORMAGDALENA uno de los originales del Contrato de Promesa de Constitución de Sociedad de Objeto Único, que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 119 del Código de Comercio. En dicho Contrato se deberá consignar, entre otros aspectos, los siguientes: 9. La estipulación de que la única condición a la que se someta la constitución de la sociedad de objeto único es la Adjudicación del Contrato de Asociación Pública Privada;" .

2. No cumplió con el Otorgamiento de poder a un representante único. El poder presentado es el poder otorgado para que se represente a la sucursal en la república de Colombia, lo cual no se ajusta a lo exigido en el Anexo 3 de las Bases.

3. El interesado no atendió los requerimientos de la entidad y según lo dispuesto en el inciso primero del numeral 3.9.3 de las Bases: "CORMAGDALENA podrá rechazar la Manifestación de Interés que

dentro del término previsto por CORMAGDALENA, no responda al requerimiento que le haga al Interesado para subsanarla.”.

4. El interesado no allegó la documentación relacionada con la certificación del cupo de crédito en los términos del numeral 3.3.2.2. presentó carta de cupo de crédito condicionada. Proyecto No. 1 no aportó certificado de desembolsos del financiador en los términos del numeral 3.4.1.2.

5. Evaluación Técnica Enrocado. Contrato 1: La certificación de este contrato se presenta en copia traducida al castellano por un traductor oficial pero no se aporta el documento original conforme al numeral 1.4 literal i) de las Bases.

Evaluación Técnica Dragado Hidráulico. Contrato 1: No se presentó la certificación de la experiencia suscrita por el Representante Legal o funcionario autorizado de la entidad contratante de esta obra, en los términos establecidos en el numeral 3.5.3.3.

Interesado No. 4

Este Interesado fue declarado como NO HABIL por el incumplimiento de los requisitos exigidos en cuanto a la capacidad jurídica y adecuada representación legal, al contrato de promesa de sociedad de objeto único, experiencia en inversión y experiencia técnica, además no atendió los requerimientos efectuados por la entidad. Las razones son las siguientes:

1. En cuanto a la Existencia y Representación Legal el interesado no atendió el requerimiento efectuado por CORMAGDALENA el día 6 de Mayo, consistente en presentar el documento denominado CERTIFICADO DE CONSTITUCIÓN, que obra entre los folios 0070 y 0073, en los términos del numeral 3.1.2.1 de las Bases de Precalificación, el cual fue motivado por la observación presentada por otros interesados, referentes a que el documento fue presentado incompleto y no contaba con la pagina 4, y al cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 3.1.2.1 referente a la fecha de expedición de los certificados por medio de los cuales se pretenda acreditar existencia y representación legal, la cual debía ser no anterior al día 15 de enero de 2013. En ese orden de ideas, se tiene que el interesado no cumplió con lo dispuesto en el numeral 3.1.2.1 de las Bases de Precalificación por lo que se declaró NO HÁBIL en lo que respecta al literal a) del numeral 3 de las Bases y lo dispuesto en el inciso final del numeral 3.9.3 donde se consagra que la falta de capacidad jurídica dará lugar al rechazo de la Manifestación de Interés.

2. El Interesado presentó una certificación financiera en la cual evidencia que, de tres créditos otorgados, el segundo ha sido efectivamente desembolsado en su totalidad y para el tercer crédito acredita desembolsos parciales. Sin embargo, no aportó ninguna certificación que permitiera evidenciar el efectivo desembolso del primer crédito, extendido por otra entidad financiera. En comunicación de mayo 9, el Interesado presentó nuevamente los certificados iniciales, pero nuevamente omite presentar el certificado emitido para el primer crédito, y sin el cual no cumple el monto mínimo requerido para experiencia en inversión.

3. No presentó una de las dos fianzas solicitadas, la cual hace referencia a una firma incluida en el Formato 5A como la entidad que acredita la experiencia para dos (2) contratos, de tres (3) presentados.

4. Las certificaciones presentadas para acreditar la experiencia Técnica Enrocado (5 contratos) y en dragado hidráulico (3 contratos), No se presentaron suscritas por el Representante Legal o funcionario autorizado de la entidad contratante de las obras, en los términos establecidos en el numeral 3.5.3.3 de las bases de precalificación.

Interesado No. 5.

