

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA-
CORMAGDALENA**

ACTA JUNTA DIRECTIVA

N°135

Fecha: 7 de marzo de 2017

Hora: 10:00 a.m.

Lugar: Ministerio de Transporte

ASISTENTES

DR. CARLOS GARCÍA MONTES
DR. DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
DR. CARLOS ANDRÉS CANTE PUENTES
DR. DIDIER TAVERA AMADO
DR. JOSUE MANRIQUE MURCIA
DR. JUAN CARLOS CHAVARRO ROJAS
DRA. KARINA PAOLA BECERRA
DR. JOSÉ NICOLAS DIAZ MARCHENA
DR. ALEJANDRO COSTA POSADA

DR. WILLIAM HERNÁNDEZ

Presidente de la Junta Directiva
Viceministro de Transporte
Viceministro de Minas
Gobernador de Santander
Alcalde de Gigante
Alcalde de Ambalema
Alcaldesa de Córdoba
Alcalde de Salamina
Representante de los gremios de
navegación
Representante de Ecopetrol S.A

PARTE DE CORMAGDALENA

DR. LUIS FERNANDO ANDRADE
MORENO
ING. PAULINO GALINDO YUSTRES
DRA. DINA RAFAELA SIERRA ROCHELLS
DR. GABRIEL EDUARDO DEL TORO
BENAVIDES
DRA. LYDA ÁLVAREZ AMAYA
DRA. MARIA PAULA VELANDIA MUÑOZ
DR. FERNANDO HOYOS ESCOBAR
DR. JESUS FLOREZ ORTIZ

Director Ejecutivo (E)

Asesor Técnico de la Dirección Ejecutiva
Subdirectora de Gestión Comercial (E)
Jefe Oficina Asesora Jurídica (E)

Jefe Oficina Asesora de Planeación
Jefe Oficina Gestión y Enlace
Asesor Subdirección de Gestión Comercial
Subdirector de Desarrollo Sostenible y
Navegación

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El Presidente de la Junta Directiva, Doctor Carlos García Montes da lectura al Orden del día:

1. Verificación del quorum
2. Lectura y aprobación del Orden del día.
3. Aprobación del Acta No. 134 del 17 de enero de 2017
4. Aprobación de la Modificación presupuestal vigencia fiscal 2017



5. Informe del Director Ejecutivo
6. Propositiones y Varios

1. Verificación del quórum

Se verifica el quorum con la presencia de nueve miembros de la Junta Directiva.

Lectura y aprobación del Orden del día

El Presidente de la Junta Directiva, Doctor Carlos García Montes, hace lectura del Orden del día y propone la modificación del mismo para iniciar con el punto 5 Informe del Director Ejecutivo (e), en razón a que el Doctor Luis Fernando Andrade debe salir a acompañar al Presidente de la República a un evento en el Departamento del Chocó, la modificación del Orden del día fue aprobada por unanimidad.

Informe Director Ejecutivo (E)

El Doctor Andrade inicia su presentación con el tema más importante de su informe acerca de qué está pasando con el contrato de concesión de la APP, y una actualización sobre el Plan que tiene la Corporación para manejarlo y las implicaciones que tendría esto en el presupuesto. Explica que en la última sesión de Junta se presentó un presupuesto y se dijo que, si tocaba dedicar los recursos para asegurar la navegabilidad, tendrían que hacerse unas modificaciones en el mismo. Informa a la Junta que en esta sesión ya les trae con mayor precisión cuales serían las modificaciones que habría que hacer ya que se está viendo muy difícil evitar la caducidad del contrato. Explica que se tienen dos procesos andando simultáneamente. En uno, hay una negociación sobre una posible cesión, a una nueva empresa liderada por *Powerchina* que tomaría las obligaciones del contrato y lo sacaría adelante. Esa opción desde el punto de vista del inicio de obras entre Barrancabermeja y La Dorada, - señala-, sería la más conveniente porque si se diera esa cesión y el cierre financiero, se empezarían las obras en uno o dos meses.

El Doctor Andrade manifiesta que, *"el tema de la cesión no es tan fácil porque con todo lo de las investigaciones que hay en curso, cualquiera que asuma la responsabilidad de ese contrato, está asumiendo unos riesgos que son difíciles de medir"*. Expresa que, aunque la entidad sigue por ese camino no está para nada seguro de que ese camino va a ser exitoso. Por eso, explica, la Corporación tiene listo su Plan B, en el cual se citó ya a una audiencia de caducidad, en ese proceso la primera audiencia será el día 8 de marzo y se les va a dar un período probatorio que se espera termine hasta el 17 de marzo, estas son todas fechas estimadas que dependen del proceso. *"Si no traen pruebas y la prueba es el cierre financiero, traernos un compromiso en firme de un banco que financie el proyecto, se declararía la caducidad y ellos podrían hacer uso de un recurso de reposición, y la caducidad quedaría en firme más o menos en un mes"*. Esto es indicativo porque se debe

respetar el debido proceso en la caducidad y si ellos traen las pruebas de que están cumpliendo pues no se daría.

