

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA –
CORMAGDALENA
ACTA SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA No. 165**

En la ciudad de Neiva a los veintiséis (26) días del mes de octubre de dos mil veintitrés(2023), previa convocatoria realizada por el doctor Álvaro Redondo, se reunió la junta Directiva de CORMAGDALENA en modalidad mixta (presencial y virtual), a través de la plataforma *Microsoft Teams*, la cual facilita la comunicación simultánea y sucesiva de todos los miembros, permitiéndoles intervenir, deliberar y decidir válidamente, de todo lo cual se deja expresa constancia en la presente acta.

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

MIEMBRO DE JUNTA	AREA	MODALIDAD
Viceministra de Infraestructura, Ministra de Transporte (e) María Constanza García	Ministerio de Transporte	Presencial
Viceministra de Políticas y Normalización Ambiental Sandra Sguerra	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Virtual
Viceministra de Desarrollo Rural Martha Carvajalino	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Virtual
Viceministra de Minas Johana Rocha	Ministerio de Minas y Energía	Virtual
Viceministro de Comercio Exterior Luis Felipe Quintero	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Virtual
Delegado de Ecopetrol Bibiana Duque	Ecopetrol	Presencial
Representante de los Gremios de Navegación Juan Pablo Remolina	Gremios de Navegación	Presencial
Gobernador Huila Luis Enrique Dussán	Departamento del Huila	Presencial
Gobernador Bolívar Vicente Blel	Departamento de Bolívar	Virtual

Gobernador de Santander Nerthink Mauricio Aguilar Hurtado	Departamento de Santander	Virtual
Alcalde de Tello José Manuel Córdoba	Municipio de Tello, Huila	Presencial
Alcalde de Honda Richar Cardozo	Municipio de Honda, Tolima	Virtual
Alcalde de Barrancabermeja Alfonso Eljach	Municipio de Barrancabermeja, Santander	Virtual
Alcalde de Cimitarra Henry Riaño	Municipio de Cimitarra, Santander	Virtual
Alcalde de Pinillos Alcides Guloso	Municipio de Pinillos, Bolívar	Virtual
Alcalde (e) El Banco Magdalena Pedro Rico	Municipio El Banco, Magdalena	Virtual
Director (e) Cormagdalena Álvaro José Redondo Castillo	Cormagdalena	Presencial

En la sesión del día 26 de octubre, se encontraban presentes los 17 miembros de la junta directiva, tanto en modalidad presencial como virtual. Luego de verificar el quórum necesario, se solicita que se adjunten al acta todas las delegaciones de las personas encargadas por los alcaldes.

En este sentido, se destacan la de la viceministra María Constanza García, quien actúa en función del Ministerio de Transporte como Ministra (E). Además, se registra la delegación de la Dra. Bibiana Duque, nombrada por el Presidente de Ecopetrol, Ricardo Roa Barragán y la del Alcalde del Banco Magdalena, Pedro Del Rico.

A continuación, y siguiendo con el uso de la palabra el Director (e) Álvaro Redondo procede a dar lectura al orden del día propuesto.

II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Antes de continuar con la aprobación del orden del día, el Director de Cormagdalena, Álvaro Redondo, al verificar el quórum, y ante la inasistencia del Ministro de Transporte, William Camargo, por encontrarse en comisión, siendo el Presidente de la Junta, pone a consideración de los miembros la designación de la señora Ministra encargada de Transporte, María Constanza García, como Presidenta Ad Hoc. La nominación es aprobada por unanimidad.

Inmediatamente, la ministra encargada de Transporte, María Constanza García, toma la palabra y sugiere realizar dos cambios clave en el orden del día. En primer lugar, se propone cambiar el orden de aprobación, colocando la aprobación del anteproyecto como cuarto punto, priorizando así la aprobación del presupuesto para el año 2024. En segundo lugar, se recomienda que cualquier discusión o modificación del contrato de concesión otorgado a COMPAS se realice bajo el alcance de socialización, de manera que se presente la información y se permita a los miembros de la junta recibir explicaciones detalladas por parte de los responsables de la modificación. Este enfoque permitiría a los miembros de la junta tener el tiempo necesario para revisar la información y tomar una decisión en la siguiente junta.

En la sesión del día 26 de octubre, se encontraban presentes los 17 miembros de la junta directiva, tanto en modalidad presencial como virtual. Luego de verificar el quórum necesario, se solicita que se adjunten al acta todas las delegaciones de las personas encargadas por alcaldes.

En este sentido, se destacan la Viceministra María Constanza García, quien actúa en función del Ministerio de Transporte como Ministra (E). Además, se registra la delegación de la Dra. Bibiana Duque, nombrada por el Presidente de Ecopetrol, Ricardo Roa Barragán y la del Alcalde del Banco Magdalena, Pedro Del Rico.

A continuación, y siguiendo con el uso de la palabra el Director (E) el doctor Álvaro Redondo procede a dar lectura al orden del día propuesto.

III. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Antes de continuar con la aprobación del orden del día, el Director de Cormagdalena, Álvaro Redondo, al verificar el quórum, y ante la inasistencia del Ministro de Transporte, William Camargo, por encontrarse en comisión, siendo el Presidente de la Junta, pone a consideración de los miembros la designación de la señora Ministra encargada de Transporte, doctora María Constanza García, como Presidenta Ad Hoc. La nominación es aprobada por unanimidad.

