

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

ACTA JUNTA DIRECTIVA

Nº136

Fecha: 19 de abril de 2017

Hora: 10:00 a.m.

Lugar: Ministerio de Transporte

ASISTENTES

DR. CARLOS GARCÍA MONTES
 DR. ALEJANDRO MAYA MARTÍNEZ
 DR. CARLOS ANDRÉS CANTE
 PUENTES
 DR. DIDIER TAVERA AMADO
 DR. JORGE EMILIO REY
 DR. MIGUEL ANTONIO RICO
 DR. GILBERT CARTAGENA ROJAS
 DR. JORGE ALBERTO VILLAMIL
 DR. JOSÉ NICOLAS DIAZ MARCHENA
 DR. ALEJANDRO COSTA POSADA
 DR. FELIPE GARCES
 DR. WILLIAM HERNANDEZ

Presidente de la Junta Directiva
 Viceministro de Transporte
 Viceministro de Minas
 Gobernador de Santander
 Gobernador de Cundinamarca
 Alcalde de Pitalito
 Alcalde de Yondó
 Alcalde (e) de Córdoba
 Alcalde de Salamina
 Representante de los gremios de
 navegación
 Representante de Ecopetrol S.A.
 Presidente de la Junta Directiva



Certificado SC-ACERDANCO

INVITADOS ESPECIALES

DR. CARLOS ALBERTO ROSADO
 ZUÑIGA
 CALM. PAULO GUEVARA
 DR. GERMÁN ESCOBAR OLAYA

Director Regional Cámara Colombiana
 de Infraestructura (Costa Atlántica).
 Director Dirección General Marítima
 Capitán de Puerto de Barranquilla



Certificado GPM-00345204

PARTE DE CORMAGDALENA

DR. LUIS FERNANDO ANDRADE
 MORENO
 ING. PAULINO GALINDO YUSTRES
 DR GABRIEL EDUARDO DEL TORO
 BENAVIDES
 DRA. LYDA ÁLVAREZ AMAYA
 DRA JULIANA PERALTA RIVERA

Director Ejecutivo (E)
 Asesor Técnico de la Dirección
 Jefe Oficina Asesora Jurídica (E)
 Jefe Oficina de Planeación (E)
 Jefe Oficina de Gestión y Enlace

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. Informe de la Dirección Ejecutiva
3. Proposiciones y Varios

1. Verificación del quórum

El Presidente de la Junta Directiva, Doctor Carlos García Montes, realiza la respectiva verificación del quorum y manifiesta que se encuentran presentes 9 de los 17 miembros de la Junta Directiva, con lo cual se configura un quorum.

Lectura y aprobación del Orden del día

El Presidente de la Junta Directiva, Doctor Carlos García, hace lectura del Orden del día, y da la bienvenida a esta sesión extraordinaria a los invitados, doctor Carlos Rosado Zuñiga, Director Regional de la Cámara colombiana de la Infraestructura para la Costa Atlántica, y el doctor Germán Escobar Olaya, Capitán de Puerto de Barranquilla. Verificado el quorum, se somete a consideración la aprobación del Orden del día y queda aprobado por unanimidad.

2. Informe del Director ejecutivo (e) Luis Fernando Andrade Moreno.

El Doctor García da paso al segundo punto del Orden del día, informe del Director Luis Fernando Andrade que está dividido en tres puntos:

- Caducidad del contrato de APP
- Reinicio del mantenimiento y operación del canal navegable
- Nueva APP Cronograma y generalidades

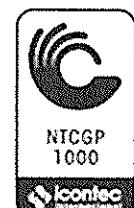
El Doctor Andrade inicia su presentación señalando a la Junta que el propósito de esta sesión es esencialmente el de brindar una actualización sobre lo que ha venido ocurriendo con el contrato de Navelena, y las medidas que se tomarán como resultado de la caducidad.

Con relación a la declaratoria de caducidad, manifiesta que el pasado 23 de marzo se emitió la resolución de caducidad donde se declaró el incumplimiento definitivo del cierre financiero, se hizo efectiva la cláusula penal de 75 mil salarios mínimos mensuales legales vigentes, se declaró ocurrido el siniestro de los amparos de cumplimiento de la APP, se ordenó la reversión de los bienes del proyecto y se ordenó la liquidación del contrato. Sin embargo, comenta, ellos utilizaron sus derechos para interponer un recurso de reposición que fue resuelto tres semanas después el día 17 de abril de 2017. Informa el doctor Andrade que se contó en todo el proceso con el acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación para estar seguros de no tener contratiempos.