De acuerdo a las observaciones presentadas en la Audiencia Pública para la conformación de la Lista Definitiva de Precalificados del Proceso de Precalificación No. 01 de 2013, por los interesados PSF NAVEGA MAGDALENA S.A.S., CONSORCIO DESARROLLO RIO MAGDALENA – CODERMA y PSF NAVELENA S.A.S., respecto de la manifestación de interés presentada por el interesado No. 5 NAVEGABILIDAD RM S.A.S., se modificó el Informe de Evaluación y se declaró NO HABIL al interesado NAVEGABILIDAD RM S.A.S., por lo siguiente:

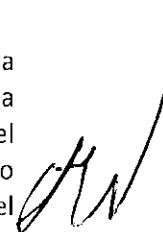
Conforme a lo establecido en el Anexo 3 de las Bases de Precalificación: "Todos los Interesados deben presentar a CORMAGDALENA uno de los originales del Contrato de Promesa de Constitución de Sociedad de Objeto Único, que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 119 del Código de Comercio.". El interesado presentó contrato de promesa de sociedad de objeto único en cuya cláusula primera establece lo siguiente:

"ARTÍCULO PRIMERO: NOMBRE Y NATURALEZA: La sociedad se denomina NAVEGABILIDAD RM S.A., y es una sociedad comercial anónima, de nacionalidad colombiana.".

El artículo 374 del Código de Comercio establece: "La sociedad anónima no podrá constituirse ni funcionar con menos de cinco accionistas". Situación que no se acreditó en el momento de la presentación de la manifestación de interés por el interesado, toda vez que está constituida por un número de 4 socios y pese a identificarse como NAVEGABILIDAD RM S.A.S., el contrato de promesa suscrito pactó una sociedad anónima.

Interesado No. 8

El interesado No. 8 fue declarado NO HABIL por incumplimiento de lo dispuesto en el literal b) del numeral 3 de las Bases de Precalificación, donde se establece como requisito habilitante el presentar contrato de promesa de sociedad de objeto único, conforme a lo requerido en las Bases.

Conforme a lo establecido en el Anexo 3 de las Bases de Precalificación: "Todos los Interesados deben presentar a CORMAGDALENA uno de los originales del Contrato de Promesa de Constitución de Sociedad de Objeto Único, que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 119 del Código de Comercio.". 

El interesado se presentó bajo la modalidad de sociedad anónima, denominándose S.A., y presenta contrato de promesa de sociedad de objeto único en cuya cláusula primera consagran que la sociedad que se constituye es de las sociedades anónimas cerrada. Conforme a lo dispuesto en el artículo 374 del Código de Comercio, aplicable para este tipo societario, "La sociedad anónima no podrá constituirse ni funcionar con menos de cinco accionistas". Situación que no se acreditó en el

momento de la presentación de la manifestación de interés, toda vez que la estructura plural del interesado está constituida por un número de 4 socios.

Ahora bien, como consecuencia de la observación presentada por otro interesado a través de escrito del 26 de abril de 2013, el interesado presentó en el término de contraobservaciones documento denominado ACLARACIÓN AL CONTRATO DE PROMESA DE SOCIEDAD DE OBJETO ÚNICO, suscrito el día 2 de mayo de 2013, por medio del cual se establece en su cláusula primera que la sociedad prometida será una sociedad por acciones simplificadas S.A.S., conforme a las normas contenidas en la Ley 1258 de 2008.

Conforme a lo dispuesto por el numeral 3.9.3 de las Bases de Precalificación: "En ningún caso se permitirá que se subsane la falta de capacidad jurídica para presentar las Manifestaciones de Interés, ni que se acrediten circunstancias ocurridas con posterioridad a la fecha límite para la presentación de Manifestaciones de Interés".

Por lo cual el incumplimiento de lo dispuesto en el Anexo 3 de las Bases de Precalificación no fue subsanado por el interesado, toda vez que el documento ACLARACIÓN AL CONTRATO DE PROMESA DE SOCIEDAD DE OBJETO ÚNICO representa la ocurrencia de una circunstancia ocurrida con posterioridad al día 8 de abril, fecha límite para la presentación de Manifestaciones de Interés esta situación implica un incumplimiento de lo dispuesto en el literal b) del numeral 3 de las Bases de Precalificación.

Interesado No. 9.

El Interesado No. 9 fue declarado NO HABIL por incumplimiento de los requisitos exigidos para acreditar la experiencia técnica, teniendo en cuenta las siguientes razones:

Evaluación Técnica Enrocado:

Contrato 1: El volumen que se tiene en cuenta para la experiencia de este contrato es de 1.561.697 m³ correspondiente al denominado "escollera" como aparece a folios 837 de la manifestación de interés.

Contrato 2: El volumen que se tiene en cuenta para la experiencia de este contrato es de 186.689,3 m³ correspondiente al denominado "escollera" como aparece a folios 910 de la manifestación de interés.

Contrato 3: El volumen que se tiene en cuenta para la experiencia de este contrato es de 237.671 m³ correspondiente al denominado "escollera" como aparece a folios 917 de la manifestación de interés.