Inmediatamente, la ministra encargada de Transporte, la doctora María Constanza García toma la palabra y sugiere realizar dos cambios clave en la agenda. En primer lugar, se propone cambiar el orden de aprobación, colocando la aprobación del anteproyecto como cuarto punto, priorizando así la aprobación del presupuesto para el año 2024. En segundo lugar, se recomienda que cualquier discusión o modificación del contrato de concesión otorgado a COMPAS se realice con alcance de socialización, de manera que se presente la información y se permita a los miembros de la junta recibir explicaciones detalladas por parte de los responsables de la modificación. Este enfoque permitiría a los miembros de la junta tener el tiempo necesario para revisar la información y tomar una decisión en la siguiente junta.

Seguidamente la viceministra Sandra Sguerra, sugiere un ajuste adicional el anteproyecto y el presupuesto se presenten como una presentación con alcance de

socialización. En este contexto, la Dra. María Constanza, retoma el uso de la palabra, y explica que, en la junta anterior, con la presencia del viceministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible Francisco Javier Canal, se elaboró un esbozo del presupuesto. Es relevante destacar que el presupuesto de Cormagdalena, especialmente en comparación con el del año 2023, mantiene partidas en programas ambientales, con un enfoque significativo en los recursos destinados a la navegabilidad. Por lo tanto, sugiere mantener el punto de aprobación del presupuesto para el año 2024 en la agenda, aprovechando este espacio de la junta para formular requerimientos, plantear preguntas y consideraciones pertinentes.

Se somete a continuación a votación las propuestas. En cuanto a la propuesta realizada por la ministra encargada María Constanza, se realiza una votación aprobada por unanimidad, con lo cual se invierte el orden de los puntos y se tiene el punto 5 como socialización a la modificación sustancial propuesta por la compañía Puertos Asociados SA - COMPAS, contrato de concesión No. 040 de 2023.

Seguidamente se somete a votación nominal la propuesta realizada por la viceministra Sandra Sguerra, con 10 votos en contra, 2 a favor y 3 abstenciones. Por lo tanto, el punto 4 sobre la aprobación del presupuesto se mantiene tal cual se propuso para definir su aprobación.

En el resultado de la votación queda entonces aprobada la primera propuesta realizada por Ministra (e) María Constanza donde se invierten los puntos 4 y 5 en el orden del día, y en este sentido, con relación al punto 5 se limita a socialización a la modificación sustancial propuesta por la Compañía de Puertos Asociados SA - COMPAS, contrato de concesión No. 040 de 2023.

El orden del día fue modificado de la siguiente manera:

- I. VERIFICACIÓN DE QUÓRUM
- II. LECTURA Y APROBACIÓN DE ORDEN DEL DÍA
- III. APROBACIÓN DEL ACTA DE JUNTA No. 164 DEL 4 DE SEPTIEMBRE DE 2023
- IV. APROBACIÓN ANTEPROYECTO DE PRESUPUESTO 2024
- V. SOCIALIZACIÓN A LA MODIFICACIÓN SUSTANCIAL PROPUESTA POR LA COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS SA - COMPAS, CONTRATO DE CONCESIÓN No. 040 DE 2023 EN LO REFERENTE
 - PLAZO
 - ADICIÓN DE INVERSIÓN
 - AUMENTO OSTENSIBLE DE CONTRAPRESTACIÓN A FAVOR DE LA ENTIDAD CORMAGDALEN
- VI. PROPOSICIONES Y VARIOS

IV. APROBACION DEL ACTA No. 164 DEL 04 DE SEPTIEMBRE DEL 2023

Se presenta para consideración el Acta No. 164 del 4 de septiembre de 2023, la cual

contó con la participación de los 17 miembros de la junta y fue enviada para revisión, según lo confirmado por el Director. Durante la revisión, se realizaron observaciones, incluyendo las del despacho del Ministro de Transporte, las cuales fueron acogidas. Por lo tanto, se procede a someter a votación el Acta 164 de manera ordinaria.

La señora Ministra encargada trae a colación que en la junta anterior, el viceministro Francisco Javier Canal fue quien asistió en representación del Ministerio de Ambiente, y el ministro el Dr. Germán Umaña, Ministro de Comercio, Industria y Turismo, participó de manera virtual. Luego de atender estas observaciones, la junta aprobó el acta por unanimidad.

V. APROBACIÓN ANTEPROYECTO DE PRESUPUESTO 2024

Se da inicio a la presentación del presupuesto para el año 2024. El Dir (e) Álvaro resalta que la elaboración y proyección de este se tuvo en cuenta los supuestos macroeconómicos, tomados naturalmente como fuente el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y que en el caso Cormagdalena se toma especial atención a la inflación doméstica, el IPC y la tasa de cambio promedio establecida por el Ministerio de Hacienda.



	2023	2024	2025	2026	2027
Inflación doméstica fin de periodo, IPC, %	9,2	5,7	3,0	3,0	3,0
Devaluación promedio periodo, %	9,0	- 0,8	2,1	2,1	2,1
Tasa de cambio promedio periodo, \$	4.676	4.603	4.699	4.798	4.898
PIB real (variación %)	1,8	1,5	3,0	3,2	3,2
PIB nominal (miles de millones de \$)	1.605.532	1.695.592	1.799.509	1.913.548	2.034.813
PIB nominal (variación %)	9,8	5,6	6,1	6,3	6,3
Importaciones (millones US\$)	60.781	61.099	63.068	65.495	68.016
Crecimiento importaciones totales, %	-15,09	0,5	3,2	3,8	3,8

Fuente: DGPM-MHCP 2023-06-09

Imagen 1: Supuestos Macroeconómicos

El siguiente punto, se aborda la explicación de los ingresos de la Corporación, destacando dos aspectos fundamentales. En primer lugar, se resaltan los derechos económicos derivados del uso de los recursos naturales proyectados para el año 2024, los cuales constituyen aproximadamente el 12% del presupuesto, equivalente alrededor de \$32,782 millones de pesos. En segundo lugar, se destaca que el 86% del presupuesto proviene de transferencias corrientes de la Nación, asignadas en la cantidad de \$231,713 millones de pesos. Además, se menciona que hay una disponibilidad de recursos en el balance de aproximadamente \$5,484 millones de pesos.