“En este momento el contrato está caducado y tenemos la libertad de comenzar a tomar decisiones desde Cormagdalena para resolver los problemas que tenemos. Uno de los más graves, es que no solo incumplieron el cierre financiero, sino incumplieron el



Certificado SC-CER546003



Certificado GP-CER546004

mantenimiento de los niveles de profundidad en el canal de acceso al puerto de Barranquilla, y eso está afectando seriamente la navegación", aseveró el doctor Andrade.

Señala que quiere compartir con la Junta el Plan de contingencia que está en curso, con el objetivo de recibir sus sugerencias y su retroalimentación.

Sobre el primer tema, **Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla**, manifiesta es donde se tienen mayores preocupaciones en este momento dado el bajo que se formó y a la forma acelerada con que ha venido reduciéndose el calado de acceso al puerto, por debajo incluso a los 8.3 metros. Todo por incumplimiento del contratista, al que por cierto recuerda el doctor Andrade se le impusieron dos multas, la de incumplimiento grave por 55 mil millones de pesos, pero además la multa por no cumplir con los niveles de servicio de profundidad en esta Unidad funcional. Esta multa también había quedado en firme y se les cobrará en el proceso de liquidación. El doctor Andrade explica que, por esta razón, en este sector de Barranquilla debe hacerse algo muy rápido, de urgencia, y luego se hará algo más de mediano plazo con el INVIAST.

Canal del Dique: El segundo trabajo es el del Canal del Dique (Comunicación entre Calamar – Cartagena), explica que este tramo no se afecta por la caducidad pues ese sector no era parte del contrato. **Sector III** (Barrancabermeja – La Gloria - Pinillos).

Explica el doctor Andrade que el Distrito de Barranquilla tomó la decisión de declarar la calamidad pública por los efectos económicos que pueden generar las restricciones de acceso al puerto, lo que señala, facilita la decisión de declarar la Urgencia manifiesta para la contratación por parte de Cormagdalena, la cual se hizo el día anterior (18 de abril de 2017). En cuanto a esta, asegura el Director, se ve como una forma de hacer una contratación muy rápida, pero sin limitar la pluralidad de oferentes. Por eso, se pidió cotización a seis empresas que previamente habían indicado tener la capacidad de movilizar dragas a esa zona y se les dio hasta el día jueves 20 de abril de 2017 para que allegaran las ofertas. Eso permitirá resolver los problemas en el primer semestre, mientras el INVIAST adelantará una contratación por \$10 mil millones de pesos, para mantener la profundidad del canal de acceso en lo que resta del año, mientras llega la nueva APP.

En cuanto al Canal del Dique, el doctor Andrade asegura que se prorrogó el contrato actual con el objetivo de hacer unos dragados adicionales en la zona de Pasacaballos donde se estaban presentando problemas, y entre tanto, se está haciendo el proceso de contratación normal para también garantizar el dragado hasta finales de año.

De otro lado, informa a la Junta Directiva que se están sacando los pre-pliegos para el contrato entre Barrancabermeja – Pinillos. Este plan es un plan que se basa en los recursos que tiene Cormagdalena porque desafortunadamente Ecopetrol no pudo cumplir su compromiso de firmar un convenio para hacerlo de forma conjunta esta semana. Si se saca adelante este convenio sería muy bueno porque Ecopetrol este año tenía programado hacer un aporte a la APP de \$5 mil millones de pesos, y otros \$



Certificado SC-CER-246003



Certificado GP-CE-B-346004

5 mil millones el año entrante. Entonces esos \$10 mil millones se podrían usar acá y se complementarían con los recursos que Cormagdalena pueda poner y permitirá llevar a cabo unas obras mucho más representativas. *"Estamos contando doctor Felipe con todo su apoyo porque estamos muy preocupados de que Ecopetrol no nos cumpla con esa promesa inicial"*, manifestó el Director Andrade.

En este punto de la reunión interviene el Doctor Carlos García Montes, para complementar que desde el INVIAST suscribieron un convenio el mismo día de la caducidad (abril 17 de 2017) y se publicaron esa misma noche los pre-pliegos. Informa que el día 3 de mayo de 2017 se hará la publicación de los pliegos definitivos, el día 18 de mayo se hará el cierre y el día 23 de junio de 2017 se tiene prevista la adjudicación. También, asegura que van a sacar los pliegos para el Concurso de Méritos Abierto para que queden coincidiendo las fechas de adjudicación de la obra, con las de su interventoría y se espera que hacia el mes de julio de 2017, estarían listos con orden de inicio los trabajos que se tengan que hacer allá. Deberá haber algún mes de etapa de pre-construcción y en el entre tanto está la Urgencia manifiesta decretada por Cormagdalena que comentó el doctor Andrade.