Evaluación Técnica Dragado Hidráulico

Contrato 1: Con la experiencia presentada en este contrato se acredita haber dragado 1.073.633,31 m³ en un periodo corrido no superior a doce meses. Mientras que las bases de precalificación (numeral 3.5.2 literal b) exige que se haya dragado al menos 3.000.000 m³ en un periodo corrido no superior a doce meses.

La Junta Directiva no presentó observaciones sobre Informe y el Gobernador de Cundinamarca manifestó al Presidente que esta presentación debe ser tenida a título informativo, ya que los miembros de Junta no son evaluadores.

Evacuado el Informe sobre el Proyecto de Recuperación de la Navegabilidad en el Río Magdalena y sobre la Evaluación del Proceso de Precalificación No. 01 de 2013, la Doctora Catalina Crane y el Doctor Rafael Merchan se retiraron de la sesión y el Presidente de la Junta resolvió continuar con el Orden de Día propuesto.

4.2. INFORME AVANCE PLAN MAESTRO DE APROVECHAMIENTO DEL RIO MAGDALENA.

Evaluación de resultados de investigación y preparación del primer informe de formulación del Plan Maestro de Aprovechamiento.

En este punto el Director da el uso de la Palabra al Ingeniero Cesar Ignacio Garay Bohórquez, Asesor en ordenamiento de la cuenca de Cormagdalena, quien realiza la siguiente presentación:

Actualmente nos encontramos en la tercer fase de avance, en la primera se consolidó el equipo técnico de Cormagdalena para iniciar los intercambios técnicos en los que se presentó por parte de Cormagdalena la situación actual del Río y se estructuró el plan de trabajo entre los especialistas de ambas entidades, se definió el esquema de visitas y la entrega de productos.

En la segunda fase se logró la preparación del documento de esquema de trabajo (Project Document Design) cumpliendo los siguientes objetivos:

- 1) Discusión, definición y acuerdo entre los especialistas de Cormagdalena e Hydrochina sobre el plan de trabajo planteado.
- 2) Preparación de los formularios de información.
- 3) Hydrochina define los temas del documento y Cormagdalena define el alcance.
- 4) Elaboración documento esquema de trabajo en español e inglés.
- 5) Trabajo de campo para el levantamiento de información en sísmica, topografía y geología, y ante la falta de información en el país sobre el desarrollo económico y social a nivel municipal y subregional para los municipios ribereños, Cormagdalena contrata a un asesor experto en economía para dar realizar dicha investigación.

En esta tercera fase donde ya se cuenta con el análisis de la información recolectada en campo por parte de los expertos de Hydrochina y la información entregada por parte de los especialistas de Cormagdalena tal y como se aprecia en la siguiente tabla:

Tabla 1 Resumen avance entrega de información por parte del equipo técnico de Cormagdalena.

Producto	Normativa	Estado Actual	Formulario	Diagnóstico y Análisis	Visión
Adecuación					
Tierras					
Navegación					
Generación					
Hidroeléctrica					
Ordenamiento	100% Entregado	100% Entregado		100% Versión en Español. Está en proceso de Traducción	100% Versión en Español. Está en proceso de Traducción
Orillas					
Control					
Inundaciones					
Ambiental					
Geología					
Recreación					
Desarrollo					
Económico y Social				75%	
% Total				88%	
Consolidado					

Así mismo, esta fase se tiene por objeto evaluar y analizar los primeros informes preliminares y preparación de las versiones finales.

Hydrochina presentó al equipo técnico de Cormagdalena algunas consideraciones referentes a la planificación hidroeléctrica, que es el componente con mayor avance en la generalidad del proyecto, dado que existen estudios previos que soportan este análisis.

De los 38 proyectos propuestos en los estudios previos de DNP- Fonade – GTZ –ISA¹ y los estudios de la Misión Técnica Colombo Holandesa 1972 – 1977, Hydrochina está incluyendo en su propuesta de desarrollo hidroeléctrico en cascadas 19 sitios de presa, debido a que en los demás proyectos las mediciones realizadas no concuerdan con las condiciones propuestas inicialmente. En estos momentos Hydrochina ya cuenta con una primera versión de la planificación hidroeléctrica el cual será entregado a Cormagdalena el 22 de julio del 2013 y se realizarán los comentarios por parte del equipo de Cormagdalena.

El avance presentado y que estará contemplado en el informe a entregar se resume en lo siguiente:

Los proyectos se analizarán de la siguiente forma, en dos sectores: 1. Aguas arriba del Quimbo y 2. Aguas abajo de Betania.

