

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA-
CORMAGDALENA
ACTA SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA
No. 149**

En Bogotá D.C., a los diez (10) días del mes de junio de dos mil veinte (2020), siendo las 9:00 a.m., previa convocatoria realizada por el doctor Pedro Pablo Jurado Durán, Director Ejecutivo, se reunió la Junta Directiva de CORMAGDALENA de manera no presencial a través de la plataforma *Microsoft Teams* la cual facilita la comunicación simultánea y sucesiva de todos sus miembros, permitiéndoles intervenir, deliberar y decidir válidamente, de todo lo cual se deja expresa constancia en la presente acta.

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

MIEMBRO	CARGO
Doctora Olga Lucía Ramírez Duarte	Presidente de Junta Directiva
Doctora Ángela María Orozco	Ministra de Transporte
Doctora María Claudia García	Viceministra de Políticas y Normalización Ambiental
Doctor Julián Guerrero Orozco	Viceministro de Turismo
Doctor Juan Camilo Restrepo	Viceministro de Desarrollo Rural
Doctor Luis Enrique Dussán López	Gobernador de Huila
Doctor José Manuel Córdoba Trujillo	Alcalde de Tello Huila
Doctor Richar Fabián Cardozo Contreras	Alcalde de Honda Tolima
Doctor Alonso Eljach Manrique	Alcalde de Barrancabermeja - Santander
Doctor Wilfran Fernando Sabogal Yarce	Alcalde de Cimitarra – Santander
Doctor Alcides Gullosa García	Alcalde de Pinillos – Bolívar
Doctor Roy Enrique García Sánchez	Alcalde de El Banco de Magdalena
Doctor Alejandro Costa Posada	Representante de los Gremios de Navegación – IMPALA TERMINALS

También estuvieron presentes en la reunión, los siguientes colaboradores de CORMAGDALENA, para brindar apoyo en la presentación de los puntos señalados en el orden del día:

MIEMBRO	CARGO
Doctor Pedro Pablo Jurado Durán	Director Ejecutivo y Secretario de la Junta Directiva
Doctor Jairton Habit Díez Díaz,	Subdirector de Desarrollo Sostenible y Navegación
Doctor Germán Puentes Aguilar	Jefe Oficina Asesora de Planeación
Fredy Edilberto Melo Parra	Jefe Oficina de Gestión y Enlace
Claudia Patricia Morales	Subdirectora de Gestión Comercial
Deisy Galvis Quintero	Jefe Oficina Asesora Jurídica
Marcela Guevara Ospina	Secretaría General

La doctora Ángela María Orozco, Ministra de Transporte y la doctora Olga Lucía Ramírez Duarte, Viceministra de Transporte y Presidente de la Junta Directiva, recibieron con un cordial saludo a los presentes en la reunión, agradeciendo su compromiso con el país y manifestando su solidaridad por la situación actual de salubridad pública por la cual atravesamos todos los colombianos a causa del COVID 19.

Acto seguido, la doctora Olga Lucía Ramírez Duarte, Presidente de la Junta Directiva, cede el uso de la palabra al doctor Pedro Pablo Jurado Durán, Director Ejecutivo de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - Cormagdalena - (en adelante "CORMAGDALENA") quien procedió a la verificación del quórum informando que al momento de iniciar la Junta Directa se encontraban presentes 13 de los 17 miembros, existiendo en consecuencia, quórum para deliberar y decidir válidamente. Se deja constancia que la doctora Diana Roa, Jefe de la Oficina Asesora de Planeación, Código 115, Grado 03 del Departamento de Magdalena y los doctores Rubén Darío Moreno Rojas, Vicepresidente de Operaciones y Logística de Transporte – Ecopetrol y Jorgen Geraldo Loeber Rojas, Vicepresidente de Proyectos y Perforación de Ecopetrol, asistieron a la reunión en calidad de invitados con derecho a voz, pero sin voto.

A continuación, la Presidente de la Junta procedió a dar lectura al orden del día, el cual se transcribe a continuación:

- I. Aprobación del Acta No. 148;
- II. Informe del Fondo Autónomo de Protección y Reposición de Equipos y Maquinarias;
- III. Informe del Director Ejecutivo;
- IV. Solicitud de información del representante de los gremios de la navegación sobre el avance del proyecto de la vía al Yuma en Barrancabermeja; y
- V. Propositiones y varios.

Una vez leído el orden del día, el Secretario procedió a preguntar a los miembros de la Junta Directiva presentes en la reunión, si sobre los temas que se van a tratar algún miembro considera que pueda presentar un posible conflicto de interés. Formulada la pregunta anterior, ninguno de los miembros de la Junta señaló que, en principio, se advierta la existencia de un posible o potencial conflicto de interés en relación con los temas que se van a desarrollar en la presente sesión. No obstante, si en caso de presentarse temas puntuales que aparezcan en los puntos previstos del orden del día, así lo harán saber, conforme a los lineamientos legales establecidos para el efecto.

Se deja constancia que el orden del día de la reunión fue aprobado por unanimidad por la Junta Directiva.

I. APROBACIÓN DEL ACTA No. 148

La Presidente informó que el acta No. 148 correspondiente a la sesión del 28 de enero de 2020, fue remitida con la debida anticipación a los miembros de la Junta Directiva para estudio. La Junta Directiva, aprueba por unanimidad el acta No. 148 correspondiente a la sesión del 28 de enero de 2020.

II. INFORME DEL FONDO AUTÓNOMO DE PROTECCIÓN Y REPOSICIÓN DE EQUIPOS Y MAQUINARIAS

En este punto de la reunión, tomó la palabra el doctor Pedro Pablo Jurado, Director Ejecutivo de CORMAGDALENA, quien procedió a informarle a los miembros de la Junta Directiva, que en el marco del proceso de fortalecimiento institucional que se está llevando a cabo, se pudo constatar que, en el año 2004, mediante Acuerdo No. 107 del 12 de marzo y conforme a lo establecido en el artículo 107 de la ley 42 de 1993, se creó un fondo especial para el amparo de equipos y maquinarias de CORMAGDALENA. El Director Ejecutivo manifestó que la decisión sobre la constitución del Fondo, en su momento, resultó ser la más idónea para amparar los equipos de la organización, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la ya mencionada ley.