La pregunta es, ¿qué hacer de ahí en adelante en caso de quedarnos sin concesionario? En ese caso, se aplicaría el plan que consiste en: hacer dos contratos a lo largo del río. Un contrato que cubra toda la zona entre Barrancabermeja y Pinillos, que es donde se dan la mayoría de problemas y que incluya también actividad sobre Calamar. En cuanto a este, el Director informa que se ha pedido la ayuda de Ecopetrol porque, aunque la Corporación tiene una draga que se le había arrendado a Navelena, por falta de pago se tiene de vuelta. Y pese a que hay unos equipos, no se tiene la capacidad técnica ni mano de obra para actuar de inmediato y comenzar a dragar el río, Ecopetrol sí tiene esa capacidad. Entonces, -explica-, se le entregaría a Ecopetrol a través de un convenio que ya se está redactando pero que no se podrá firmar hasta que ocurran los hechos; si ocurren los hechos en un Convenio con Ecopetrol se haría todo este dragado y eso aseguraría la navegación en esos puntos. El segundo contrato de dragado, se haría a través de una licitación para el Canal de acceso al puerto de Barranquilla, pues allí se requieren dragas de mayor tamaño y para este tema se está en conversaciones con el INVIAS para que sea este Instituto quien lleve a cabo este proceso. Independientemente de los dos anteriores, se dé el Plan B o no se dé, hay que hacer de todas formas el dragado del Canal del Dique entre Calamar y Cartagena.

Costos Plan B: El dragado del Canal de acceso al puerto de Barranquilla, se estima va a costar en los 6 meses que quedan del año, unos \$10 mil millones de pesos. El contrato para lo que es Barrancabermeja -Calamar, costaría unos \$21 mil millones de pesos para un total de \$31 mil millones de pesos. *"Tan pronto esté la caducidad en firme, vamos a colgar unos pre-pliegos, está el período de selección de proveedores y luego viene el contrato como tal. Vamos a dejar un colchón en ese período para urgencia manifiesta. O sea, si en ese período llega a pasar algo que en algún punto afecte la navegación,"* explica el Dr. Andrade.

Interviene el Representante de los gremios de la navegación, Alejandro Costa Posada quien solicita una precisión sobre el tiempo previsto en los contratos de dragado del Plan B, por qué uno está establecido para 6 meses y el otro para 8 meses y qué significa campañas. Responde el Subdirector de Desarrollo Sostenible y Navegación Jesús Flórez Ortiz, quien indica que se está previendo dragado por 6 meses o una campaña, esta última consistiría en que se quita el volumen con una draga para recoger e ir a hacer un solo recorrido en todo el canal de acceso a Barranquilla. El proceso de 8 meses está en un rango de tiempo de 6 meses, lo que pasa es que se maneja en un estimado a 8 meses por si se alcanza a sacar la contratación con anterioridad, trabajando conjuntamente con Ecopetrol S.A. Se aclara que ambos contratos van hasta diciembre.

Continúa la presentación del Director Ejecutivo (E), se refiere al contrato del dragado del Canal del Dique. Informa que ahí tuvieron un problema de una medida cautelar de un Juez que dijo que, para hacer nuevos contratos de dragado en la zona de Pasacaballos, se tenían que hacer Consultas Previas y hay que acatar la ley así no se esté de acuerdo. *“Eso quiere decir que nosotros por ahora no podríamos dragar con un contrato nuevo la zona de Pasacaballos, entonces la solución que le encontramos al problema, es alargar el contrato actual el cual no está sujeto a la medida cautelar y hacer una campaña en la zona de Pasacaballos, que nos asegure que esa zona quede en buen estado hasta final del año y el contrato nuevo del Canal del Dique entonces va a ser para toda la zona menos Pasacaballos. Aunque va a quedar con una condicionalidad de que, si se aprueba la Consulta en Pasacaballos, se podría intervenir allí, por eso preferimos alargar este contrato y arrancar el contrato nuevo en junio y en los meses de mayo y junio es que vamos a hacer la campaña de Pasacaballos. Así, el dinero que se tiene para el convenio con Ecopetrol son 21 mil millones, para el contrato de Barranquilla, 10 mil millones, y el dinero que se dejaría para urgencia manifiesta y tratar emergencias serían 10 mil millones. El problema es que esto suma 42 mil millones y solo se tienen 22 mil millones. Pero como en el Estado trabajamos en equipo y aquí tenemos al INVIAS y tenemos a Ecopetrol, ambos nos han propuesto soluciones. En el caso de Ecopetrol tenían una obligación de hacer una contribución de 5 mil millones para la APP este año y 5 mil millones el año entrante. En este supuesto, el contrato de APP ya no existiría entonces ellos pondrían 10 mil millones de los 21 mil y nosotros pondríamos el resto. La caja acabaría siendo mitad y mitad y eso nos permitiría llevar a cabo ese contrato y en el caso de lo que es el contrato de Barranquilla, por 10 mil millones, el INVIAS muy amablemente también nos ha ofrecido llevarlo a cabo y la razón es que hemos tenido muy buen recaudo de las contraprestaciones portuarias y tenemos algunos recursos que todavía no habían sido comprometidos. Los recursos de las contraprestaciones portuarias solo pueden ser usadas para este tipo de cosas. Con esto sí nos alcanzaría el dinero y tendríamos 10 mil millones de colchón para manejar emergencias”,* explicó el Director (E) Andrade.