Para el primer sector se van a priorizar 5 proyectos y son los siguientes:

¹ DNP- Fonade – GTZ –ISA. Políticas generales para el aprovechamiento del Río Magdalena en su sector medio. Medellín, 1983

- Proyecto Isnos, se está evaluando una propuesta de desarrollo hidroeléctrico sin embalse.
- Los proyectos Guarapo y Chillurco han mantenido los sitios de presa, pero esta reevaluando las alturas de presa que varían con respecto al estudio inicial.
- Proyecto Oporapa, se estima un nuevo sitio de presa a 2,6 km aguas abajo del sitio planteado inicialmente, debido a una falla geológica.
- Proyecto Pericongo, se mantiene las condiciones iniciales, debido a que la diferencia de altura es mucho menor a la esperada.

Para el segundo sector, en los proyectos hidroeléctricos planteados se han mantenido los sitios de presa, pero se han ajustado las alturas de presa.

- Al proyecto de Honda se está reevaluando la viabilidad de este proyecto desde el punto de vista de la recuperación de la navegación y del control de inundación y no sobre el de generación de energía.
- Se concluye que no es favorable ningún proyecto hidroeléctrico aguas abajo del Proyecto Piedras Negras (ubicada aguas abajo del Municipio de Honda), debido a la interferencia de las obras de encauzamiento y mantenimiento para la recuperación navegación

1.1. Visita quinta delegación Hydrochina. Abril 2013

El objeto alcanzado de esta delegación fue el realizar un reconocimiento técnico en campo de la situación actual del río en cuanto a transporte, ambiente y generación de energía, se realizó:

- Visita punto de comercialización productos pesqueros.
- Verificó el tipo de arte de pesca artesanal.
- Verificó características ambientales y vegetación propia del sector.
- Visita técnica al río Guarinó.

1.2. Visita sexta delegación Hydrochina. Abril 2013

Junto con la quinta delegación llega la sexta, con el objeto de aclarar junto con los especialistas de Cormagdalena la información y avance de la formulación del Plan Maestro de Aprovechamiento. Las actividades específicas fueron:

- Se programaron reuniones diarias todo el mes de Abril entre los especialistas de Cormagdalena y los técnicos de Hydrochina para tratar los siguientes temas:
 - Desarrollo social y económico.
 - Energía hidroeléctrica.
 - Control de inundaciones.
 - Planificación de Industria pesquera.
 - Planificación de Recreación.
 - Planificación utilización de riveras.
 - Ambiente.

- Cormagdalena programó reuniones entre Hydrochina y distintas instituciones, tales como UNAP, ONF, Guayacanal, asesor Económico y Ministerio de Ambiente con el objeto de aportar conceptos e información a la formulación del Plan Maestro de Aprovechamiento.

5. AVANCE ESTRUCTURACIÓN CENTRO DE INVESTIGACIÓN.

Conforme a lo dispuesto por la Junta Directiva en Sesión anterior se presentan los siguientes avances en la estructuración del Centro de Investigación del Río Magdalena:

En primer lugar, informamos que conforme a lo dispuesto en el artículo 8 y en el numeral 9 del artículo 6 de la Ley 161 de 1994, se definió que el Centro de Investigaciones del Río Magdalena se someterá a los postulados de la normatividad de Ciencia y Tecnología, ley 29 de 1990 y Decreto-Ley 393 de 1991, donde se dispone la creación de Centros de Ciencia y Tecnología.

Conforme a este propósito se ha establecido que el principal socio de CORMAGDALENA en la constitución del Centro será COLCIENCIAS, quien ha manifestado su disposición para este propósito.

Así mismo, en cumplimiento de lo dispuesto por la Junta Directiva en la pasada sesión de 2 de Abril de 2013, se conformó una mesa de trabajo entre CORMAGDALENA y el Ministerio de Ambiente, en la cual tienen participación los 5 institutos adscritos y vinculados al Ministerio, de los cuales 4 tienen la condición de centros de ciencia y tecnología.

El principal objetivo de esta mesa de trabajo es definir las funciones del Centro de Investigación del Río Magdalena, las cuales estarán armonizadas con las funciones de los institutos adscritos y vinculados al Ministerio, para lograr así trabajar de manera conjunta y darle la mayor solidez institucional al Centro, así mismo en esta mesa de trabajo se definirán los estatutos que reglamentaran la actividad del Centro de Investigación.

Ahora bien, en materia presupuestal para el primer año se propone destinar para el funcionamiento de este Centro la suma de 350 millones de pesos y para el 2014, un presupuesto de funcionamiento de 500 millones de pesos.

La fuente de financiación para el año 2013, será con recursos propios de Cormagdalena, para el año 2014, la fuente más importante de recursos se derivará de los componentes de administración y utilidad de los contratos que anualmente CORMAGDALENA suscribe con las universidades colombianas.