El doctor Pedro Pablo Jurado informó que, con corte al 30 de abril del año en curso, en los Fondos de Protección y Reposición de Equipos y Maquinarias, hay depositados COP. \$2.618'680.119,43, que actualmente y teniendo en cuenta el proceso ordinario de devaluación y depreciación de las maquinarias y equipos de CORMAGDALENA, no están cumpliendo una función efectiva, y que estos recursos se podrían utilizar de manera más favorable para satisfacer necesidades inminentes de la organización, que se han visto o se puedan ver frustradas a causa de la crisis generada por la Pandemia.

A la fecha hay un total de 59 bienes amparados con los recursos del fondo, cuyo avalúo asciende a un total de COP \$10.739.271.213, por lo cual, el costo aproximado de la póliza corresponderá a COP. \$12.887.125, esto es, un 5% del presupuesto asignado para la adquisición del programa de seguros de CORMAGDALENA.

Se informó, que una vez realizado el debido ejercicio de costo – beneficio, con respecto a los recursos consignados en el Fondo Autónomo de Protección y Reposición de Equipos y Maquinaria, se encontró que lo más conveniente es cubrir los riesgos de los bienes que ampara el Fondo con seguros comerciales y por consiguiente, el día 30 de junio de este año se liquidará el fondo y los equipos incluidos en el mismo se ampararán a través de una póliza de seguros que empezará a regir a partir de 1 de julio de 2020.

El Director Ejecutivo concluyó que los recursos del mencionado fondo se utilizarán prioritariamente para la continuidad de la ejecución de la obra del sector Barrancabermeja – Pinillos.

Fondo Autónomo de Protección y Reposición de Equipos y Maquinaria			
¿Qué es el Fondo? Es un fondo especial creado en el año 2004 mediante el Acuerdo No. 107 del 12 de marzo de 2004, en virtud del Art. 107 de la Ley 42 de 1993.			
¿Cuál era su objetivo? Amparar los bienes mediante un mecanismo que permita: 1. La disposición inmediata de recursos para atender los daños y, 2. Administrar el presupuesto destinado a amparar estos bienes, pues constituir pólizas en su momento no era una medida eficiente por el resultado negativo de la relación costo-beneficio.			
Vigencia En 2004 se creó por 1 año y se ha prorrogado sucesivamente; vence el 30 de junio de 2020.			
Capital actual del Fondo Con corte a 30 de abril de 2020: dos mil seiscientos dieciocho millones seiscientos ochenta mil ciento diecinueve pesos con cuarenta y tres centavos (\$2.618'680.119,43).			
Bienes incluidos en el Fondo			
Estado	# Bienes	Valor Avalúo	Valor Estimado Póliza
Total general	59	\$1.148.950.107	\$12.887.125
• Los equipos incluidos en el fondo se ampararán en una póliza de seguros a partir de 1 de julio de 2020. • Los recursos de este fondo se priorizarán para el mantenimiento del sector Barrancabermeja – Pinillos.			

<p>Fondo Autónomo de Protección y Reposición de Equipos y Maquinaria</p> <p>Amparo de los Bienes</p> <ul style="list-style-type: none"> Para la vigencia 2004, la adquisición de las pólizas de seguros para amparar todos los equipos y maquinarias destinadas a la actividad de dragado y navegación, ascendía a la suma de seiscientos veintiocho millones quinientos ochenta y nueve mil seiscientos ochenta y nueve pesos (\$728.589.789), un 81% del total del presupuesto destinado a amparar todos los bienes de la Entidad. Para la vigencia actual los bienes objeto de amparo responden a un avalúo de diez mil seiscientos treinta y nueve millones doscientos setenta y un mil doscientos trece pesos (\$10.739.271.213), el costo de póliza de seguros aproximado es de doce millones ochocientos ochenta y siete mil ciento veinticinco mil pesos (\$12.887.125), lo que equivale a un 5% del presupuesto asignado para la adquisición del programa de seguros de la Entidad, el cual es de quinientos cincuenta y cinco millones seiscientos seis mil ciento catorce pesos (\$555.606.114). 	<p>Fondo Autónomo de Protección y Reposición de Equipos y Maquinaria</p> <p>Conclusión</p> <p>Evaluada la situación actual se puede concluir la conveniencia de cubrir los riesgos de los bienes que ampara el Fondo con seguros comerciales; en consecuencia, la necesidad por la cual se creó el fondo ya no existe, por lo tanto, el fondo finalizará por el término de tiempo establecido.</p>
---	---

Los miembros de la Junta Directiva se declararon informados sobre la situación actual del Fondo Autónomo de Protección y Reposición de Equipos, así como de las decisiones tomadas por el equipo Directivo de CORMAGDALENA sobre el mismo, y la disposición de los recursos.

III. INFORME DEL DIRECTOR EJECUTIVO

Continuando con el orden del día, el doctor Pedro Pablo Jurado informó que, en el marco del Estado de Emergencia Sanitaria, decretado por el Gobierno Nacional, se ha dado prioridad a la continuidad de los contratos de obra e intervención vigentes, los cuales se dividen en dos grandes grupos: (i) los contratos interadministrativos con Findeter; y (ii) las concesiones portuarias.

Así las cosas, informó a la Junta Directiva, que varias empresas concesionarias han manifestado, a través de las Cámaras Gremiales, su intención de darle un mayor alcance a los contratos vigentes. Para esto, la doctora Ángela María Orozco, Ministra de Transporte, ha instruido sobre la necesidad de manejar estos contratos en absoluta coordinación con la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, con la Procuraduría y la Contraloría General de la Nación. Por lo cual, se han venido adelantado las gestiones tendientes a establecer el marco de cooperación entre CORMAGDALENA y la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

Manifestó, que tanto la Cámara Colombiana de Infraestructura - CCI - como ASOPORTUARIA han sido debidamente informados sobre la decisión de cooperación y coordinación, para efectos de futuras modificaciones contractuales. El doctor Jurado, informó a la Junta Directiva que todo lo anterior se desarrollará en aras de darle mayor transparencia, celeridad y eficiencia a los contratos de concesiones portuarias.

Continuidad

Resolución 457

10

Continuidad - contratos de obra e interventoría

Marco contratos interadministrativos con Findeter

Contratos de obra e interventoría:

- ✓ Mantenimiento canal de acceso al Puerto de Barranquilla.
- ✓ Mantenimiento canal del Chiquí.
- ✓ Mantenimiento del fero Barrancabermeja - Pácora.