Retoma su intervención el doctor Andrade, y explica que el Convenio con INVIAST está estimado en un valor aproximado a los \$ 9 mil millones de pesos, que permitiría dragar 375 mil m³, el convenio con la Dimar que permitiría hacer todas las batimetrías en la zona del canal de acceso al puerto de Barranquilla, y la Urgencia Manifiesta que nos permitiría mover 239 mil m³, que es el último estimado del material que hay que mover. Le recuerda el Director a la Junta Directiva que ya habían aprobado para emergencias un presupuesto de \$10 mil millones de pesos y con esto de la urgencia manifiesta se va a ir un poco más de la mitad, lo que quiere decir que lo que queda es mucho menor.

Interviene el representante de los gremios de navegación, Alejandro Costa Posada para preguntar sobre cómo se va a definir los puntos específicos donde se va a intervenir en la zona del canal de acceso. El doctor Andrade le da la palabra al Ingeniero Paulino Galindo Yustres para que explique este tema.

Señala Paulino Galindo que el dragado será para todo el canal y los materiales que se encuentren en ese momento "Hoy se prevé que aproximadamente unos 140 mil están localizados en Bocas de Ceniza, aproximadamente a unos 15 mil metros cúbicos están localizados en frente de Pimsa y el resto frente a las instalaciones portuarias de Portmagdalena. El doctor Andrade complementa que hay flexibilidad según las batimetrías de donde sacar el material, y señala que la Capitanía de puertos es clave para decir donde están las restricciones y a qué se le debe dar prioridad.

Se refiere a continuación a la declaratoria de **Urgencia manifiesta**, que se hizo el día 18 de abril de 2017 e informa que se invitó a cotizar, las ofertas llegan el día jueves y se suscribiría el contrato el día viernes. Luego hay un proceso de legalización, de acta de inicio de dragado que se espera sea la semana entrante y asegura que tendrá dos meses de ejecución para hacer el puente con el contrato del INVIAST.



Certificado SC-CER244603



Certificado SC-CER244604

Sobre el Canal del Dique señala que es algo que ya se tenía planeado, que no está dentro del contrato ni depende de la caducidad, comenta que el contrato actual se adicionó en \$2.8 mil millones de pesos, y en un tiempo de 5 meses para poder garantizar la navegación en la zona de Pasacaballos y el nuevo contrato estaría adjudicado a partir del 1 de agosto de 2017 y tomaría la responsabilidad de esa zona del canal en el segundo semestre.

“Este es el tema que nos preocupa. Originalmente teníamos un valor de \$20 mil millones para este contrato, pero como no se ha podido concretar el convenio con Ecopetrol, nos tendríamos que limitar solo a los recursos que tiene Cormagdalena y si solo nos limitamos a eso, se estaría corriendo el riesgo de que no haya suficiente dinero”, advierte el doctor Andrade.

En el caso de que no se llegara a tener un Convenio con Ecopetrol se tendrían \$10 mil millones de pesos y sobrarían \$4.400 para adiciones de urgencias. El doctor Andrade señala que el que más se afectaría en caso de que no alcance la plata sería Ecopetrol, y asegura que creería es del interés de Ecopetrol firmar este convenio, por lo menos para asegurar que puedan movilizar sus buques sin ningún problema. Agrega que sería ideal dar apoyo jurídico a Ecopetrol, desde Cormagdalena, del Ministerio de Transporte u otras instancias, tal vez yendo a Presidencia de la República si es necesario, para lograr una solución que no cause inseguridad jurídica en Ecopetrol.

Interviene el representante de Ecopetrol, Felipe Garcés y señala que la Vicepresidencia jurídica de Ecopetrol, ha venido trabajando el tema directamente con los jurídicos de Cormagdalena, en la redacción de este convenio y asegura que hacen falta unos temas muy puntuales porque ya la figura como tal está lista, y espera que se pueda avanzar rápidamente.

El doctor Andrade agrega que, si tienen dificultades en traer los \$5 mil millones del año entrante a este año, se podría pensar como una posible solución, en hacer el convenio hasta marzo del año entrante y que los aporten entonces en esos meses. Así, Ecopetrol se comprometería a poner ese dinero en los primeros meses del año y no tendrían que cambiarlo de calendario fiscal, y Cormagdalena pondría el dinero este año.

En cuanto al tema de la Nueva APP, explica el Director Ejecutivo (e) que se tienen algunas restricciones, las primeras son presupuestales. Señala que, básicamente, el Gobierno nacional no está en condiciones de hacer aportes adicionales, tal como lo ha informado el Ministro de Hacienda y Crédito Público. En reunión de los proyectos de interés nacional que tuvo lugar en Presidencia de la República, se dijo que si se quería tener una aprobación rápida lo cual es también el deseo del Presidente de la República, se debe mantener la cifra que se aprobó originariamente para el proyecto. Estas cifras ya están cuadradas dentro del marco fiscal del mediano plazo del país y entonces simplemente es ponerlas en un contrato diferente.