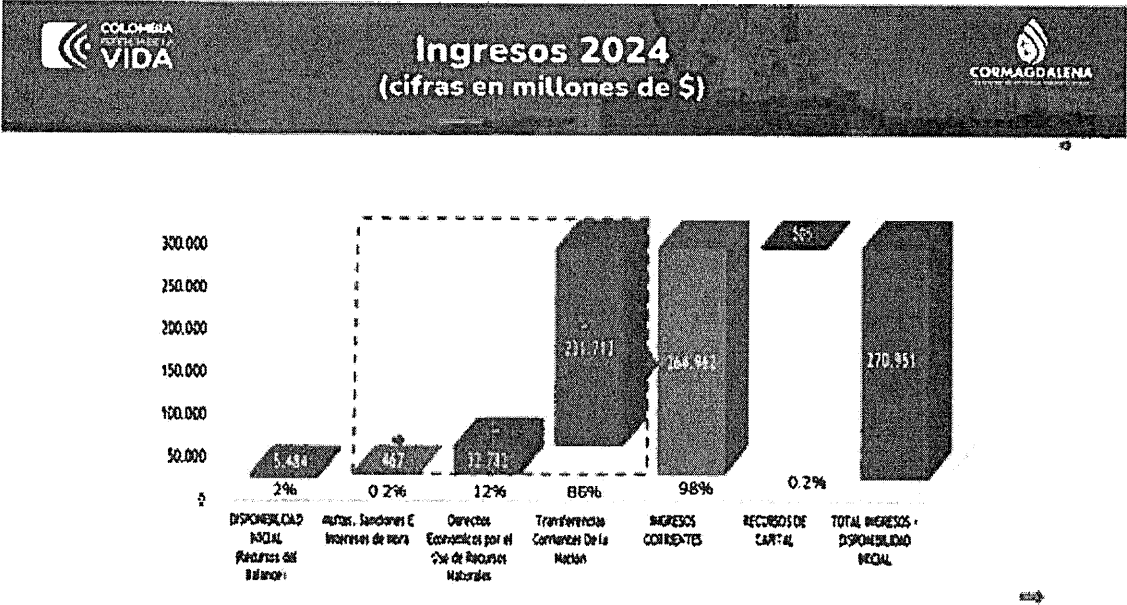


Imagen 2: Ingresos 2024

Asimismo, se reconoce la existencia de recursos de menor cuantía para la Corporación, tales como multas, sanciones y algunos intereses de mora, que suman \$467 millones de pesos, así como recursos de capital de alrededor de \$505 millones de pesos, que corresponden a los intereses establecidos de los recursos para el año 2024. En conjunto, estos ingresos suman para el año 2024 un total de \$270,951 millones de pesos.

En una breve intervención, se plantea una pregunta acerca del incremento de los derechos económicos en comparación con el año 2023. El señor Director de la Corporación, responde que este incremento es parte de la tendencia normal que se aplica y que está asociado al pago de las concesiones. Además, señala que se tiene previsto un proceso de recuperación de cartera para el año 2024, lo que podría contribuir al aumento de estas contraprestaciones de los derechos económicos.

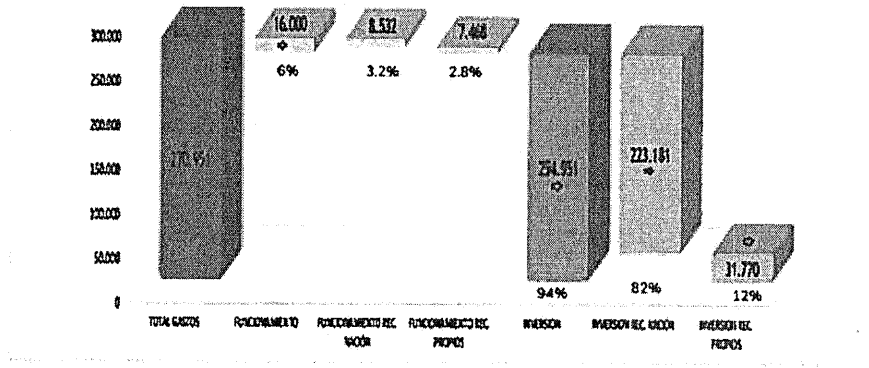


Imagen 3: Gastos 2024

A continuación, se detallan los gastos previstos para el año 2024, partiendo de una disponibilidad de \$270,951 millones de pesos. Se planea distribuir estos recursos de acuerdo con las normas establecidas en términos de funcionamiento e inversión. Se busca mantener el gasto de funcionamiento por debajo del 6% del presupuesto asignado, lo que, de ser aprobado por la Junta Directiva, equivaldría alrededor de \$16,000 millones, dejando un 94% para inversión, es decir, \$254,951 millones. Es relevante destacar que esta cifra incluye los recursos propios más la disponibilidad inicial, sumando un total de \$270,951 millones de pesos.

A continuación, se detallan los gastos de funcionamiento, de los cuales se destinan \$7,153 millones a gastos de personal, \$7,248 millones adquisición de bienes y servicios, \$1,221 millones a transferencias corrientes, y se proyectan \$378 millones para gastos relacionados con tributos, multas y sanciones. Se reconoce que esta proyección es bastante conservadora, pero se basa en datos históricos y en lo acontecido en el año 2023.