Para este año la principal actividad de este Centro será la ejecución del programa de modelación permanente del Río Magdalena, que contará con el acompañamiento del Centro de Investigación Holandés, Deltares.

6. AUTORIZACIÓN DE ENAJENACIÓN EMBARCACIÓN TURÍSTICA FLORENTINO ARIZA.

ANTECEDENTES

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena **CORMAGDALENA**, es propietaria de la embarcación turística “FLORENTINO ARIZA” bien mueble sujeto a registro, que se encuentra

actualmente ubicado en la sede principal de CORMAGDALENA en el municipio de Barrancabermeja, el cual se encuentra en desuso y requiere reparación y adecuación para su funcionamiento.

Éste bien fue evaluado recientemente, recomendándose por parte del perito evaluador que el mismo se debía reparar o dar de baja teniendo en cuenta su deterioro progresivo por el desuso en que se encuentra.

En reunión de Junta Directiva celebrada el 1 de agosto de 2012, según consta en el Acta No. 112, se debatió la procedencia de la venta de la embarcación, toda vez que, los costos de operación y mantenimiento lo hacen insostenible para CORMAGDALENA.

En curso de la discusión, surgió la posibilidad de ser entregado a otra Entidad de carácter público bien sea mediante comodato o por enajenación gratuita, siendo aprobado por la Junta en pleno, pero sin que quedara tal decisión plasmada en Acuerdo de Junta Directiva.

En revisión de la normatividad vigente, se encuentra que el Decreto 734 de 2012 Artículo 3.7.6.1 en relación con la enajenación de bienes a título gratuito entre Entidades públicas, señala en el Inciso final: *“Respecto de los bienes sujetos a registro, se aplicarán las reglas contenidas en el presente Decreto respecto de los bienes inmuebles”*.

Aclaramos a la Honorable Junta Directiva que la embarcación turística Florentino Ariza es un bien mueble, pero por encontrarse sujeto a registro se equipara como se observa en la norma enunciada a los bienes inmuebles, respecto de los cuales sí es pertinente la autorización de la Junta Directiva para la disposición que de estos haga la Dirección Ejecutiva de Cormagdalena.

Para lo anterior se requiere solicitar a la Junta Directiva formalice mediante Acuerdo la autorización dada al Director Ejecutivo, para realizar el procedimiento consagrado en las normas vigentes para la enajenación a título gratuito entre Entidades del Estado de esta embarcación turística.

SOLICITUD

La Dirección Ejecutiva solicita a la Honorable Junta Directiva formalice mediante Acuerdo la autorización dada al Director Ejecutivo de CORMGADALENA, para la enajenación a título gratuito entre Entidades del Estado de la embarcación turística “Florentino Ariza”, en los términos y condiciones que establece la legislación aplicable al caso.

COMPETENCIA

De conformidad a lo establecido en la Ley 161 de 1.994 y el Decreto 790 de 1.995, artículo décimo cuarto, numeral séptimo, la Junta Directiva tiene dentro de sus facultades la de aprobar la adquisición o disposición de los bienes inmuebles de la Corporación y bajo ésta disposición se solicita la autorización para la enajenación a título gratuito de la embarcación turística “Florentino Ariza”.

La Honorable Junta Directiva autoriza al Director Ejecutivo de Cormagdalena para enajenar a título gratuito entre Entidades del Estado con jurisdicción en el Río magdalena la embarcación turística “Florentino Ariza”, en los términos y condiciones que establece la legislación aplicable al caso, y solicita que el avalúo practicado forme parte integral de la presente acta.

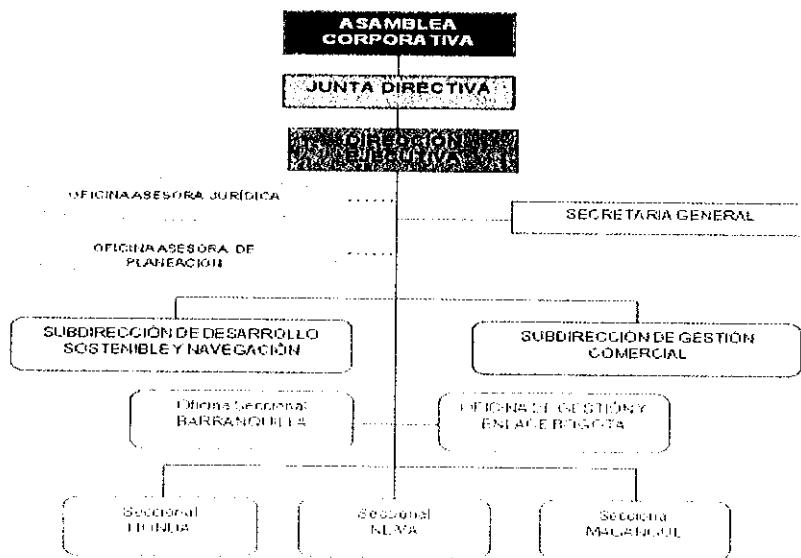
7. AUTORIZACIÓN REESTRUCTURACIÓN INSTITUCIONAL.