El Doctor Andrade procede entonces a poner en consideración de la Junta la modificación del presupuesto para acogerse a este Plan B que explicó anteriormente y poder contar con los 22 mil millones de pesos que se necesitan para el mantenimiento del canal navegable.

Toma la palabra a continuación la Jefe de Planeación de Cormagdalena, Lyda Álvarez para explicar en qué cambiaría el presupuesto con relación al aprobado en la Junta anterior. Señala que los rubros presupuestales que se van a afectar serían los de navegación y actividad portuaria. Particularmente unos recursos que se habían previsto para estudios e investigaciones. Ahí se afectarían esos recursos en 3.500 millones de pesos. También se afectaría el Subprograma de mantenimiento del canal navegable en 17 mil millones y en el Programa de energía para el

desarrollo regional se afectaría el subprograma de la conformación de la unidad de negocios en 1.492 millones.

Interviene el Doctor Carlos García Montes para señalar que el INVIAS va a sacar un contrato de consultoría para profundización del canal de acceso y que en ese caso en los estudios se incluiría estos temas. El Director ejecutivo de Cormagdalena señala que por eso la Corporación no lo haría previendo eso, y explica que este estudio será para entender el efecto del Puente Pumarejo en el río, que está generando sedimentación en algún punto específico.

Continúa el Doctor Andrade y manifiesta que el mensaje para la Junta es que ojalá se pudiera dar una cesión, aunque cada día lo ven menos probable, pero si no se da la cesión ya se tiene la forma para garantizar que todo funcione de aquí a diciembre y mientras tanto se estará trabajando en la nueva APP con el objetivo de que en enero del año entrante ya haya un nuevo concesionario.

Alejandro Costa Posada, Representante de los gremios de navegación, solicita a la Junta si es posible que los pre-pliegos para ese dragado se pueden socializar con los usuarios del río con el fin de que puedan aportar su experiencia a ese proceso.

El Gobernador de Santander, Didier Tavera Amado también interviene para solicitar que se preste atención a la altura de Puerto Wilches, donde existe un brazo del río que está dificultando la navegabilidad y plantea la necesidad puntual de conocer qué es lo que se va a hacer con ese brazo y manifiesta su preocupación. El Director Ejecutivo, Doctor Luis Fernando Andrade responde que eso estaría dentro del Convenio con Ecopetrol y explica que esos serían los tipos de puntos donde se estaría dragando.

Agrega que ha habido mucho ruido en Barranquilla con relación al canal de acceso y sobre eso manifiesta a nivel de carácter informativo que hay que separar el mito de la realidad. Dice que es cierto que Navelena no ha estado cumpliendo a cabalidad con el contrato en los dragados a fondo por eso si no hay una cesión debe haber un proceso de caducidad rápido, hay 7 puntos que se están mirando dentro de un proceso sancionatorio en los que ellos no están cumpliendo con la profundidad. Sin embargo, la profundidad es adecuada y superior a los 9 metros y eso se mantiene en la totalidad del canal. *"Lo que no ha permitido la navegación en el canal de acceso a Barranquilla han sido las olas y los vientos. Desafortunadamente hay gente con intereses allá que han hecho lucir esto ante la prensa como que no es un problema meteorológico sino es un problema de profundización del canal. Yo quería decirles que eso no es así, es solo ver los informes de la Capitanía de Puertos".* El otro tema importante, -señala el doctor Andrade-, es que el volumen de carga sigue creciendo mucho a lo largo del río. En los dos primeros meses del año se superó en 50% los dos primeros meses del año anterior en enero y febrero se pasó de las 400 mil toneladas en movimiento en el río. El año pasado se movieron 2.4 millones de

toneladas y como vamos, se podría llegar a cerca de 3 millones de toneladas este año. El río está funcionando bien, el dragado a lo largo del río está funcionando bien, indica.

Pide la palabra el Gobernador de Santander para manifestar que la preocupación suya y lo que quieren saber es qué se va a hacer ahora que ya hay una memoria histórica de donde se tienen las dificultades, donde está el canal, cómo realmente garantizar el dragado y señala que de ahí la necesidad de puntualizar qué es lo que se va a contratar y qué es lo que se va a hacer pues ya hoy se cuenta con el conocimiento en la práctica de lo que ocurrió en 2015 y lo que ha ocurrido en el año 2016.

El Doctor Andrade asegura que en cuanto a la petición específica de en qué puntos se va a enfatizar el dragado, con mucho gusto se compartirá esa información.