Igualmente, se detallan los gastos de inversión, que representan la parte más significativa de la corporación. En términos de inversión, se dispone de un total de \$270,951 millones, el valor de \$254,951 millones los cuales se distribuirán en los siguientes proyectos:

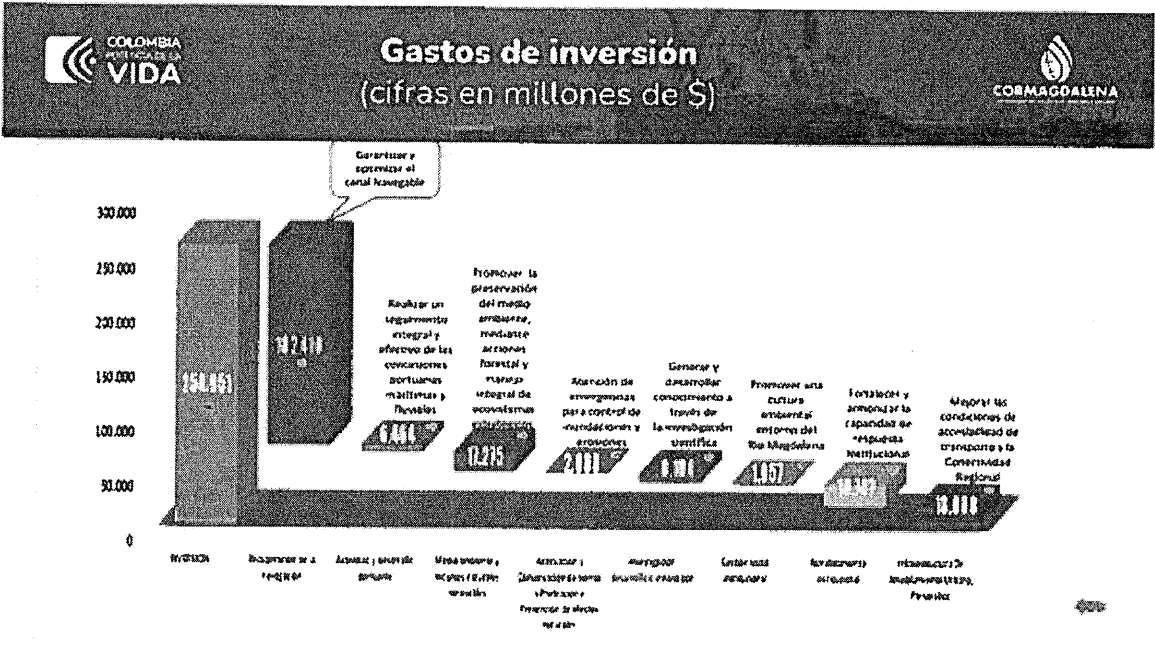


Imagen 4: Gastos de Inversión

En primer lugar, destaca el proyecto más importante, que es la recuperación de la navegación, con un presupuesto de \$182,410 millones.

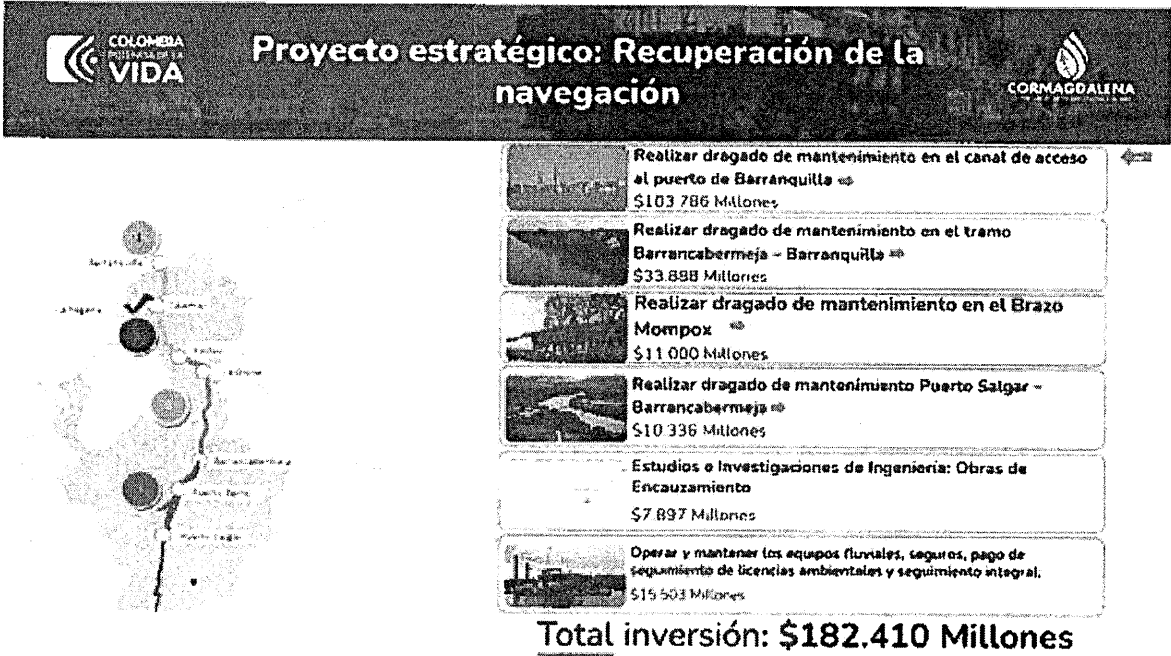


Imagen 5: Proyecto Estratégico: Recuperación de la Navegación

En segundo componente, es el del proyecto de actividad y desarrollo portuarios. Este proyecto abarca todos los tramos del río Magdalena e incluye actividades relacionadas con el desarrollo portuario, que comprenden todo el proceso de contratación de interventoría para el seguimiento de las concesiones vigentes de la Corporación. También se contempla la contratación de personal para el seguimiento de este proyecto de inversión, con un presupuesto de \$6,464 millones.