El Director Ejecutivo explica la propuesta de restructuración indicando:

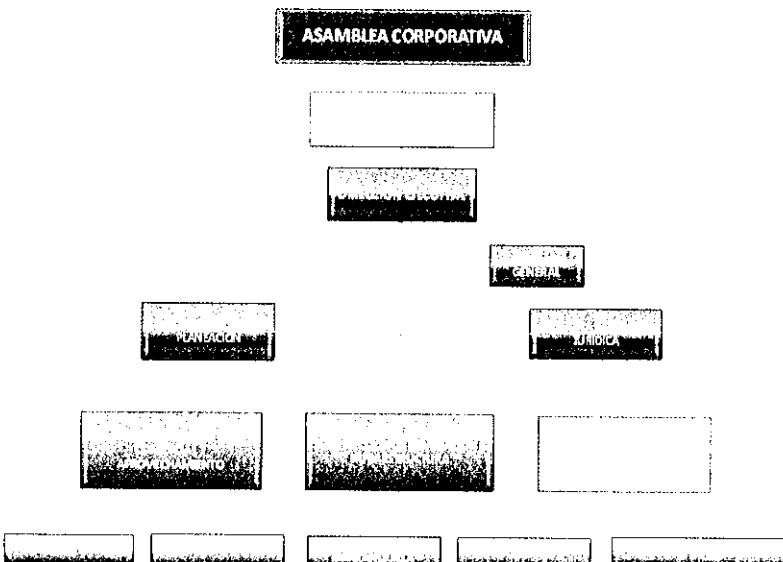
MISIÓN ACTUAL	MISIÓN REESTRUCTURACIÓN
<p>“La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA” tiene por misión el garantizar la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria del Río Grande de la Magdalena, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía y aprovechamiento y preservación del ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables, a través de la gestión competitiva y el desarrollo del talento humano, para que de manera concertada y participativa se genere el desarrollo social, económico, ambiental y cultural de los municipios de la jurisdicción y en consecuencia del país en general”.</p>	<p>“Somos la empresa estatal responsable de la navegación y del aprovechamiento sostenible de los recursos naturales del Río Magdalena y Cauca; como autoridad administrativa coordinamos y supervisamos el ordenamiento hidrológico y manejo integral de la cuenca, para contribuir a la conservación del ambiente, la competitividad y al desarrollo del país”.</p>

VISIÓN ACTUAL	VISIÓN REESTRUCTURACIÓN
<p>“CORMAGDALENA se proyecta como un empresa industrial y comercial del Estado, líder en la promoción y consolidación del desarrollo regional y nacional, a partir de la recuperación integral del Río Grande de la Magdalena como medio de transporte y de vida, mediante la viabilidad financiera y ambiental que determine su rentabilidad económica y muestre los beneficios sociales y macro económicos para el país”.</p>	<p>“Seremos una empresa reconocida nacional e internacionalmente por lograr la reactivación de la navegación fluvial y por su liderazgo en el ordenamiento de nuestra cuenca”.</p>

Estructura Actual de Cormagdalena



Estructura propuesta estudio técnico reestructuración.



Se propone crear la Subdirección de Ordenamiento y Manejo Integral de la Cuenca del Rio Magdalena, que tendrá como objetivo principal “Ejercer las funciones de coordinación y supervisión con sujeción a las normas superiores y a la Política Nacional sobre Medio Ambiente, para el manejo integral y ordenamiento hidrológico de la cuenca del río Magdalena, con las autoridades ambientales regionales, entes territoriales e instituciones del orden nacional, regional y local; a partir de la puesta en marcha de los procesos operativos del PMC.”

Se incrementaría la planta de personal de la entidad de la siguiente forma:

PLANTA ACTUAL

DESPACHO DEL DIRECTOR EJECUTIVO		
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN		
NUMERO DE CARGOS	DENOMINACIÓN DEL CARGO	CÓDIGO-GRADO
Uno (1)	Director General de Entidad Descentralizada	0015-25
Uno (1)	Asesor	1020-16
Uno (1)	Profesional Especializado (Control Interno)	2028-22
Tres (3)	Profesional Especializado	2028-12
Uno (1)	Profesional Universitario	2044-11
Uno (1)	Conductor Mecánico	4103-11
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-21