Interviene el Doctor Alejandro Costa para hacer unas precisiones y comentar que el volumen de carga que se ha duplicado lo ha hecho en parte por las obras y la inversión del contrato de APP, pero manifiesta que la principal causa por la cual se ha duplicado es porque se ha duplicado la capacidad de transporte, no por el río per se. Asegura que el río hoy no es más navegable que hace 3 años. El doctor Andrade señala que eso no es cierto porque hace 3 años no había información periódica de profundidad confiable, y hoy en día sí la hay lo cual mejora la navegabilidad y hace tres años no había tampoco la capacidad de atención inmediata a puntos críticos como sí lo ha habido ahora con la concesión. El Representante de los gremios de navegación pide entonces al Director que se haga una sesión de trabajo detallada para revisar este tema del volumen de la carga, y señala las dificultades para la navegación que se tienen a la altura de Pinillos. Manifiesta que a la fecha tienen 13 remolcadores cargados esperando paso. El Doctor Andrade señala que es un problema de orden público. El Representante de los Gremios de la Navegación insiste que hay problemas de navegación en Pinillos por profundidad del canal y que si la situación continúa van a llegar a tener 17 remolcadores parados con carga equivalente a 2.300 millones, esos remolcadores son el 40% de la flota fluvial del río Magdalena. Insiste en que quiere dejar esa preocupación ante la Junta en representación de los navieros, pues el río no es navegable a 7 pies hoy en día.

El Doctor Andrade manifiesta que el tema de Pinillos es un tema que los preocupa pero que lo pueden tratar más adelante pues no es un tema de discusión en la Junta Directiva, dice que se podrá tratar en sesiones de trabajo que se llevarán a cabo en Barranquilla, en Barrancabermeja y Bogotá cada dos semanas. Sugiere que ese tema de Pinillos se aborde en el punto de Propositiones y varios y ratifica que las cifras de aumento de volumen de carga "son incontrovertibles".

2. Aprobación de la Modificación presupuestal vigencia fiscal 2017

Sede Principal
Carrera 1 No 52-10 Sector Muelle
PBX: (7) 6214422
FAX: (7) 6214507
Barrancabermeja - Colombia

Oficina Gestión y Enlace - Bogotá
Calle 93B No 17-25 Of. 504
Edificio Centro Internacional de Negocios
PBX: (1) 6369684 - 6369093 - 6369022
FAX 6369052
Bogotá D.C. - Colombia

Oficina Barranquilla
Via 40 No. 73 - 280 Of. 519
Centro de Negocios MIX
PBX (5) 3565914 - 3565930
Atlántico - Colombia

Oficina Honda
Calle 9 No. 9 - 12 El Retro
TELEFAX: (8) 2512868
Tolima - Colombia

Oficina Magangué
Muelle Marquetalia Via Yati
Tel: (5) 6875583
TELEFAX: 6375583
Bolívar - Colombia

Oficina Neiva
Cra. 1 No 60-79 Barrio Las Mercedes
Tel: (8) 8769252 - 8765017
Huila - Colombia

El Presidente de la Junta Directiva, Doctor Carlos García Montes pone a continuación a consideración la aprobación de la modificación del presupuesto para la vigencia de 2017 en caso de caducidad del contrato de APP y queda aprobada por unanimidad.

3. Aprobación del Acta No. 134 del 17 de enero de 2017

El Doctor Carlos García, Presidente de la Junta Directiva, procede a poner en consideración la aprobación del Acta No 134 correspondiente a la sesión de Junta Directiva del 17 de enero de 2017. El Alcalde de Salamina, José Nicolás Díaz, solicita como observaciones de forma que las actas de Junta sean foliadas, y que se agregue al Acta No. 134 el cuadro con las 45 concesiones portuarias que se presentaron en la sesión pasada. Con esas consideraciones, se somete a aprobación de la Junta y el Acta queda aprobada por unanimidad.

A continuación, el Doctor Carlos García, prosigue con el desarrollo de la Junta Directiva con relación al Informe de la Dirección, y señala que evacuado el tema de Informe de la APP explicado por el doctor Luis Fernando Andrade, continúa el avance en cuanto al Plan de Mejoramiento Administrativo, para lo cual se concede la palabra a la Doctora Dina Sierra Rochels, Subdirectora de Gestión Comercial (E).

Plan de Mejoramiento Administrativo:

Dentro de este tema, la doctora Dina Sierra, Subdirectora de Gestión Comercial (e), inicia informando a la Junta sobre un tema que quedó dentro de los compromisos pendientes de la sesión pasada, en cuanto a la **Póliza de Seguro** que se adquirió por parte de la Corporación en relación con el amparo para los miembros de Junta Directiva. Informa que ya el corredor de seguros adquirió la garantía con Fiduprevisora de seguros y señala cuáles cargos dentro de la Corporación están amparados por la misma, al igual que todos los miembros de la Junta Directiva, Representantes del Gobierno, Alcaldes, Gobernadores y sus suplentes y el Representante de Gremios de la Navegación, elegido por la Asamblea. La póliza cubre el tema de responsabilidad civil, administrativa, fiscal, de un posible detrimento patrimonial en caso de suceder, los gastos de representación judicial, cauciones judiciales en el evento que se presenten. La vigencia de la garantía queda expedida desde el 14 de febrero hasta el 1 de octubre de 2017.