Concesiones portuarias

Aeropuerto y Cámara Sectorial Marítima y Portuaria de la ANCI – actividad aérea para mitigar los efectos Covid-19.

Primer y segundo grupo de interventoría de concesiones portuarias.

Decretos 457, 531, 593, 636 y 749 del 28 de mayo 2020 "por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento de orden público", se establece en su artículo 3, excepciones al aislamiento preventivo obligatorio, numeral 15. **Las actividades de los puertos de servicio público y privado, exclusivamente para el transporte de carga; y numeral 16. Las actividades de dragado marítimo y fluvial.**

Continuidad

Resolución 457

11

Suspensión contratos obra e interventoría - OCAD

Nº	NOMBRE DEL PROYECTO	INTERVENIENTOS	IMPACTO	CONSECUENCIAS DE OTRAS
1	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
2	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
3	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
4	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
5	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
6	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
7	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
8	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
9	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones
10	CONTRATO DE OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE BARRANQUILLA	INTERVENIENTOS	CONTRATO	Resolución con observaciones

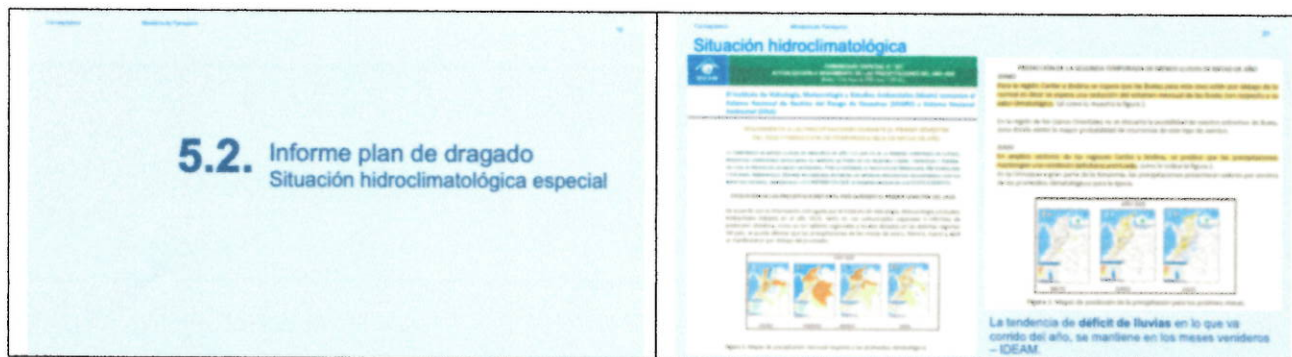
Continuando con su informe, el Director les recordó a los miembros de la Junta Directiva, que en el mes de diciembre del año pasado, por primera vez y con el apoyo de la Ministra de Transporte, CORMAGDALENA pudo gestionar contratos a través de FINDETER que garantizarán las obras de intervención a través de dragados.

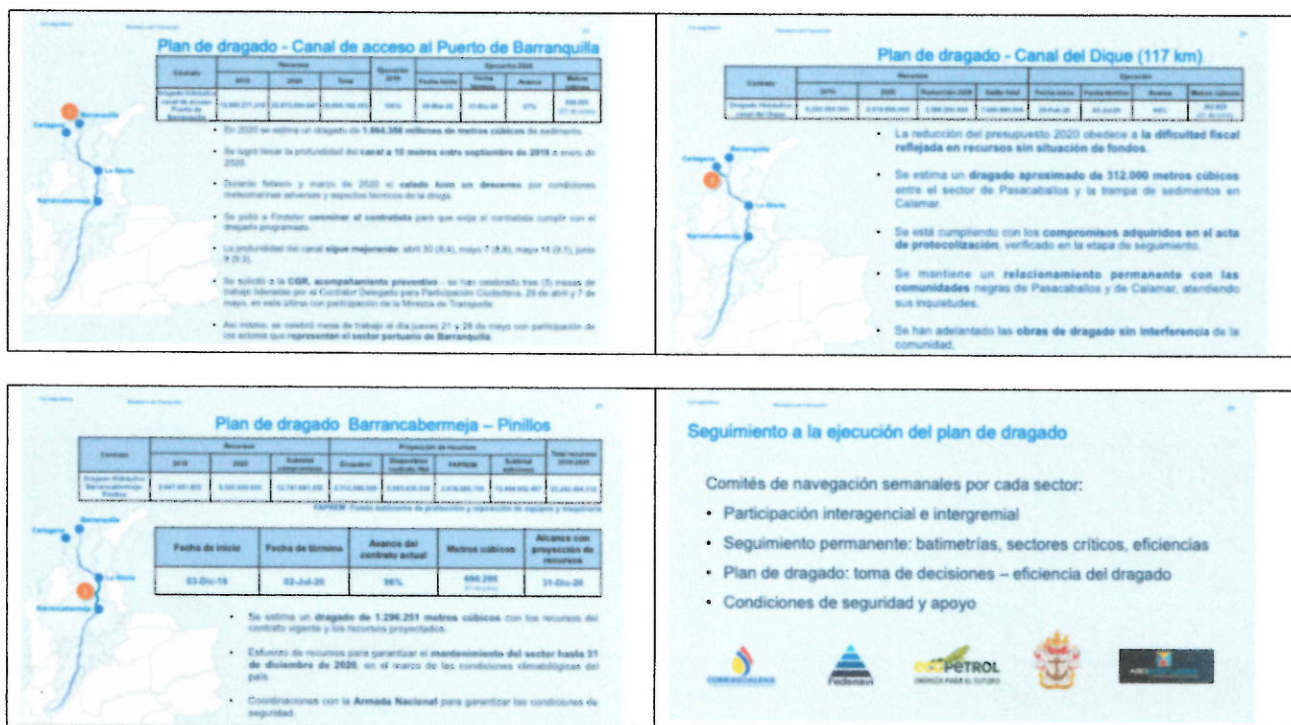
Igualmente manifestó que en lo que lleva del año, así como en los meses venideros, el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM registra mucha sequía. Adicionalmente, que los índices de precipitación indican que hemos tenido algunos sectores con reducción de más del 70% (Caribe y sectores de la Orinoquia) y otros sectores de la región Andina, con reducciones de casi el 40%-50% más de lo acostumbrado. Todo lo anterior implica mayores desafíos en cuanto a lo que respecta a garantizar la navegabilidad y, por ende, informa que se tendrán que alinear esfuerzos para darle mayor fortaleza a los dragados.