TOTAL DESPACHO DIRECTOR ACTUAL: 9

PLANTA PROPUESTA

DESPACHO DEL DIRECTOR EJECUTIVO		
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN		
NUMERO DE CARGOS	DENOMINACIÓN DEL CARGO	CÓDIGO-GRADO
Uno (1)	Director General de Entidad Descentralizada	0015-25
Uno (1)	Asesor	1020-16
Uno (1)	Profesional Especializado (Control Interno)	2028-22
Tres (3)	Profesional Especializado	2028-12
Uno (1)	Profesional Universitario	2044-11
Uno (1)	Conductor Mecánico	4103-11
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-21

TOTAL DESPACHO DIRECTOR PROPUESTA: 15

PLANTA ACTUAL

PLANTA GLOBAL		
NUMERO DE CARGOS	DENOMINACIÓN DEL CARGO	CÓDIGO-GRADO
Uno (1)	Secretario General de Entidad Descentralizada	0037-22
Dos (2)	Subdirector General de Entidad Descentralizada	0040-20
Dos (2)	Jefe de Oficina (Gestión y Enlace Bogotá, y Seccional Barranquilla)	0137-18
Uno (1)	Jefe de Oficina Asesora de Jurídica	1045-12
Uno (1)	Jefe de Oficina Asesora de Planeación	1045-12
Cinco (5)	Profesional Especializado	2028-19
Tres (3)	Profesional Especializado	2028-16
Uno (1)	Profesional Especializado	2028-14
Once(11)	Profesional Universitario	2044-10
Dos (2)	Técnico Administrativo	3124-17
Tres (3)	Técnico Administrativo	3124-13
Uno (1)	Técnico Administrativo	3124-09
Uno (1)	Auxiliar Administrativo	4044-14
Uno (1)	Conductor Mecánico	4103-09
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-20
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-15

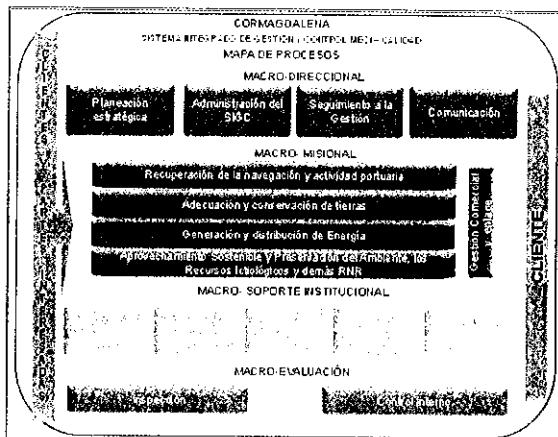
TOTAL PLANTA GLOBAL ACTUAL: 37

PLANTA GLOBAL		
NUMERO DE CARGOS	DENOMINACIÓN DEL CARGO	CÓDIGO-GRADO
Uno (1)	Secretario General de Entidad Descentralizada	0037-22
Tres (3)	Subdirector General de Entidad Descentralizada	0040-20
Dos (2)	Jefe de Oficina (Gestión y Oficina Seccional Barranquilla)	0137-19
Dos (2)	Jefe de Oficina Asesora	1045-14
Dos (2)	Asesor	1020-07
Uno (1)	Asesor	1020-06
Cinco (5)	Profesional Especializado	2028-19
Seis (6)	Profesional Especializado	2028-16
Uno (1)	Profesional Especializado	2028-14
Dos (2)	Profesional Especializado	2028-13
Dos (2)	Profesional Universitario	2044-11
Quince(15)	Profesional Universitario	2044-10
Dos (2)	Profesional Universitario	2044-09
Dos (2)	Técnico Administrativo	3124-17
Tres (3)	Técnico Administrativo	3124-13
Uno (1)	Técnico Administrativo	3124-09
Tres (3)	Técnico Administrativo	3124-08
Uno (1)	Auxiliar Administrativo	4044-14
Tres (3)	Auxiliar Administrativo	4044-13
Uno (1)	Conductor Mecánico	4103-09
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-20
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-18
Uno (1)	Secretario Ejecutivo	4210-15