Procesos administrativos sancionatorios: Para exponer este tema se concede la palabra al doctor Gabriel Del Toro, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica (E) quien actualiza en cuanto al estado de avance de los procesos sancionatorios, señala que se ha avanzado en los que ya se instalaron y que se han citado a nuevos procesos administrativos sancionatorios. Asegura que en el informe de Junta se señalan por colores las fechas y plazos para la realización de audiencias, y manifiesta que esos son plazos estimados porque pueden tomarse tiempos adicionales en la valoración

probatoria que se haga y en la decisión de recursos que interpongan las concesiones. Se explica que en el informe físico entregado a los miembros de Junta están señalados con detalle los procesos que ya la Corporación tiene en trámite, los que han sido citados a audiencia, cuando se instaló la misma, si está o no en proceso probatorio, las que ya tienen adelantada inspección ocular probatoria, y hay otras que tienen pendiente reanudación audiencia. La doctora Dina Sierra interviene y señala que se está tratando de que la Oficina Jurídica logre evacuar en un mismo día varias audiencias. El doctor Andrade agrega que el espíritu de estos procesos ha sido racionalizar la situación, posibilitar inversiones y resolver problemas, expone el ejemplo del puerto Siduport, que ha propuesto una terminación del contrato a cambio de entregar tierras en la zona privada que sirven al municipio de Barranquilla para terminar la vía paralela al Río. Ese es un negocio que manifiesta el doctor Andrade, se está contemplando. Así mismo se refiere a una licencia que tiene la Sociedad Portuaria de Barranquilla que al parecer ya no necesita esa expansión y le interesa a la Zona Franca, entonces se está revisando si se le puede transferir esa obligación a ellos la zona franca. Aclara que se están revisando una por una las concesiones para ver qué soluciones se pueden dar con el fin de acelerar las inversiones y generar un beneficio para el Estado. Señala que ese es el espíritu de esta intervención, no un espíritu para castigar, sino más bien de cómo lograr desentramar estos problemas que llevan bastante tiempo sin resolver y manifiesta a la Junta Directiva que en Consejo Directivo que se realizó en la ANI con la asistencia del Director de Inviás y el Viceministro, se acordó tratar de desarrollar una política general para la resolución de problemas portuarios, una política general sobre cómo renegociar o resolver problemas en concesiones portuarias que no están cumpliendo y que de esa forma se tenga más seguridad jurídica en torno a cómo proceder.

Retoma su intervención la Doctora Dina Sierra y aclara que el caso de Siduport que señaló el doctor Andrade no está relacionado dentro de los procesos de incumplimiento porque casualmente es una de las concesiones que está cumpliendo y que con ellos simplemente se está tratando de lograr un acuerdo de liberación de las zonas que tienen hoy en día en concesión y sería una terminación de un contrato, pero que está cumplido y esa es la razón por la cual no está dentro del listado de procesos sancionatorios.

La doctora Sierra advierte que hay 13 puertos dentro del listado y que cinco no se relacionaron porque están aún en el proceso de citaciones que se están elaborando por parte de la Corporación, lo que llevaría a un escenario de 18 de 25. Agrega que Cormagdalena tiene hoy en día una interventoría contratada para 38 puertos de 45 que tiene la Corporación. Esa interventoría vence en el mes de marzo y ya en la ANI en un convenio que se suscribió para aunar esfuerzos con base en las instrucciones que dio el Señor Ministro en la sesión anterior de la Junta de perseguir procesos de transparencia y de lograr procesos mucho más blindados como mecanismos de

contratación, se llevó a la ANI a la urna de cristal de la Agencia la evaluación de las interventorías que ya están publicadas y el día de ayer (6 de marzo de 2017) ya se recibieron 21 propuestas para renovar la interventoría de los contratos de concesión y que ésta se mantenga vigente y sean el insumo principal para seguir gestionando el trámite de todos los procesos sancionatorios.

Interviene el Doctor Alejandro Costa, Representante de los Gremios de Navegación y comenta que desde Asoportuaria ven con buenos ojos el manejo que se ha venido dando a los procesos de investigación y sobre todo a los procesos de conciliación, y señala que algunos de los afiliados están expectantes de los resultados de los estudios de profundización del canal de acceso al puerto de Barranquilla tanto operacional como técnico. Expresa que felicita a Cormagdalena por esa actitud de diálogo frente a estos temas.

Legalización de los recursos del Fondo Nacional de Regalías en liquidación:

La Doctora Dina Sierra recuerda que recién ingresó la nueva administración del Doctor Luis Fernando Andrade se encontró un pendiente por legalizar de \$516 mil millones de pesos. El Subdirector de Desarrollo Sostenible y Navegación, Jesús Flórez Ortiz, interviene y explica que esos recursos pendientes por legalizar correspondían a proyectos que se desarrollaron en años anteriores con recursos del Fondo Nacional de Regalías- FNR y de los cuales no existía ningún soporte, y en caso de que no apareciera ningún soporte Cormagdalena tenía que responder con el pago de esos recursos. La Doctora Dina Sierra retoma y manifiesta que se ha venido avanzando en la legalización de esos recursos, que ya se tiene solamente pendiente por legalizar \$63 mil millones de esos \$516 mil millones, lo que ha involucrado que el equipo técnico de Cormagdalena se ha dedicado a revisar proyecto por proyecto, a buscar los documentos de cada uno. El Subdirector explica que eran 53 proyectos en total. De esos, se ha venido legalizando así: en diciembre se lograron legalizar 20 proyectos por un monto de \$139 mil millones, en el mes de enero 18 proyectos por un valor de \$157 mil millones y en febrero 8 proyectos por \$157 mil millones y en este momento quedan pendientes por legalizar \$63 mil millones que se tiene previsto entregar antes del 30 de marzo próximo para cumplir con los requisitos del FNR de recursos en liquidación. La doctora Dina Sierra complementa y explica que este era un tema viejo que encontró la actual administración, que data de 1999 – 2011 y sobre el cual tocó reconstruir los expedientes y señala que lo que falta por saldar es muy poco y la fecha límite es a 31 de marzo, pero que la fecha interna que se está manejando para terminar este tema en la Corporación es el 20 de marzo. Eran proyectos de los que no se tenía la información, pero sí estaban cumplidos.