En este punto de la reunión intervino el doctor Jairton Habit Díez Díaz, Subdirector de Desarrollo Sostenible y Navegación de CORMAGDALENA, quien reiteró la magnitud de las implicaciones de la sequía en el Río Magdalena y la importancia de la implementación de los planes de dragado que se están llevando a cabo por parte de la organización, para mitigar los posibles riesgos en la navegabilidad del Río.

Continuando con su intervención el doctor Díez Díaz, manifestó que actualmente CORMAGDALENA hace parte del Comité Sectorial sobre la utilización de los recursos hídricos del Departamento Nacional de Planeación (DNP), lo cual le ha permitido generar consciencia sobre la importancia de los volúmenes útiles de los embalses en el sector de la navegación. Asimismo, indicó que, con una periodicidad semanal, en los Comités de Navegación, se mantienen informados a los navieros sobre los niveles del agua. Por último, manifestó que, en días pasados, se le envió una comunicación a la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG y al Ministerio de Ambiente solicitando que se active el Consejo Nacional del Agua, con el ánimo de que todos los interesados puedan contribuir en la elaboración de directrices para el uso eficiente del recurso hídrico.

En complemento de lo anterior, el doctor Pedro Pablo Jurado, reiteró la importancia de la interrelación armónica con los diferentes sectores del Gobierno, para enfrentar el desafío sobre la disponibilidad de los recursos hídricos en el Río Magdalena que permitan, entre otras, garantizar el dragado, mover carga y mejorar la competitividad.





Continuando con el informe, el Director procedió a presentar algunos temas importantes en relación con el movimiento de carga. En este punto se hace énfasis en la situación que estamos viviendo en relación con la declaratoria del estado de emergencia nacional de salubridad pública, causada por el COVID 19, en especial en todo lo relacionado con las restricciones del comercio exterior y las alteraciones económicas, y se resalta la importancia de las concesiones para mitigar el impacto adverso que las medidas preventivas pueden tener en la economía.

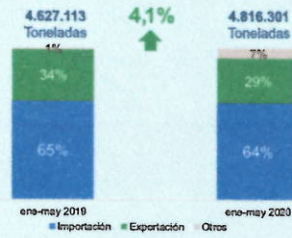
De acuerdo con lo anterior, el doctor Pedro Pablo Jurado informó que, a pesar de los mecanismos implementados por la Corporación, para mantener la navegabilidad del Río Magdalena en época de crisis, en los últimos meses se pudo evidenciar una reducción importante en el transporte de carga, lo cual confirma el impacto negativo que ha tenido la Pandemia en este sector. Así las cosas, entre los meses de enero a mayo de 2020 se movieron 1.113.461 toneladas, lo cual representa una caída del 9,4%, en comparación al total de toneladas transportadas durante estos mismos meses en el año anterior.

Así mismo, el COVID 19 ha golpeado fuertemente a la industria petrolera, lo cual, consecuentemente, ha tenido graves repercusiones en la actividad de transporte de esta carga al interior del Río. La disminución en transporte de hidrocarburos se debe a la caída que ha experimentado el crudo, pasando de 1.781.730 (enero – abril 2019) a 484.519 barriles (enero – abril 2020).

A pesar de lo anterior, durante los meses de marzo – abril del presente año, el transporte de carga creció un 375%, lo cual evidencia que el Río Magdalena, continúa siendo una importante vía de transporte y una muy buena alternativa para los transportadores.

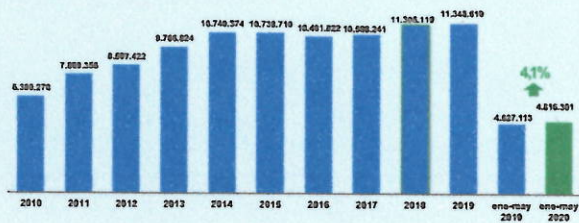
5.3. Movimiento de carga

Comportamiento Acumulado del Transporte de Carga Zona Portuaria de Barranquilla enero-mayo 2020



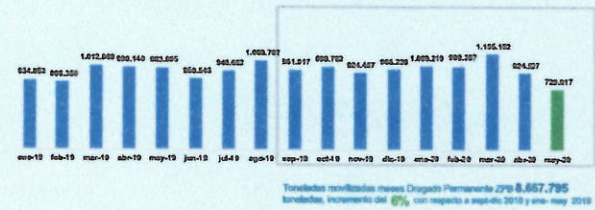
Fuente: Inspecciones Fluviales Río Magdalena, reporte suboficialidades Cormagdalena

Comportamiento Histórico del Transporte de Carga Zona Portuaria de Barranquilla



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte Boletín Tráfico Portuario en Colombia / 2010-2019 ASOPORTUNIA

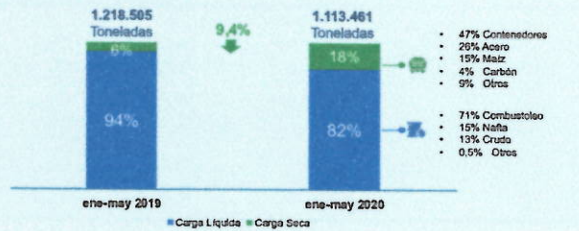
Comportamiento Transporte de Toneladas mes a mes Zona Portuaria de Barranquilla 2019-2020



Toneladas movilizadas mes de Mayo Permanente 270 8,857,795 toneladas, incremento del 6% con respecto a agosto 2019 y ene-may 2019

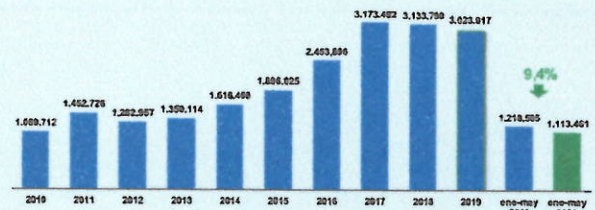
Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte Boletín Tráfico Portuario en Colombia / 2019-2020 ASOPORTUNIA

Comportamiento Acumulado del Transporte de Carga por el Río Magdalena enero-mayo 2020



Fuente: Inspecciones Fluviales Río Magdalena, reporte suboficialidades Cormagdalena