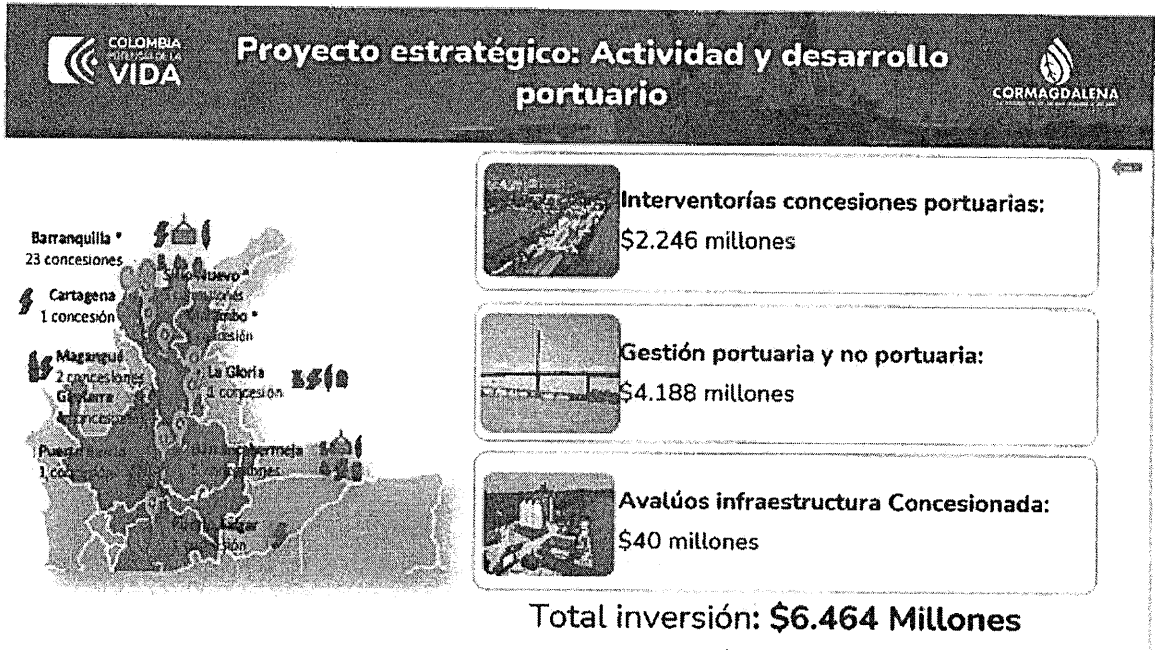


Imagen 6: Proyecto Estratégico: Actividad y desarrollo portuario

En el tercer componente, se relaciona con el tema del medio ambiente y los recursos naturales, con una asignación de \$17,275 millones de pesos. Según la ley, la corporación debe destinar recursos significativos, aproximadamente 10,000 SMLV, para la descontaminación del distrito de Barrancabermeja, lo que equivale a unos \$12,667 millones de pesos. También se destinan \$500 millones de pesos para la gestión ambiental en el municipio de Puerto Colombia.



Imagen 7: Plan Maestro de Manejo Integrado y Uso Sostenible



Imagen 8: Proyecto Estratégico: Medio Ambiente y Recursos Naturales Renovables

Además, se consideran tres proyectos de gran importancia para el desarrollo ambiental y sostenible del país. Los recursos disponibles se utilizan para inversiones en el ordenamiento ictiológico y el manejo interno de la cuenca. En el marco del plan maestro, que se ha estado desarrollando desde el año pasado, se adopta una visión holística sobre el uso sostenible de la cuenca, no solo en términos de ríos, sino también en relación con los diversos componentes ambientales, sociales y económicos que pueden tener un impacto positivo en el desarrollo.

En este plan maestro, se realiza un seguimiento de indicadores definidos por todos los actores involucrados en la cuenca, incluyendo ministerios y actores regionales. Además, se cuenta con un observatorio que recopila datos certificados, permitiendo su uso en la toma de decisiones. El objetivo es que, entre todos, podamos implementar un modelo que nos permita asumir estas responsabilidades de manera efectiva y colaborativa.

Durante una intervención de Juan Pablo Remolina, representante de los Gremios de Navegación, discute sobre las asignaciones de recursos que deben realizarse por ley, y se hace hincapié en la importancia de que la junta conozca cómo se destinan estos recursos, aunque no sean ejecutados directamente por Cormagdalena, sino por otras entidades. Esto incluye las dos primeras obligaciones de ley, y sería beneficioso que los responsables informen sobre el destino de estos fondos y cómo contribuyen a la descontaminación de Barrancabermeja. Se busca entender la línea base, los objetivos y otros detalles, considerando que se trata de recursos significativos, aproximadamente \$600 millones de pesos.

El Director Álvaro, en respuesta a esta intervención, reconoce que la Ley 161 establece tres líneas para destinar estos recursos al distrito de Barrancabermeja. Se menciona que se ha establecido un comité en el que participa la Corporación y el distrito de Barrancabermeja, con el propósito de proporcionar herramientas y hacer un seguimiento efectivo de la inversión de estos recursos. Para el año 2023, se enviaron conforme a lo dispuesto por ley \$11,600 millones de pesos al distrito de Barrancabermeja, que se utilizaron para la descontaminación de 45 cuerpos de agua, el repoblamiento de peces y en capacitación ambiental. Siguiendo la sugerencia del representante de los Gremios de Navegación de revisar las vigencias anteriores, se pretende determinar el monto total girado y los proyectos realizados para evitar repeticiones. Además, se detalla que el proyecto actual incluye la recuperación de 2 ciénagas, 49 caños, la generación de empleo para unas 700 personas y el repoblamiento ictiológico con 2.7 millones de alevines.