Informe de avance investigaciones disciplinarias, fiscales o penales por omisión: A continuación, la Doctora Dina Sierra aborda un tema que explica había solicitado en Junta anterior tanto el Señor Ministro de Transporte, como el

Viceministro de Minas, Carlos Cante, quienes exhortaron a Cormagdalena a que iniciara las investigaciones disciplinarias o fiscales o penales a que hubiera lugar en relación con todo lo que se ha venido observando que pudiera constituir una desidia u omisión por parte de los funcionarios o ex directores anteriores de por qué no se habían ejecutado en su totalidad los planes de inversiones de las concesiones portuarias y qué era lo que estaba pasando con los hallazgos de la Contraloría.

En este punto de la sesión, interviene el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica (E) Gabriel del Toro para explicar el avance que se ha tenido en los procesos judiciales. La mayoría de los procesos judiciales en Cormagdalena se han dado por el rompimiento que hubo del Canal del Dique. Informa que ya se tienen seis fallos judiciales favorables pendientes en etapa de apelación, es decir que la provisión contable que se tenía presupuestada más o menos en \$3.4 billones de pesos se ha reducido hasta el momento en \$2.4 billones de pesos. Se tienen aún 231 procesos pendientes, esos 6 fallos crean al interior de la Oficina Jurídica y así se les ha manifestado a los diferentes despachos judiciales, un precedente judicial horizontal y un precedente judicial vertical. Manifiesta que están optimistas de que ningún juez se va a salir de la línea de esos 6 fallos, ya que ha sido consistente los diferentes despachos judiciales en Barranquilla, Santa Marta y Cartagena en advertir que aquí se presentó una fuerza mayor que efectivamente dio lugar al rompimiento del Canal del Dique, por lo tanto, el Estado colombiano no tendría por qué pagar ningún perjuicio por esa situación. Señala que hasta el momento la provisión contable de Cormagdalena en temas judiciales llega a \$963 mil millones de pesos y que se espera que en los Tribunales y en el Consejo de Estado se ratifique este tema.

La Doctora Dina Sierra retoma y manifiesta que pese a que en la sesión pasada se veía en los estados financieros de Cormagdalena un saldo negativo, por todo este valor que la Corporación ha tenido que entrar a tener como en reserva o una contingencia por el tema de las demandas del rompimiento del Canal del Dique, en la medida en que se vayan ganando estos procesos judiciales, se irá liberando, y se podría llegar a obtener que la Corporación cierre estados financieros en la nueva vigencia en positivo.

Continúa en el uso de la palabra el doctor Gabriel del Toro quien indica que tal como lo había expresado la Doctora Sierra, en la sesión del 17 de enero de 2017 se recibió una instrucción por parte del Ministro de Transporte para revisar qué se había hecho. Manifiesta que la Contraloría desde el 2014 viene informando a través de los hallazgos con incidencia disciplinaria de incumplimientos en las concesiones portuarias. Esa incidencia disciplinaria, ha llevado a Cormagdalena a iniciar unos procesos administrativos internos no obstante desde la Oficina Jurídica y desde la Dirección Ejecutiva de Cormagdalena se observa que hace falta la capacitación técnica suficiente para adelantar esos procesos internos. De ahí la importancia de contar con la interventoría, -acota la doctora Sierra- quien agrega que es de resaltar

que el Equipo técnico de supervisión de la Corporación es insuficiente y demasiado pequeño en relación con los contratos. Prosigue el Doctor Del Toro, quien informa que ya se envió a la Procuraduría Regional de Santander, (el 3 de febrero de 2017) para que ésta asuma la investigación de todos estos hallazgos. Los hallazgos en 2014 -2015 son reiterativos en el sentido en que había debilidad en el control en la vigilancia y el seguimiento de los contratos de concesiones. La Contraloría hizo ver que no se estaba haciendo una supervisión adecuada de cara a adelantar los procesos administrativos sancionatorios que esta administración se han querido adelantar con el fin de rectificar estos procesos. Expresa que se entregó a los miembros de Junta Directiva un listado con todos los hallazgos y en qué concesiones ha hecho la Contraloría hallazgos en 2014 y 2015. Informa además que a pesar de que se informó a la Procuraduría Regional que la Corporación no cuenta con un personal técnico suficiente para adelantar estos procesos administrativos disciplinarios, esta devolvió a la Corporación (el 23 de febrero/2017) esos procesos para que los investigue internamente. No obstante, señala, ya se buscó un nuevo acercamiento con la nueva Procuraduría del Doctor Carrillo y se mostraron agradados de que los hicieran partícipes y al parecer habrá una respuesta favorable en el sentido de que ellos asuman esas investigaciones disciplinarias a través de la regional Santander.