Certificado GC-CER-340003



Certificado CER-346004

En el año 2021, se tendría que utilizar parte del recurso para pagarle al contratista. Aclara que hasta el momento no se ha tenido que pagar al contratista. La liquidación obliga a Cormagdalena a reconocer las inversiones que ha hecho y eso da un valor muy significativo, superior a los \$300 mil millones de pesos. De eso, se deben deducir las multas que son \$56 mil millones, y se debe empezar a pagar de acuerdo a la prioridad que establece la ley. Es decir, a los empleados primero, luego a los que tengan garantías reales que en este caso es el Banco Agrario, y luego se entra a pagar a los demás acreedores, y de quedar un saldo, ese saldo sería para el concesionario. *“El problema es que ese concesionario es Odebrecht y ha causado mucho daño en este país”*, advierte el doctor Andrade.

Manifiesta que lo que hizo la ANI en el caso de la Ruta del Sol fue decirles, que, aunque es claro que se les debe un remanente, este remanente queda en depósito o garantía por cuatro años mientras se determina el valor de los daños y perjuicios que puedan haber causado, y esa suma se utilizará para pagar dichos perjuicios.

En ese sentido, asegura lo que podría decirseles es que, del primer pago en el año 2021, se deduzca ese remanente que habría que pagarles a ellos. El resto se mantiene igual.

En cuanto al **cronograma**, lo que se está buscando es terminar en el mismo plazo en que se terminaba el contrato anterior, es decir en diciembre de 2029. Este también terminaría en esa fecha, tendría un plazo de pre-construcción de 12 meses. (El contrato inicial lo tuvo de 18 meses), pero es que ya se tiene mucho camino recorrido, ya existen diseños fase 3 de las obras de encauzamiento, ya se tiene resuelto el tema de la licencia ambiental. En esa medida es razonable establecer que el período de pre-construcción sea de 12 meses. El de construcción se reduce en un año, a 48 meses. En este nuevo plan en estas dos fases se estaría recortando año y medio que nos ayuda a compensar en parte el atraso que nos generó Odebrecht, ya que tenía cinco años de construcción no cuatro. Así estarían las obras de encauzamiento terminadas en el año 2022 que sería un año más tarde de lo originalmente previsto. Es decir este cambio de Odebrecht a una nueva concesión causaría un atraso de un año en la entrega total de las obras, porque acortamos períodos de pre y construcción. Luego vendría el período de administración, y el de operación. Esos son básicamente los ajustes que se harían en cuanto al cronograma de la nueva APP.

Agrega que con base a las discusiones que se han ido llevando a cabo en Barranquilla, y con otros entes, se ha definido estos cambios en alcance como los prioritarios. El primero, es una inclusión de su cuenta especial de monto agotable, para la atención del dragado de aproximación marítimo, zonas de fondeo y zonas de giro en el puerto de Barranquilla. Estas eran cosas, aclara el doctor Andrade, que no estaban en el contrato original y que generan mucha incertidumbre en la operatividad del puerto, porque entonces dependen de que Cormagdalena tenga dinero o de que el INVIAST pueda colaborar. La idea, señala es incluir esto dentro del nuevo contrato para no adicionarle más riesgos al contratista y ponerlo con un monto agotable. Si la necesidad llega a ser más de eso, pues ya no es del contratista y pasaría a ser del Estado. Ese monto agotable se está calculando de tal forma que sería suficiente. Explica a la Junta



Certificado SC.CER.144003



Certificado CP-CER346004

Directiva que hoy en día antes de entrar al río en el tajamar está una zona de 2 km que ya son en el mar que normalmente son navegables, pero a veces ocurren percances y toca entrar a intervenir. Aquí se estima que en el periodo de concesión podría ser necesario dragar 200 mil m³ cada tres años y el presupuesto de monto agotable que se estima es de un poco más de \$9 mil millones de pesos.

De otro lado, hay 150 metros del tajamar oriental que se dañaron y la idea es reconstruir estos 150 metros, en una inversión de una sola vez que se estima tenga un costo de \$5 mil millones de pesos. También, informa, se está haciendo un mantenimiento de una sola vez al tajamar occidental que hace mucho tiempo no tiene mantenimiento, y esto costaría alrededor de \$4 mil millones de pesos.

En el canal navegable en la zona de transición, se ampliaría el ancho para facilitar la operación de ingreso de los buques, entre el mar y el río se pasaría de 150 a 300 metros.

En la zona de fondeo más importante que se definió en Barranquilla que es la CP03D se estiman 425.000 m³ cada tres años y un presupuesto de \$15 mil millones por fondo agotable.