Comportamiento Histórico del Transporte de Carga por el Río Magdalena



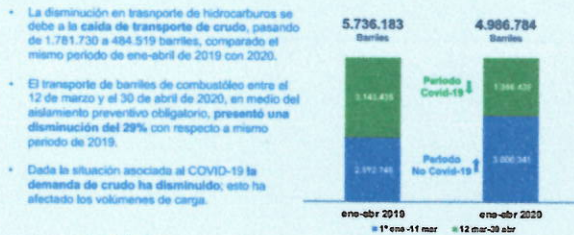
Fuente: Inspecciones Fluviales Río Magdalena, reporte suboficialidades Cormagdalena

Comportamiento Transporte de Toneladas mes a mes por el Río Magdalena 2019-2020

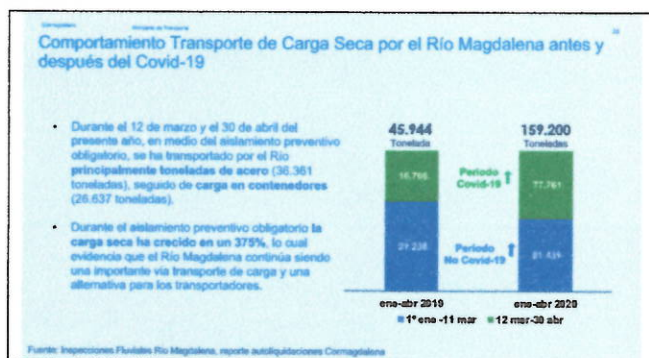


Fuente: Inspecciones Fluviales Río Magdalena, reporte suboficialidades Cormagdalena

Comportamiento Transporte de Hidrocarburos por el Río Magdalena antes y después del Covid-19

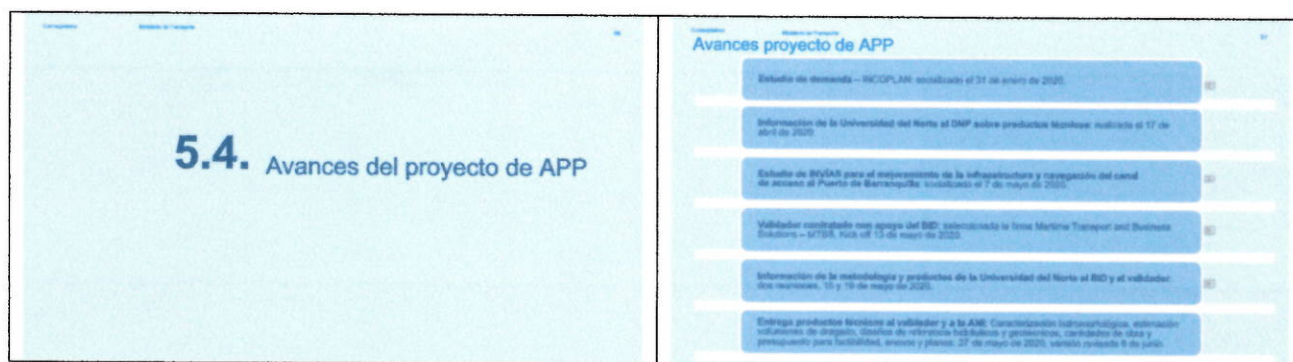


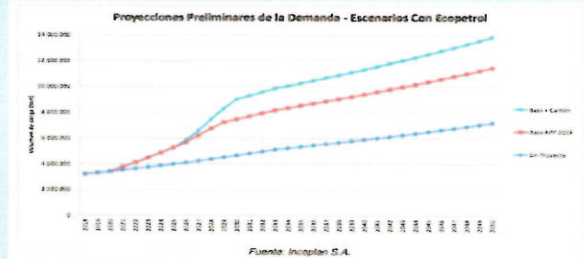
Fuente: Inspecciones Fluviales Río Magdalena, reporte suboficialidades Cormagdalena



Continúa el doctor Pedro Pablo Jurado, informando a la Junta Directiva sobre los avances de la APP. Así y a modo introductorio, el Director informa a los miembros de la Junta Directiva que este proyecto pretende realizar mejoras concretas, para rehabilitar la navegabilidad del Río Magdalena desde Bocas de Ceniza hasta Barrancabermeja y aprovechar su potencial para la transportación de carga. Así mismo, se pretende fortalecer el Río, como un corredor estratégico internacional.

Sobre este punto resaltó las principales actividades que para el efecto, se han llevado a cabo: (i) el 31 de enero de 2020 se realizó la socialización del estudio de demanda de NCOPLAN; (ii) el 17 de abril de 2020, se realizó reunión informativa con la Universidad del Norte y el DNP sobre productos técnicos; (iii) el 7 de marzo, se socializó el estudio realizado por INVÍAS para el mejoramiento de la infraestructura y navegación del canal de acceso al Puerto de Barranquilla; (iv) el 13 de mayo, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se seleccionó como validador a la firma *Maritime Transport and Business Solutions – MTBS*; (v) el 15 y 19 de mayo, la Universidad del Norte dio informe sobre la metodología y productos, al BID y al validador; y (vi) el 27 de mayo de 2020, se realizó la entrega de los productos técnicos de la APP al validador y a la ANI.





	Descripción	Urgencia	El tiempo - La Gloria - La Gloria - La Gloria
Capacidad total y consumo en transición	Consumo máximo (Nº de todos)	NB	8 12
	Capacidad de cada hora (capacidad)	UB	1 200 1 000
	Capacidad por servicio (hora)	OC	15 600 15 000
Capacidad total y consumo en Transición	Factor de carga (Time TEU)	FC	15 15
	Capacidad efectiva (consumo en TEU) (Rata %)	CT	15 15
	Longitud del tiempo (hora)	L	205 405
	Velocidad máxima (velocidad/máxima (km/h))	VT	19 12
	Tiempo de viaje máximo (2PLV) - (hora)	TVR	41 79
	Tiempo de viaje máximo (Alta (hora))	Tra	330 330
	Distancia entre puertos (km)	DA	1,6 1,6
	Consumos permitidos en el agua	NC	130 251
	Reiniciamiento en puerto (TEU/hora)	Rac	12 12
	Reiniciamiento en puerto (transición) - (hora)	Rac	209 209
	Transición 2 (segunda y 3 (transición))	TC2du	65 128
	Transición 2 (segunda y 3 (transición) hora (hora))	TC2du	48 50
	1. Segundo tiempo (hora)	1. TC2du	120 120
	2. Segundo tiempo (hora)	2. TC2du	25% 20%
	Tercer tiempo (hora)	3. TC2du	0 13
	Tercer tiempo (hora)	3. TC2du	12 20
	Tercer tiempo (hora)	3. TC2du	4 4