Interviene en este punto el Alcalde Ambalema, Juan Carlos Chavarro Rojas y señala que en la sesión pasada sí se habló el tema de los procesos disciplinarios y dice que, aunque está bien que se les presente la relación de las sociedades portuarias que han fallado, a lo que el Señor Ministro se refería era a qué procesos disciplinarios se han abierto a los funcionarios que de una u otra forma han estado en la administración y por su negligencia han permitido todo esto.

El Doctor Del Toro señala que, de todas esas concesiones incumplidas, en el 2015 hay seis procesos disciplinarios internos que ya tienen apertura de investigación, por omisiones en la supervisión de los contratos que dieran lugar a procesos administrativos. *“Los tenemos abiertos y si la Procuraduría -esperemos que no- dice que no va a investigar esos procesos, tendríamos que adoptar el conocimiento interno y conformar un equipo técnico suficiente para adelantar esos procesos a través de la Oficina de Cormagdalena”.*

En cuanto a la solicitud del Ministro de utilizar la **Urna de Cristal** para dar mayor seguridad a los procesos de contratación, manifiesta que desafortunadamente por tema presupuestal en Cormagdalena no se tiene adecuada la urna de cristal que quisiera el Mintransporte, por tal motivo se suscribió un Convenio interadministrativo con la Agencia Nacional de Infraestructura con la finalidad de aunar esfuerzos para que la ANI preste una ayuda en temas físicos y adicional a ello una asesoría y un acompañamiento en la evaluación de las ofertas sin que eso implique un traslado de la competencia que tiene Cormagdalena sino que se conformarán Comités

evaluadores de funcionarios de ambas entidades públicas para fortalecer los aspectos técnicos y financieros de todos los procesos de selección. Expresa que es necesario fortalecer todos los esquemas de contratación con transparencia y eficiencia. Es un Convenio que no tiene recursos públicos y cuya justificación se enmarca dentro del Artículo 209 de la Constitución y va hasta el 31 de diciembre de la presente vigencia.

A continuación, la Doctora Dina Sierra se refiere al **Programa Misional de Energía para el Desarrollo regional**, un tema que es uno de los pilares fundamentales que tiene la Subdirección Comercial enmarcado en el Plan de Acción. Señala que el año pasado se contrató a Gemsa para que hiciera un mapeo de todos los municipios ribereños y empezara a ver cuáles municipios y departamentos van a requerir o no apoyo en el tema energético y cómo se puede empezar a desarrollar este tema desde la Corporación. Señala que este ha sido uno de los puntos que la Contraloría siempre ha destacado como pendiente a la Corporación porque no se han efectuado los estudios, punto de partida, para ver cómo se puede empezar a futuro concesionar el caudal hidroeléctrico en el Río o aprovechar generar energía a filo de agua. Informa que ya se identificaron por parte de Gemsa las necesidades por departamento, hablan de posibles presupuestos que están siendo revisados. Lo que se buscaría desde la Corporación sería identificar cuáles de estos proyectos serían piloto o no, y mirar cómo desarrollar alianzas estratégicas con entidades nacionales o internacionales a fin de buscar recursos y poder empezar a desarrollar todo este caudal hidroeléctrico en el río.

4. Propositiones y Varios:

En este punto se concede la palabra al Representante de los Gremios de Navegación, Doctor Alejandro Costa quien manifiesta que los navieros tienen una percepción contraria y diferente a la percepción que tiene Cormagdalena, y la diferencia radica en esto: *"Cuando nosotros desagregamos la carga transportada en los últimos tres años, hay dos tipos de carga principalmente que hacen el 95% de la carga, la de Ecopetrol y el crudo y la nafta de otra compañía naviera. Si cogemos los volúmenes que ha movido Ecopetrol durante los últimos tres años, no se ha duplicado el volumen, es decir que la flota que existía antes del contrato de la APP no ha movido el doble del volumen de carga. El río ha movido el doble del volumen de carga porque la otra carga que es nueva al río y nueva en flota se ha sumado. Entonces sí se han duplicado los volúmenes del río, pero no porque tenemos un mejor río para navegar. De hecho, nunca hemos podido navegar de manera continua a más de 6 pies de calado, no ha sido posible. Para poner en contexto esta diferencia de percepción que no digo quien tiene la razón, el 14 de febrero de este año la asociación de navieros informó por carta a Cormagdalena que estaba cerrada la navegación en Pinillos que es el canal navegable del Río Magdalena, por contrato de APP. Hoy un mes después sigue cerrada".* El Representante de los Gremios termina su intervención proponiendo sesiones de trabajo con Cormagdalena,

una reunión semanal operativa que se cumpla, en Barranquilla y donde se necesite, para hacer un plan de trabajo, y se puedan discutir detalles, batimetrías, y que los navieros puedan socializar así los planes de dragado.