Finalmente, un dragado en zonas de giro que todavía no se puede financiar. Explica a la Junta Directiva que en el contrato inicial había una ineficiencia y era que habían dragados entre La Dorada y Barrancabermeja, antes de que se hicieran las obras de encauzamiento. Eso no hace mucho sentido porque es muy costoso y difícil de mantener. En este nuevo contrato, se irá diciendo, en la medida en que vayan haciendo las obras de encauzamiento, de Barrancabermeja hacia el sur, van adquiriendo sí la obligación de mantener la profundidad una vez hecha la obra de encauzamiento, pero mientras no se haga esta, no hay necesidad de dragar. Eso libera en el periodo de construcción alrededor de \$50 mil millones de pesos que es lo que permitirá hacer obras urgentes en la zona de entrada al canal. Esas, señala el doctor Andrade como las modificaciones prioritarias.

Interviene en este punto Carlos Rosado Zuñiga, representante de la Cámara Colombiana de la Infraestructura seccional Costa Atlántica y manifiesta que les preocupa a la mitad de los afiliados o asociados de la Cámara es acerca de lo que se va a hacer a partir del km 22 hacia el interior del país, y como hay muchos actores nuevos, lo más importante sería que pudieran ver en el nuevo proyecto para que todos estén tranquilos desde el punto de vista técnico, lo que se estará haciendo en Barranquilla, en cada sector, y en cada kilómetro, para poder desde el punto de vista técnico participar y quedar todos tranquilos y hacer sugerencias en el tema. Se refiere a dos premisas de las cuales son conscientes, y es un discurso que ya han logrado aterrizar, que las vigencias futuras igual son las mismas, pero que, dentro de ese balance del contrato, sin que eso signifique un atraso del proyecto, pues saben bien cuáles son las consecuencias de una nueva estructuración de una APP, deben tener claro desde el punto de vista técnico el capex, y en donde se está realizando la inversión.



Certificado ISO 9001-2000



Certificado CPEC 246004

Toma la palabra a continuación Alejandro Costa Posada, representante de los gremios de navegación y agrega que, apoyando la solicitud del doctor Carlos Rosado, los navieros y portuarios del Río Magdalena ven complacidos los recursos que lograron reubicar para el puerto de Barranquilla y que también debe hablar por sus afiliados navieros que el 99% lo ha tenido el puerto de Cartagena. Señala que quisieran estar en esa mesa técnica y revisar las solicitudes que han hecho los navieros porque no se ven contempladas en el documento, para entender por qué ninguna de esas solicitudes fue atendida.

El doctor Andrade le pregunta cuáles solicitudes y el Representante de los gremios de la navegación, manifiesta que, en cuanto al ancho del canal, dice que entre Barranquilla y Barrancabermeja hay un ancho de 52 metros de canal navegable y de Barrancabermeja a Puerto Salgar, 150 metros, entonces si se hace un paralelo, una comparación con una autopista, tenemos 630 km. una carretera de un solo carril, y después pasamos a una carretera de 4 carriles. Los navieros tienen algunas dudas en cuanto a cuál sea la manera más efectiva, y esta inversión es un proceso que vemos en la medida de no impactar ni el monto total, ni la duración de los plazos, pero que están interesados en participar en esa mesa técnica y lograr unas oportunidades que le traigan competitividad al país y a Cartagena por el Canal del Dique y a los navieros con el interior y no quedarse en esa situación que están viviendo en la APP con las limitantes que se han visto.



Certificado SC-CER-244003



Certificado GP-CER-244004

El doctor Andrade manifiesta su acuerdo y señala que ya ha habido unas primeras discusiones y ahí fue donde se identificaron estas prioridades. Comenta que él estuvo presente en la penúltima reunión con la presencia del Gobernador de Atlántico y el Alcalde de Barranquilla. Dice que le parece muy bien que se hagan esas mesas técnicas, pero asegura que no hay que olvidar las directrices sobre las cuales se está trabajando, sugeridas directamente por el Señor Presidente de la República y con las cuales él está de acuerdo, la primera es que se debe mantener la restricción financiera, y lo segundo, es abrir la licitación en cuatro o cinco meses porque o sino esto no se verá en este gobierno y además ya se está con más de un año de atraso en el cronograma para entregar las obras por causa del problema de Odebrecht.