La viceministra de Desarrollo Rural, Martha Carvajalino, plantea cuestionamientos sobre las obligaciones presentadas en la diapositiva "Proyecto Estratégico: Medio Ambiente y Recursos Renovables", específicamente con relación a si existe algún ejercicio de territorialización en la distribución de los recursos, especialmente en los puntos 3, 4 y 5. Esto se hace con el objetivo de comprender cómo se van a destinar los recursos en lo que respecta al cauce del río.

En respuesta, el Dir. Álvaro aclara que el tercer punto cubre toda la cuenca y

representa una asignación general que aborda principalmente el tema del plan maestro, como se explicó previamente. En cuanto a los proyectos enumerados como el 4 y el 5, se encuentran en proceso de desarrollo dentro de la Corporación y se ejecutan a lo largo de todo el recorrido de la cuenca. Es importante destacar que el proyecto de Red Huila forma parte del punto 4, denominado "Crecimiento Verde y Cambio Climático".

Frente a lo explicado, la viceministra de Desarrollo Rural, Martha Carvajalino, considera importante la territorialización de los proyectos. De esta manera, se puede visualizar dónde se están fortaleciendo los ecosistemas y cómo se están empleando los recursos. Se destaca la necesidad de integrar estos esfuerzos con las estrategias del Plan Nacional de Desarrollo, particularmente en términos de que estos proyectos estén alineados con los planes nacionales de los sectores de ambiente y agricultura.

La idea es que la inversión sea estratégica y que se puedan articular los recursos con los diferentes sectores representados en la junta. Por ejemplo, en el caso de la pesca, es importante que la autoridad nacional de pesca esté presente y participe en la ejecución de los recursos para llevar a cabo un análisis sectorial que contribuya a la recuperación de la cuenca, de acuerdo con lo establecido en el plan maestro.

Del mismo modo, se plantea la importancia de considerar aspectos sociales a lo largo de la cuenca, y se sugiere que en una mesa técnica posterior se puedan discutir con mayor detalle las propuestas planteadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Ministra (E) María Constanza García propone lo siguiente, respaldando la intervención de la viceministra Martha Carvajalino de Desarrollo Rural en las últimas tres juntas, se ha planteado la necesidad de abordar de manera integral las acciones en la cuenca del Río Magdalena. Dado que el 85% del presupuesto que ejecuta Cormagdalena proviene del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, este se incluye en el cupo del sector. Como se ha indicado en la presentación, estos recursos se destinan principalmente a garantizar la navegabilidad de los 22 km del canal de acceso y en el tramo que opera entre Barranquilla y Barrancabermeja. También se ha puesto atención en la mejora de las condiciones de navegabilidad desde Puerto Salgar hasta Barrancabermeja, como se estableció en el Plan de Desarrollo.

Sin embargo, la junta ha insistido, y la Ministra (e) se une a esa insistencia, en presentar un enfoque integral. No es casualidad que en esta junta participen representantes de cinco ministerios que tienen relación con la cuenca y sus diferentes actividades, incluyendo el Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Minas, el Ministerio de Comercio y Turismo, y el Ministerio de Transporte. La petición de la viceministra Martha Carvajalino de evaluar las diferentes actividades se debe a la aspiración de aumentar estas partidas y ampliar las intervenciones.

La sugerencia es que sectores que puedan aportar recursos a la inversión de Cormagdalena se sumen para hacer estas intervenciones ambiciosas y coordinadas.

La Ministra propone que antes de tomar decisiones sobre los montos mencionados (\$793 millones, \$1,400 millones o \$1,831 millones), se realice una verificación para asegurar que exista una estrategia y concurrencia en la inversión de estos recursos, con el fin de buscar una coordinación y un análisis de cómo ejecutar estos recursos en relación con las inversiones realizadas por otros sectores. En la siguiente junta, se solicita que se informe sobre el resultado de este ejercicio, en cumplimiento de la solicitud de la viceministra Martha Carvajalino, comprendiendo que aquí se contemplan partidas generales destinadas a este componente.

En este punto, también interviene el Gobernador de Huila, Luis Enrique Dussan, quien comparte la perspectiva de las dos viceministras. Plantea que el tema debe analizarse desde dos dimensiones: la integralidad y la territorialidad o regionalización. Destaca la importancia de familiarizarse más con el plan maestro, que establece la dirección a seguir, y de entender la distribución histórica de los recursos por las zonas del alto, medio y bajo Magdalena. Señala que más del 90% de los recursos se han destinado al bajo Magdalena en relación con la navegabilidad. Sin embargo, advierte que es crucial prever y considerar que, en caso de problemas de disponibilidad de agua o sedimentación debido a la deforestación, la navegabilidad podría verse afectada. Esto llevaría a reflexionar sobre cómo se ha administrado el recurso sin abordar integralmente la cuenca. Además, resalta la importancia de conocer las fuentes de los recursos, ya que la mayoría proviene del Ministerio de Transporte, lo que implica un llamado a los otros ministerios para prestar atención a este activo vital, el río Magdalena.