[illegible][illegible]

Resumen (Profundidad) = 1,30


El diagrama ilustra un canal de riego con sus componentes y maniobras. En la parte superior, se muestran tres detalles: 'TRANSITO EN CURVA' (un triángulo isósceles con ángulo de deflexión α y radios R_1 y R_2), 'DISEÑOS DE GIRO' (un sector circular con radio R y ángulo α), y 'ZONAS DE SOBREPASO' (un triángulo con base L y altura H). A la derecha, una vista longitudinal del canal muestra 'MANIOBRAS' (señales de tráfico) y 'SEÑALES DE TRAFICO'. En la parte inferior, se detallan los 'ELEMENTOS DE DISEÑO CANAL' y los 'ELEMENTOS DE DISEÑO - MANIOBRAS'.

ELEMENTOS DE DISEÑO CANAL:

- La trayectoria del canal en planta se conserva al actual y se ajusta al thalweg:
- Radio de Curvas $R \geq 1.000$ m.
- Ángulo de deflexión en curvas $\alpha = 53^\circ$
- Sobresbanco en curvas 20 m. (interior y exterior)
- Taludes $1V : 3H$.

ELEMENTOS DE DISEÑO - MANIOBRAS:

- Se mantienen las zonas de giro, maniobras de sobrepaso y áreas de fondeo establecidas DINA.
- Dársenas de Giro para eslora de diseño $L_{og} = 200$ m.
- Ancho de Dársena $2^a L_{og}$.
- Profundidades naturales, similar al canal ($H \geq 32$ m.).



Ministerio de Transportes e Infraestructura


Validador - Maritime Transport and Business Solutions – MTBS

Introducción a MTBS

Nuestra misión: liberar valor en la industria marítima y de transporte

Misión MTBS: desarrollar valor eficientemente a nuestros clientes, soluciones empresariales entendidas y áreas grandes de calidad

En la intersección de tierra y agua, generamos entre los intereses público y privado, las puertas a la infraestructura náutica con los más estándares en el red de transporte global. Por lo tanto, MTBS crea que el transporte marítimo ofrece una propuesta de valor única.



The diagram illustrates the Guiding Principles for MTBS, centered around a blue circle with four icons: a gear, a person, a ship, and a document. The principles are arranged in a 2x2 grid around the center:

- Strategy** (top-left):
 - Operar y desarrollar Portos y Puertos
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- Validation** (top-right):
 - Validar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Validar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Validar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Validar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Validar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- Implementation** (bottom-right):
 - Implementar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Implementar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Implementar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Implementar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Implementar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- Financing** (bottom-left):
 - Financiar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Financiar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Financiar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Financiar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Financiar y desarrollar Infraestructura de Transporte


Guiding Principles (center):

- **Industry Best Practice**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- **Creation of Value**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- **Cost of Implementation**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte

Related Concepts:

- **Operational and Financial**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- **Operational and Financial**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- **Operational and Financial**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
- **Operational and Financial**
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte
 - Operar y desarrollar Infraestructura de Transporte

Validador - Maritime Transport and Business Solutions – MTBS	
<p>Objectives</p> <p>Proyecto y Tarifa</p> <hr/> <p>Proyecto</p> <ul style="list-style-type: none"> • AIPP dirigido a entregar mejoras concretas para rehabilitar la navegabilidad del Rio Magdalena desde Bocas de Zeniza - Barrancabermeja (longitud 65.7 km) y aprovechar su potencial como servicio de transporte. • Por qué AIPP? <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer el río como un corredor estratégico intermodal logístico que describe de manera integral los origen-destinos considerando los aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, las prácticas comerciales y el uso del comercio. 	<p>Tarifa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisar el estado de preparación de las inversiones propuestas para mejorar la navegabilidad del río Magdalena (el Proyecto), bajo un mecanismo de AIPP. • Preparar una evaluación de preparación del proyecto (la través de SIF-PRA) con el objetivo de establecer el estado del trabajo de preparación del proyecto y evaluar la calidad de los estudios de viabilidad disponibles y la viabilidad comercial de la solución técnica propuesta.



Empresa de Puertos

Validador - Maritime Transport and Business Solutions – MTBS

El Proyecto

EP tiene como objetivo entregar mejoras concretas para rehabilitar la navegabilidad del Rio Magdalena y realizar su potencial como servicio de transporte


Características

- Tramo del río: 63,7km
- Escamoteo de demandas:
 - 3,2MT (100T) - 3,2MT (3033)
- Productos líquidos:
 - Aceite limpio
 - Carga general suelta
 - Granel sólido
 - Cargas en contenedores
 - Exportaciones de carolán

Cuestiones clave

- Asignación de riesgos
 - Financiero / comercial
 - Riesgos / capital
 - Legal / gobierno
- Rol / capacidad transbordador del puerto de Buenaventura
- Terminales PPP

Map




Tramo	L (km)	Actual D (t/s)	Butque de diámetro
Boca de Cerriza – Puente Pumaquia (PP)	22	32	SHIPMAX butque granadero 250m x 32.2m x 15.6m
PP – PIMS	13	25	
PIMS - La Gloria [LG]	417	7	Número de batarcas con remodelador: <ul style="list-style-type: none"> • Rio arriba: 350m x 32m (150) • Rio abajo: 235m x 40m (90)
LG - Buenaventura	219	7	

[illegible]


Manejo de Rios

Manejo de Rios


Productos Uniorte - Informe dividido en 8 Tomos, 26 Capítulos




Tomo 1: Sector de estudio, metodología para la factibilidad técnica desarrollo e implementación.



Tomo 2: Hidrología, clima marítimo y oleaje, geología y geomorfología, transporte de sedimentos.



Tomo 3: Modelación computacional montes y valles, hidromorfología fluvial, hidromorfología fluvial, resultados de modelación numérica, hidroclima influencia.



Tomo 4: Conductores, actantes de navegación, dimensionamiento del canal navegable, inventario de obras de encauzamiento existentes, estimación de volúmenes de trabajo.