Eso implica que las soluciones no tendrían que tener estudios adicionales. Todas esas obras que habría que hacer en la zona de entrada del río, ya se tienen bastante definidas y no condicionan la apertura de una licitación. Sin embargo, si se hacen unos cambios que requieren hacer estudios hidráulicos significativos, pues no se podrá abrir una licitación en tres o cuatro meses, lo cual sería otra restricción importante. Asegura que hay otras ideas para incluir en la APP dentro de su alcance, como por ejemplo los estudios no las obras, pero los estudios de lo que es el meandro de Pinillos. Para poder contratar una obra de estas, se tendría que contar con licencia ambiental, etc, y eso sería imposible en tres meses, pero sí se le podría pedir al concesionario que en su año de pre-construcción defina esa solución definitiva, saber cuánto cuesta, que obtenga la licencia ambiental y luego sí tocará aportar los fondos a Cormagdalena u a otras entidades para hacer eso una realidad. Otra optimización sería la administración

Q

de los muelles de pasajeros en El Banco, Mompox, Barrancabermeja y Barranquilla. Hoy, explica el Director, Cormagdalena ha invertido en hacer unas estructuras y unos muelles bastante buenos y en algunos de ellos hay bastante tráfico de pasajeros, la solución que se ha implantado a la fecha es entregar eso en comodato a los municipios, pero los municipios no tienen los recursos para mantenerlos. El doctor Andrade señala que cree que ese podría ser un negocio de punto de equilibrio para el contratista y que le puede generar beneficios, porque el contratista tiene que tener un punto donde atracar sus embarcaciones, entonces que pudiera atracar en El Banco, o Barrancabermeja, etc. Es decir que presten ellos el mantenimiento y la operación de esos muelles de pasajeros, y esos puntos de atraque que construyó Cormagdalena. En cuanto al tema del contrato con Navelena, el diseño definitivo que entregó Navelena, no lograba cumplir con los radios de curvatura en algunos puntos críticos, y como no se llegó a fase de construcción el problema nunca se resolvió. Lo que se quiere entonces con este nuevo contrato, es como ya se sabe que el radio de curvatura no se va a poder arreglar, sí se podría tener un ancho de canal mayor para compensar por ese radio de curvatura menor que ya se sabe que existe. Se van entonces a hacer esos cambios en los requerimientos del nuevo diseño. Comenta además que, las navieras han dicho que preferirían que se hiciera una batimetría más amplia y ancha, inclusive al costo de que sea menos frecuente pues es más valioso para los navieros tener información sobre un canal mayor, ese sería entonces otro cambio que se estaría haciendo. Dice que se harán estas optimizaciones, partiendo del punto de que el proyecto fue bien concebido y bien estructurado hace tres años, pero también de que se aprende con la práctica y con el uso y que hay unas cosas que se deben optimizar. *"La idea es incorporar esa experiencia de los últimos tres años, al nuevo contrato de APP, arreglar errores que sabemos que aparecieron. Si hay algo muy de fondo, lo que podría hacerse es incluirla como estudios aquí, como se hará con el meandro de Pinillos para que por lo menos nos hagan los estudios, los costeos, etc., nos obtengan las licencias ambientales y luego vemos de donde sacamos la plata para hacerlos"*, aseguró el doctor Andrade

Interviene el representante de los gremios de la navegación Alejandro Costa y señala que los navieros se allegan a esto, pero que en el contexto hay \$50 mil millones de pesos que se revisaron y se utilizaron y pusieron en Barranquilla porque había estudios y la navegación en Barrancabermeja siempre ha sufrido y de pronto se podrían tomar algunos de esos \$50 mil millones para solucionar el más crítico de todos los puntos críticos dependiendo de lo que la mesa técnica defina, para lo cual ya se tienen los estudios, contratados por Cormagdalena desde el año 2013, entonces no habría necesidad de incurrir en intentar saber cuánto cuestan esos estudios, porque ya se tienen, y más bien se podría balancear esos \$50 mil millones u otros recursos que se vayan encontrando en el camino.

El doctor Andrade señala que se haga esa mesa de trabajo en la cual no solo se miren las necesidades del canal de acceso a Barranquilla sino también se miren los puntos críticos en camino a Barranquilla. Hay una fuente adicional de plata que es incierta y



Certificado SC.GRR346003



Certificado CP-CEP346004

es un mecanismo que se ha utilizado en las licitaciones viales de 4G y es como en Colombia hay que tener un puntaje económico, un puntaje técnico y uno de calidad, en el factor de calidad, se pueden pedir obras adicionales y el riesgo que se corre es que no las oferten, pero si se ofertan y son de un valor razonable, es posible que sí las presenten para asegurar que ganan la licitación. De golpe cuando se priorice lo más importante debe quedar dentro de los \$50 mil y los siguientes tres que no se logren incluir en los \$50 mil, se podrían incluir como obras adicionales en el puntaje de calidad, sería otra posibilidad.