La viceministra Martha Carvajalino también subraya que esta es una de las razones por las que se debe llevar a cabo esta evaluación con una visión integral. Utiliza el ejemplo del CONPES de la Mojana para ilustrar cómo todos los recursos invertidos en esa región impactan en el río Magdalena. Esto plantea la pregunta de cómo se pueden vincular otras estrategias de estado que afectan la cuenca, como el río Cauca. Es fundamental considerar estas estrategias desde una perspectiva nacional en cada uno de los sectores involucrados y buscar oportunidades para avanzar en la dirección que sugiere el Gobernador de Huila, comprendiendo mejor lo que el gobierno está haciendo en beneficio de la región.

El Alcalde de Honda en el departamento de Tolima, Richar Cardozo, se une a la discusión, especialmente en consonancia con lo expresado por el Gobernador del Huila. Destaca que desde la junta siempre se ha demandado a Cormagdalena inversiones en materia ambiental. Sin embargo, enfatiza en la importancia de mirar de cerca el presupuesto. Dado que el Ministerio de Transporte aporta más del 80% de los recursos, los cuales están destinados para mejorar el transporte en el río. Considera que si se desean más acciones ambientales, el Ministerio del Medio Ambiente debe aportar más recursos a la Corporación.

Apoya la idea de integralidad, pero también señala que Cormagdalena, a quien se le exige en todas las juntas, necesita recursos para abordar el tema ambiental. Reconoce el esfuerzo del Director, el Dr. Álvaro, para que se tengan en cuenta otras

líneas de trabajo además de la navegabilidad. Sugiere la vinculación de las Corporaciones que tienen responsabilidad regional en el manejo del saneamiento básico, ya que en muchas partes del territorio se observa que los recursos de la tasa ambiental no se están invirtiendo adecuadamente. Considera que estas Corporaciones podrían sumarse para trabajar en pro de un objetivo común: la recuperación del río, no solo en términos de navegabilidad, sino también en materia ambiental.

La Ministra (E) María Constanza concluye sobre estos dos aspectos, en línea con los mensajes de las viceministras Sandra y Martha, haciendo hincapié en la importancia de la integralidad. Invita a todos los actores involucrados en el río y la cuenca, que incluyen

130 municipios y 9 departamentos, diferentes niveles de autoridad, a revisar sus acciones de manera organizada y estratégica con el fin de convocar, sumar y coordinar a la concurrencia de fuentes. Considera que un primer mensaje sería el compromiso de Cormagdalena en cabeza del director; dado que, Cormagdalena es la entidad encargada de la cuenca y debe convocar y coordinar a los diferentes actores en una apuesta estratégica para la cuenca.

Destaca que, aunque los \$32 mil millones de pesos provienen de contraprestaciones portuarias y el uso de la hidrovía, son recursos propios generados por la operación de transporte y se destinan para cumplir con las obligaciones ambientales. Además, menciona la oportunidad de aliarse con las corporaciones y otros fondos, como el Fondo para la Vida del Plan Nacional de Desarrollo, para trabajar de manera conjunta y generar transformaciones concretas en el territorio.

Enfatiza la importancia de la concurrencia de fuentes y destaca que en el plan nacional se ha establecido un enfoque transversal que abarca diversos sectores, como el transporte, con un capítulo de convergencia regional, pero señala que el primer eje es el ordenamiento en torno al agua, y en este aspecto, hay muchos actores involucrados.

Seguidamente el Director de la Corporación recibe las intervenciones de los miembros con objetividad y asume la responsabilidad como Director de llevar a cabo las acciones necesarias. Destaca la importancia de ejercer un liderazgo en la Corporación, en la hidrovía y en el río Magdalena, a pesar de las limitaciones constitucionales y presupuestales. Reconoce que Cormagdalena no tiene la capacidad de resolver todos los problemas de los 1.540 km del río Magdalena, pero está en busca de un equilibrio dentro de sus alcances y como los recursos que posee.

Agradece la retroalimentación recibida y destaca la importancia de este primer conversatorio "*Cuenca Alta del río Magdalena como Potencia para el Desarrollo Regional*" del día como una forma de liderar dentro del Gobierno y establecer una hoja de ruta que permita coordinar las acciones de manera articulada, no solo en términos de aumentar los ingresos de la Corporación, sino también para asegurar que las acciones realizadas estén bien coordinadas.

Continuando con la presentación del presupuesto, se pasa a analizar el plan de inversión destinado a la Recuperación de la Navegación. Este plan representa un poco más del 86% de los recursos disponibles para la Corporación y se compone de 6 proyectos en total. Los dos primeros proyectos ya cuentan con los recursos establecidos, respaldados por las vigencias aprobadas por la Corporación. Estos proyectos se enfocan en el dragado de Barranquilla y Barrancabermeja.

En la actualidad, ambos proyectos se encuentran en proceso de contratación, y se espera que puedan ser adjudicados durante el transcurso de este año. Para financiar estas inversiones, se utilizarán las vigencias futuras correspondientes al año 2024, que están disponibles en la Corporación y que servirán como un respaldo financiero sólido para llevar a cabo estas operaciones de dragado y navegabilidad.

La Ministra (E) María Constanza García enfatiza sobre la importancia de las vigencias futuras de \$393,000 millones de pesos proporcionadas por el Ministerio de Transporte para garantizar el dragado y la navegabilidad del río Magdalena. Estos recursos han sido asignados para un contrato adjudicado en enero-febrero de este año por un valor de \$60.000 millones pesos, con una adición de \$20,000 millones de pesos, lo que asegura la inversión durante 3 años lo que nos va a permitir tener el calado. Esto es fundamental para el Sector Transporte y se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, que busca revitalizar el transporte fluvial en el río Magdalena y otros ríos importantes en Colombia. La adjudicación de este contrato se espera para diciembre, lo que refleja un mensaje de confianza en el proyecto. Esto se va con vigencias futuras. Esto es, dice la Ministra (e), un mensaje de confianza desde el Ministerio de Transporte frente a navegabilidad del río Magdalena y recurso para el dragado de Puerto Salgar y Barrancabermeja.