Entrega 27 de mayo de 2020, versión revisada 8 de junio.

PRODUCTOS UNINORTE

PRODUCTOS UNINORTE

Productos Uninorte - Informe dividido en 8 Tomos, 26 Capítulos

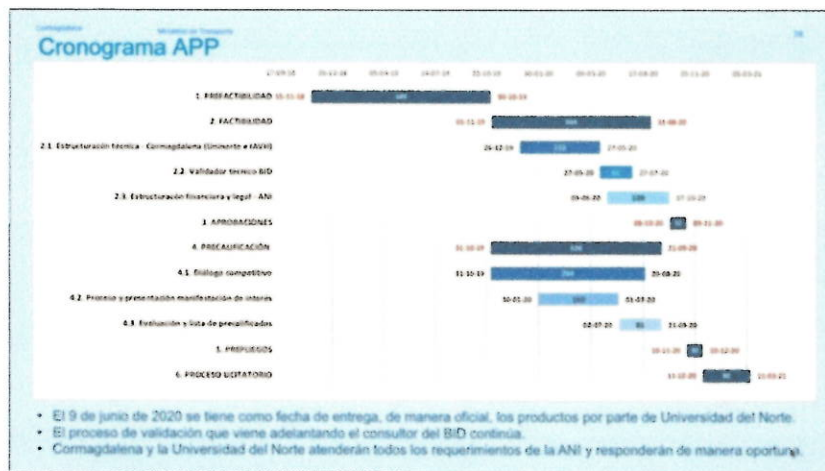
Tomo 5: Diseño Ambiental hidromorfológico, plan de monitoreo hidromorfológico y monitoreo hidrográfico del canal navegable.

Tomo 6: Diseño de obras en el sector UP2 (La Gloria - Churupacocha), el plan de monitoreo hidromorfológico y el monitoreo hidrográfico del canal navegable.

Tomo 7: Evaluación y mantenimiento de las estructuras en obra existentes en el canal de acceso, diseño de obras 1+4-17, appendix perteneciente en el diseño de obra.

Tomo 8: Estructura del presupuesto de inversión CAPEX, OPEX, análisis de sensibilidad de inversión, presupuesto de inversión en alternativa seleccionada CAPEX, OPEX y plan de monitoreo, análisis de impacto ambiental (AIA).

En relación con el informe técnico presentado por la Universidad del Norte, el doctor Pedro Pablo Jurado, resaltó que, a pesar de los inconvenientes relacionados con los incumplimientos de los tiempos establecidos, el informe permite tener un mejor y más robusto acercamiento técnico sobre el Río, que permitirá mitigar, en mejor forma, riesgos futuros.



En este punto de la reunión intervino el doctor Alejandro Costa, representante de los gremios de navegación, y resalta el esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Transporte por asegurar que la ruta competitiva del Río Magdalena se mantenga, sobretodo por las condiciones climatológicas que se han presentado en el país; un año con régimen de lluvias extremadamente bajo. Este esfuerzo del Ministerio ha permitido, hoy en día, contar con un río mucho más participativo que el que se pensaba el año anterior. Así mismo, solicita aclaración sobre las fechas de adjudicación del contrato e inicio de la etapa de pre-construcción, así como la realización de reuniones de seguimiento quincenales, toda vez que se evidencia un retraso en la construcción de la APP con respecto al cronograma original, cuya fecha de adjudicación se tenía prevista para el mes de junio de 2020. En respuesta, el doctor Jurado informó, que una vez adjudicado el contrato, las obras iniciarán a partir del cierre financiero y que para los fines acá previstos, se realizará un seguimiento quincenal con el fin de mantener a los interesados debidamente informados sobre los avances del proyecto de la APP.

Por otra parte, y continuando con la presentación de su informe, el doctor Pedro Pablo Jurado, resaltó la importancia de los marcos de cooperación de CORMAGDALENA actualmente vigentes, en coordinación y colaboración con el BID y el Ministerio de Transporte, los cuales son: (i) la consultoría en diseño y modelación hidráulica para las obras de encauzamiento en el río Magdalena – en el marco de la APP, con la firma *mtbs*; (ii) el Plan Maestro de Manejo Integral y uso sostenible de la cuenca del Río Magdalena - sistema de seguimiento y monitoreo, con PMC; (iii) la implementación de la Suite de Modelos Hydro-BID Flood en la Cuenca del Río Magdalena, con la firma *CESH*; y (iv) el fortalecimiento institucional de CORMAGDALENA en cumplimiento del PND 2018-2022, con Deloitte.

El doctor Pedro Pablo Jurado, manifestó la importancia del contrato marco suscrito entre ECOPETROL y CORMAGDALENA, con el fin de aunar esfuerzos para el desarrollo de actividades encaminadas a mantener la navegabilidad en el Río Magdalena y agradeció los esfuerzos realizados por ECOPETROL en el cumplimiento de los fines de este acuerdo, a pesar de las difíciles circunstancias por las cuales atraviesa.



Para finalizar, el doctor Pedro Pablo Jurado informó sobre los avances de dos proyectos importantes que ha venido siendo liderando por la Corporación: (i) la navegación del brazo de Mompox; y (ii) el proyecto para la protección margen derecha del Río Magdalena y mejoramiento del muelle en Barrancabermeja.

Sobre el primer proyecto, se indica que, a partir del estudio realizado por CORMAGDALENA, sobre de viabilidad para la habilitación del brazo Mompox, en un trabajo mancomunado entre la Gobernación de Bolívar, la Gobernación de Magdalena y la Corporación, se formulará el proyecto para ser presentado ante el OCAD del Río Magdalena y Canal del Dique. Para esta iniciativa se tuvieron en cuenta todos los factores y estudios socioecosistémicos (social, ambiental y económico) como pilares fundamentales del proyecto.

En relación con el segundo proyecto, se informó que con este se pretende, a partir de estudios, diseñar mecanismos que permitan la protección de la margen derecha del Río Magdalena y el mejoramiento del muelle en el municipio de Barrancabermeja, Santander. Específicamente, este proyecto busca: (i) realizar estudios para la construcción de la protección de la margen derecha del Río Magdalena; (ii) garantizar la integridad de la infraestructura existente; y (iii) minimizar el riesgo a la comunidad en vulnerabilidad.