Toma la palabra nuevamente el doctor Alejandro Costa y pregunta si ¿hay forma de buscar comprometer las vigencias para ampliar el presupuesto y extenderlo? El doctor Andrade responde que claro que se revisó. Recuerda que en Cormagdalena hay recursos para dos cosas, para hacer esta gran APP y esta gran obra, pero en el día a día de Cormagdalena hay también muchas necesidades y urgencias como las que estamos enfrentando ahora y a las cuales hay que responder. El presupuesto que la junta aprobó hace unos meses, son simplemente los recursos que entran de la contraprestación portuaria y algo por fondeo, y es muy poco lo que queda al final del día, alrededor de \$20 mil millones de pesos. Considerando que el Canal del Dique no está en estas obras, eso le quitaría todo el margen de flexibilidad a Cormagdalena, hacer cualquier obra que los miembros de la Junta Directiva definieran como prioritaria. Comenta algo adicional sobre una negociación que debe hacerse ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, porque en el contrato original decía que lo que se recaudara por concepto de peajes, se reducía a los compromisos de Hacienda. Agrega que cree se debería ir creando un Fondo con el recaudo de los peajes para lo que van a ser las eventuales obras del Canal del Dique, porque ya el Fondo de Adaptación tiene los diseños para hacer las esclusas, lo cual sí mejoraría enormemente la parte ambiental y la parte de navegación por el Canal del Dique, pero en el Gobierno Nacional no hay recursos identificados por ninguna parte, señala. Adicionalmente, informa que lo que se va a tratar de hacer en la negociación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público es quitar esa condición de este contrato, de que si se generan peajes se reduce de aquí para simplemente no tener esa condición y si no se tiene esa condición, les traería como decisión entonces a la Junta Directiva para otra ocasión, la posibilidad de poner esos recursos en un fideicomiso, o fondo para ir generando recursos que permitan hacer una APP para las obras del Canal del Dique que cuestan más o menos lo que cuesta eso, alrededor de más de USD 500 millones de dólares. Eso es algo que en este momento no está fondeado, ni contemplado en el presupuesto nacional dentro del marco de gastos a mediano plazo, pero que tenemos que ir pensando en cómo se construye, porque eso sí sería muy bueno para evitar la sedimentación en la bahía de Cartagena, los desbordamientos en el Canal del Dique, y la navegación estable.

Toma la palabra en este punto de la sesión, el Gobernador de Santander, Didier Tavera Amado, quien manifiesta que quisiera tener la certeza de que Ecopetrol dijera en cuánto tiempo va a producirse el convenio, porque la demora los perjudica, y solicita al



Certificado SC-CEP-246003



Certificado SC-CEP-246004

representante de Ecopetrol que agilice este tema teniendo en cuenta que el doctor Andrade está ofreciendo todas las ayudas y aportes de los asesores jurídicos. Y agrega que en cuanto a lo planteado por el doctor Carlos Rosado, ellos se encuentran en la misma posición, necesitan conocer en esa mesa técnica, muy bien toda la inversión que se va a hacer en Barranquilla, porque en este momento se está estirando la cobija del presupuesto hacia Barranquilla, pero se está dejando descubierto y desprotegido el resto del río, por eso pide que se de esa mesa técnica y se les diga cuales son los argumentos y si sí es prioritario hoy esa inversión de los \$50 mil millones solamente donde se han identificado y que se haga una revisión y una definición de fecha hoy porque no pueden seguir esperando, entendiendo que hay una prioridad enorme en contratar lo que el doctor Andrade explicó, señala que si van a tener que rediseñar no van poder tener ese contrato en tres meses y si ya hay unos estudios listos que tiene Cormagdalena como informó Alejandro Costa, pues eso facilitaría la situación. Pide entonces revisar si de esos \$50 mil millones qué se puede re-direccional, si todos son prioritarios hoy y de lo contrario pueden buscarse otras opciones. Dice que algo que debe reconocérsele al Presidente Santos es que pensó en el río, es una gran apuesta y una gran visión que ahora no puede quedarse coja.

El doctor Andrade propone un ejercicio práctico para que quede en el acta y lo realicé el ingeniero Paulino Galindo. *"Vamos a hacer una lista de 15 inversiones, que sabemos son importantes, algunas en Barranquilla, algunas a lo largo del río. Vamos a clasificarlas en tres grupos. El primer grupo es lo más importante, urgente y tenemos diseños y eso va contra los \$50 mil millones. El segundo grupo es el que vamos a poner como factor de calidad, de que para ganarse la licitación nos lo tienen que ofrecer, y el tercer grupo, es el cual al que les vamos a pedir que nos hagan estudios, diseños y licenciamiento ambiental para que tan pronto tengamos la plata lo podamos hacer. De esa forma hay transparencia, en que se diga, por ejemplo, la inversión número 15 no entró en los \$50 mil millones, ni en el factor de calidad, pero el contratista como estamos proponiendo en el meandro de Pinillos nos va a hacer los estudios y lo podemos ir incluyendo en el presupuesto anual de Cormagdalena, de esos \$20 mil millones que nos sobran para inversión todos los años, pues los podemos ir incorporando allí. De esa forma se podría hacer una mejora significativa y ojalá cubrir las inquietudes como lo ha señalado el Gobernador"* explicó el doctor Andrade.