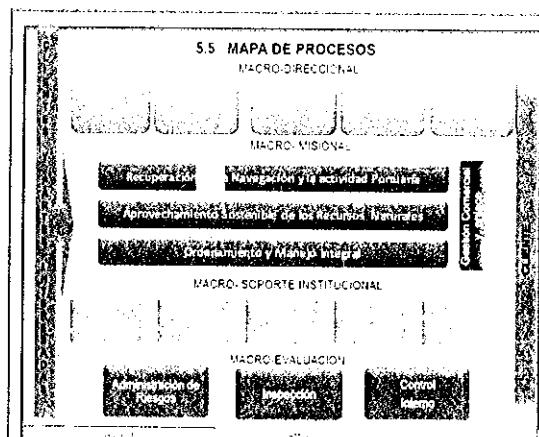
TOTAL PLANTA GLOBAL PROPUESTA: 63

MAPA DE PROCESOS DE CORMAGDALENA IMPLEMENTADO BAJO LA NORMA NTGCPG 1000:2009 - MECI 2005 CERTIFICADO POR INCONTEC

MAPA DE PROCESOS ACTUAL



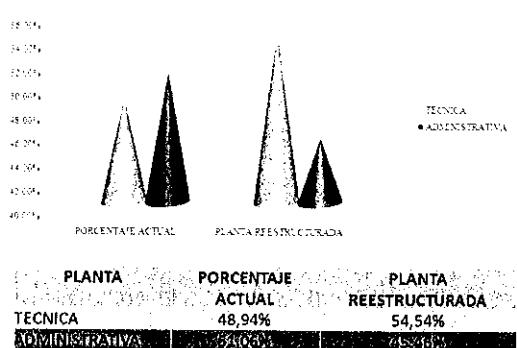
MAPA DE PROCESOS PROPUESTO



COSTOS PLANTA DE PERSONAL ACTUAL

PLANTA	COSTOS	CUMPLIMIENTO DE LA FUNCIÓN DE ADVERTENCIA	CONTRATACIÓN
PLANTA ACTUAL	\$3.788.657.155	\$939.120.000 + \$335.400.000 = \$1.274.520.000	\$638.148.000
PLANTA REESTRUCTURADA	\$5.955.899.579		
			\$5.955.899.579
PLANTA ACTUAL	\$3.788.657.155	PLANTA ACTUAL + CPS+FA	\$5.701.325.155
COSTOS ADICIONALES	\$1.912.668.000		
TOTAL	\$5.701.325.155	DIFERENCIA	\$254.574.424

PORCENTAJE DE DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTA



El Gobernador de Cundinamarca presenta una observación respecto a la necesidad de revisar que las posibles vinculaciones no generen una continuidad laboral y como consecuencia de ello unas posibles demandas en contra de la entidad, por lo que sugiere que se lleve a cabo la liquidación los contratos ante una oficina de trabajo y hacer una incorporación gradual, no masiva.

Ante esta solicitud se aclara que Cormagdalena ha venido consultando la mejor forma para llevar a cabo su proceso de restructuración y que recoge y agradece las recomendaciones que se realicen a fin de evitar inconvenientes futuros.

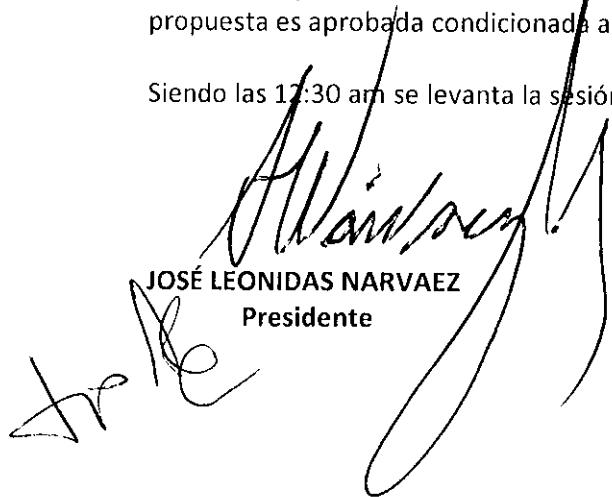
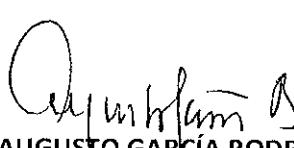
El Director Ejecutivo aclara a los Honorables miembros de Junta, que la restructuración propuesta pretende incorporar básicamente al equipo técnico de Cormagdalena y además atender una función de advertencia realizada por la Contraloría General de la República.

Se informa además que Cormagdalena ha surtido todos los trámites y procedimientos ante función pública entidad que además aclaró que por la atipicidad de Cormagdalena y su origen constitucional, no se requería aprobación ni visto bueno por parte de dicha entidad; sin embargo, y ante la insistencia de Cormagdalena, el DAPF se pronunció de manera favorable a la propuesta de restructuración planteada por Cormagdalena, por cumplir con todos los requisitos.

El Viceministro de Infraestructura solicita que el estudio técnico realizado y expuesto forme parte del acta.

Finalmente y atendiendo la recomendación del Viceministro de Infraestructura, la restructuración propuesta es aprobada condicionada a que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público la avale.

Siendo las 12:30 am se levanta la sesión.


José Leónidas Narváez
Presidente
Augusto García Rodríguez
Secretario