La Junta Directiva, se declara informada sobre el informe presentado por el doctor Pedro Pablo Jurado, Director Ejecutivo de CORMAGDALENA.

III. SOLICITUD DE INFORMACIÓN DEL REPRESENTANTE DE LOS GREMIOS DE LA NAVEGACIÓN SOBRE EL AVANCE DEL PROYECTO DE LA VÍA AL YUMA EN BARRANCABERMEJA

Toma la palabra la doctora Olga Lucía Ramírez Duarte, Presidente de la Junta Directiva, quien a modo introductorio mencionó que el proyecto de la vía Yuma en Barrancabermeja, lo conforma una vía nueva de 30 kilómetros que estaba dividida en 4 sectores, para conectar la troncal del Magdalena Medio con el sector de Rancho Camacho en la ruta del Cacao y el Puente de Yondó, de los cuales ya están construidos 21,4 kilómetros. La Presidente de la Junta, le otorga la palabra al representante de Ecopetrol, como gerente ejecutor del proyecto.

El doctor Jurgen Gerardo Loeber Rojas, Vicepresidente de Proyectos y Perforación de Ecopetrol, les extendió un cordial saludo a los presentes e informó los avances al 31 de mayo del año en curso del Proyecto de la Vía Yuma en Barrancabermeja, así: (i) el sector 0 está finalizado al 100%; (ii) el sector 1, que comprende la intersección de la Virgen, reanudó actividades el 4 de mayo después de la cuarentena, y cuenta con avance del 32,03%. Para la finalización de este sector se requieren recursos adicionales que ascienden a la suma aproximada de 55 mil millones de pesos y se tiene prevista su finalización para el próximo año; (iii) el sector 3, está finalizado al 100%; y (iv) el sector 2, no presenta avances y está en 0%. Sobre este último sector, el doctor Loeber informó que la demora se ha dado principalmente a causa de problemas con los predios que están invadidos. (1:07) Con el ánimo de dar solución a los problemas que se han presentado el sector 2, se está trabajando conjuntamente con INVÍAS para dar inicio a la obra.



La Junta Directiva agradece el informe de avances del proyecto de la vía al Yuma en Barrancabermeja y queda pendiente de los avances y puntos cruciales de la reunión del 17 de junio con INVÍAS.

IV. PROPOSICIONES Y VARIOS

En este punto de la reunión intervino el doctor Alfonso Eljach Manrique, Alcalde de Barrancabermeja, quien puso a disposición del proceso de concesión del Río Magdalena,

toda la ayuda administrativa que se pueda requerir. Así mismo, en su intervención, hace alusión a la importancia de la conectividad del Río Magdalena con las vías férreas, y reiteró la necesidad de retomar las conversaciones entorno a esto. Recordó el compromiso adquirido para el estudio y diseño del muelle de Barrancabermeja. Y por último, el doctor Eljach, le solicitó a la doctora Ángela María Orozco, Ministra de Transporte, el acompañamiento del Ministerio durante el proceso y trámite del proyecto de Ley del Distrito Portuario.

Seguidamente, se le otorgó la palabra al doctor Luis Enrique Dussan López, Gobernador del Huila, quien agradeció y reconoció la tarea realizada por CORMAGDALENA con el apoyo de las todas las entidades territoriales involucradas y resaltó la importancia de explotar el Alto Magdalena. Así mismo, manifestó que a pesar de que el Huila es uno de los departamentos con más alta demanda de energía, la población ha estigmatizado al Río como fuente de energía eléctrica, por lo cual solicitó el compromiso del Gobierno Nacional para resarcir los impactos, que el mal manejo de este tema, en el pasado, generó tanto en el ámbito económico como social. En general, el doctor Dussan solicitó especial atención por parte de las entidades territoriales competentes, para explotar y aprovechar de la mejor manera las ventajas y potenciales beneficios del Alto Magdalena. De igual forma, solicitó información sobre la distribución de los recursos de inversión de CORMAGDALENA, discriminadas por tramo del Río, así como de los recursos de regalías de la Corporación.

Sobre la intervención del Gobernador del Huila, el doctor Pedro Pablo Jurado, dio un parte de tranquilidad al mencionar que uno de los principales pilares de la actual Administración es la plena transparencia en la gestión de la asignación de los recursos económicos, así como tener una visión holística de los beneficios que aporta el Río Magdalena.

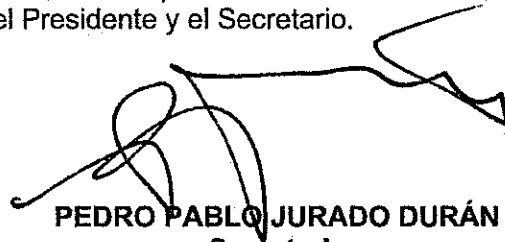
Se le dio la palabra al doctor Roy Enrique García Sánchez, Alcalde del Banco Magdalena, quien informa que en el Municipio del Banco se viene adelantando la construcción de un muro de contención sobre la rivera del Río, que a la fecha ha representado importantes avances, pero que de igual forma, se ve en la necesidad de recurrir ante la Junta Directiva de CORMAGDALENA, para solicitar se prolongue la construcción hasta la calle 6 y 7. Sobre este punto, el doctor Pedro Pablo Jurado respondió que se estudiará el tema y se le informará al Alcalde del Banco de Magdalena, sobre la decisión.

Por último, la Ministra de Transporte se comprometió, de la mano de la ANI y CORMAGDALENA, para tratar de ajustar el cronograma de la APP y reducir los tiempos, en aras de que el contrato se adjudique en el 2020. Sobre lo anterior, la Ministra manifestó que si bien no puede garantizar la adjudicación del contrato en el 2020, sí realizará todas las gestiones necesarias para su adjudicación, así como para que el Ministerio de Hacienda refuerce el presupuesto para poder mantener los contratos de dragado que permitan la sostenibilidad, mientras se logra la adjudicación de la APP. Resaltó la importancia del rol de CORMAGDALENA en la vigilancia del contrato de APP una vez se haya adjudicado.

El Secretario de la Junta Directiva informa que siendo las 11:00 am y habiéndose mantenido el quorum deliberatorio durante toda la reunión, se dio por terminada la reunión, para constancia de lo cual firman la presente acta el Presidente y el Secretario.



OLGA LUCÍA RAMÍREZ DUARTE
Presidente



PEDRO PABLO JURADO DURÁN
Secretario