Señala, además, que en la próxima sesión de Junta Directiva se deberá poder compartir ese cuadro, con las conclusiones resultantes de las mesas técnicas y que estas mesas deberían hacerse no solo en Barranquilla, sino también en Barrancabermeja, como queda aprobado.

A continuación, el doctor Andrade se refiere al tema de los procesos sancionatorios de las concesiones portuarias que están incumpliendo y explica que en este momento hay 20 procesos abiertos por incumplimiento. Dentro de ese grupo se han encontrado varias situaciones. Unas en las que el puerto ya no es viable, entonces esas se están terminando, y dependiendo del caso, compensan de una forma u de otra. Un ejemplo de esos es Siduport, que ya por la sedimentación que se ha dado en el río y el uso del



Certificado SC-CER-146303



Certificado CM-CER-146004

suelo no hace sentido hacerlo allí, pero está ocupando un kilómetro de tierra donde iría la vía que comunica el nuevo centro de convenciones con la nueva sede de la Alcaldía en Barranquilla. El acuerdo en ese caso es, terminar el contrato, pero ellos entran en un acuerdo con la ciudad de Barranquilla para ceder esos terrenos y que se pueda hacer la vía. Hay otro grupo que se ha encontrado están dispuestos a sacar adelante las concesiones y tenemos que hacer un plan para sacarlas adelante. Pone de ejemplo al Súper puerto que los privados no han logrado sacarlo avante, pero la alcaldía de Barranquilla ha dicho que está dispuesta fondear una empresa de capital mixto para sacar adelante el proyecto, lo que sería una solución definitiva para Barranquilla. Y hay otro grupo, a quienes simplemente se les exigirá poner al día en sus obligaciones, o en caso contrario se les caduca el contrato. Eso puede generar unas contraprestaciones adicionales que podrían viabilizar algunos proyectos.

3. Proposiciones y Varios:

En este punto el doctor Luis Fernando Andrade propone a la Junta Directiva que se le permita delegar algunas funciones, pues en este momento el Director de Cormagdalena tiene todas las funciones asignadas y hay algunas muy especializadas de carácter administrativo que consumen mucho tiempo y que haría más sentido poder delegar. Pone de ejemplo los procesos de multas en curso, y que hoy él no puede delegar e implican unas audiencias muy largas. Solicita entonces autorizar a que el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica pueda asumir esa función en las audiencias sancionatorias de multas. El pedido específico es autorizar al Director ejecutivo para delegar sus funciones en otros funcionarios de la Corporación.

Interviene el Doctor Carlos García, Presidente de la Junta Directiva y expresa que se estaría haciendo uso del Artículo 14 de la Ley 161 de 1994, que establece como función de la Junta Directiva de la Corporación la siguiente, en su numeral 10: *"Autorizar al Director ejecutivo para delegar funciones en otros funcionarios de la Corporación"*

El Viceministro Carlos Andrés Cante pregunta si todas las funciones son delegables. El doctor Andrade señala que la que le interesa es esta en particular para los procesos que tienen que ver con los incumplimientos y procesos de multas. Retoma el Doctor García y aclara que sería específicamente autorizar al Director ejecutivo para delegar en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica el inicio del trámite de los procesos de que trata el artículo 86 de la ley 1474 de 2011, incluyendo el período probatorio y adopción de decisión de fondo, suscripción del respectivo oficio de citación, recepción de descargos, período probatorio, nulidades, saneamientos, adopción de la decisión y el correspondiente recurso de reposición cuando haya lugar, o sea la delegación es sobre los procesos administrativos sancionatorios por incumplimiento de las concesiones portuarias, específicamente para esto. El doctor Andrade agrega que en cualquier



Certificación SC-ACER346003



Certificación CP-ACER346004

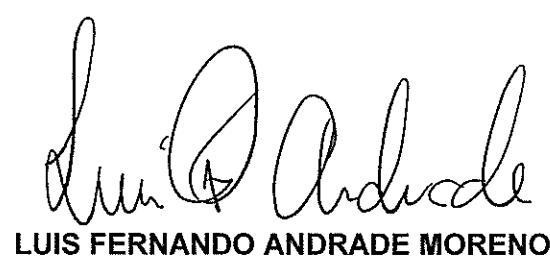
PF

momento él puede retomar la función y llevarla a cabo. El Doctor García señala que en el INVIA y en la ANI esta función esta delegada en la oficina asesora jurídica. Se pone a consideración de la Junta esa autorización y queda aprobada por unanimidad.

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



CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES
Presidente



LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Secretario



Certificado SC-CER346503



Certificado GP-CER346504