El Doctor Carlos García ofrece la palabra al Ingeniero Paulino Galindo quien manifiesta que es evidente que con el aumento de la flota y de la carga, la demanda de servicio de calidad es cada vez más exigente y adicionalmente el conocimiento que tienen los navieros y portuarios del mismo ha permitido identificar las dificultades que se presentan. Señala que a la fecha (7 de marzo de 2007) hay un sitio crítico que corresponde con el sitio de la desembocadura del Río Magdalena sobre el río Cauca, que se llama Pinillos, un sector de dinámica hidráulica muy complejo desde el 2008 por una creciente y porque aparecieron dos desbordamientos naturales que le están quitando el agua al cauce principal. Precisa que el contrato de APP reconoce que se navega por donde están las mejores condiciones de profundidad, y mejores condiciones geométricas, de tal manera que la opción de utilizar formalmente el brazo de La Victoria es completamente autorizado, pero reconoce que en este momento sí hay un momento crítico por lo cual están pasando de manera parcial y seccionada los remolcadores grandes en esa zona.

Interviene el Viceministro de Transporte, Doctor Dimitri Zaninovich Victoria para preguntar: ¿hay una relación entre la navegación en ese tramo y el fenómeno? El ingeniero Paulino Galindo responde que no, que dicho fenómeno hidráulico se viene dando desde el 2008, fecha en la cual no había ningún tránsito por esa zona. Manifiesta que se está presentando esa dificultad puntual que hay que reconocer a partir del 2 de marzo hay llamados de atención por parte de la interventoría por los incumplimientos que hay en este punto al igual que el de Barranquilla y por eso hay ya una multa de \$770 millones de pesos. Reitera que la condición que tiene el contratista es que debe navegar por cualquier área, incluyendo el brazo de Mompo si en algún momento es la mejor opción. Manifiesta que ha habido problema porque la comunidad ha impedido el paso para lo cual el día de ayer la Armada pidió la colaboración del municipio de Pinillos.

El Doctor Carlos García Montes interviene para comentar que por lo que ha escuchado no se trata de un problema de la presencia del concesionario con su draga, sino que hay un problema de orden público porque no lo dejan dragar.

El Señor Viceministro Dimitri Zaninovich resume la situación en que se reconoce una problemática y asegura que ya la discusión de quien está pasando y quien no no resuelve nada. Reconoce que hay un problema de orden público que ha impedido la actividad del dragado y eso se ha manejado con la Armada y en la medida en que se requiera se seguirá acompañando. Otro tema son las mesas de trabajo que está solicitando los navieros.



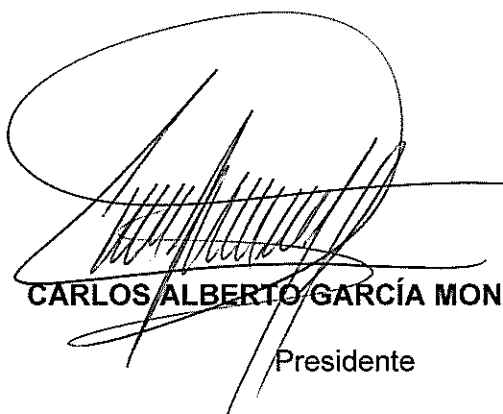
El Doctor García pregunta cuándo se pueden sentar en una mesa de trabajo para solucionar ese tema, e invita a institucionalizar de una vez dichas reuniones de trabajo cada ocho días hasta que se salga de esa coyuntura.

Interviene en este punto la doctora Dina Sierra para precisar que se había enviado con anterioridad -hace ocho días- a Asoportuaria, a Capitanía de Puerto, a los navieros precisamente invitándolos a todos para sentarse en una mesa y ya se remitieron esas invitaciones oficialmente. El Doctor Alejandro Costa expresa que a Fenavi no les ha llegado. El Doctor García Montes señala que ese tema coyuntural no se resuelve a punta de cartas sino actuando directamente y facilitando entre todos. Y señala que le transmitirá la situación al Señor Ministro de Transporte para hablar con el Ministerio de Defensa.

Se propone una reunión para esta misma tarde con los navieros y la Corporación para intentar resolver la situación.

El siguiente punto que se aborda por parte del Presidente de la Junta Directiva en Propositiones y varios tiene referencia a que el día 13 de marzo de 2017 se vencen los seis meses del Doctor Luis Fernando Andrade como Director encargado. Señala que ahora hay una nueva Junta Directiva y todavía no se tienen las hojas de vida que se vayan a presentar por parte del Señor Presidente de la República con relación al nuevo Director. En consecuencia, solicita a la Junta Directiva la prórroga del encargo mientras se puede resolver todo el tema de la caducidad, hasta de seis meses mientras se resuelven todos los temas. Se somete a consideración de la Junta Directiva dicha solicitud de prórroga, queda aprobada por unanimidad.

El Presidente de la Junta Directiva, Doctor Carlos García Montes da por terminada la Junta Directiva de Cormagdalena.



CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Presidente



LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Secretario