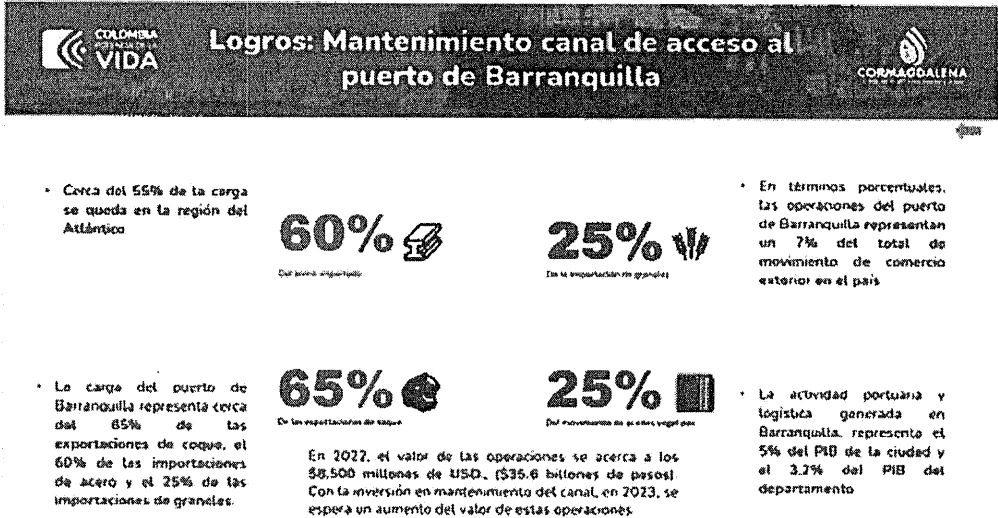


Imagen 9: Logros: Mantenimiento canal de acceso Puerto de Barranquilla

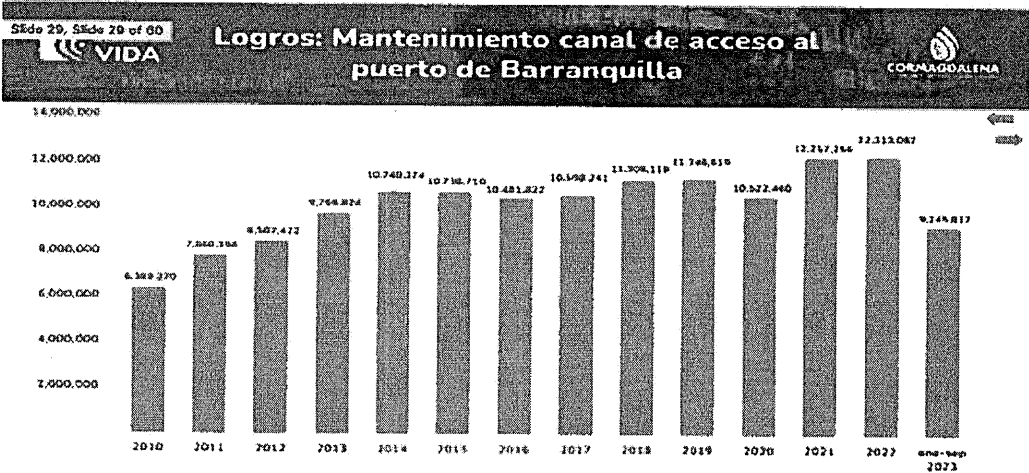


Imagen 10: Logros: Mantenimiento canal de acceso Puerto de Barranquilla

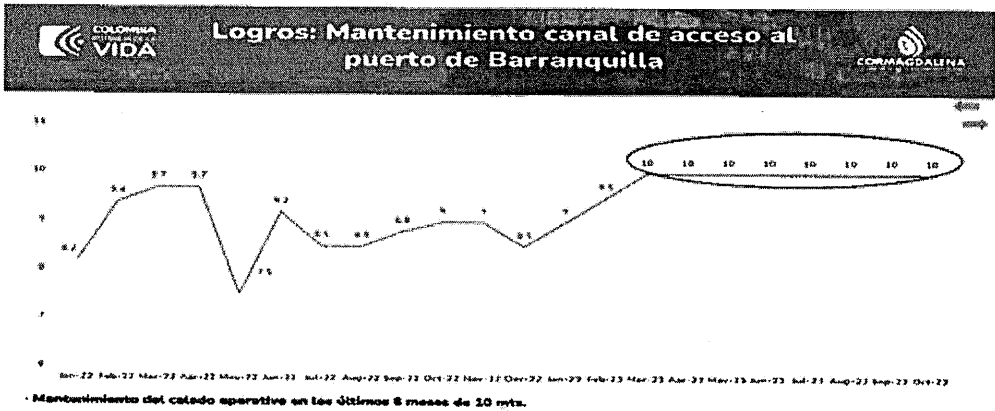


Imagen 11: Logros: Mantenimiento canal de acceso Puerto de Barranquilla

El Director (e) de Cormagdalena continúa explicando los logros en el mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, destacando que el año 2022 fue exitoso en términos de movilización de carga y que se espera un aumento del 4% en 2023. También señala como un indicador positivo en comparación con años anteriores un período de 8 meses con un calado de 10 metros. Se mencionan las operaciones en la zona portuaria de Barranquilla, que representan un valor de \$35.6 billones de pesos y tienen un impacto significativo en el Producto Interno Bruto (PIB) tanto a nivel del Atlántico, como en el país. Luego, se resaltan los logros en el tramo Barrancabermeja-Barranquilla, con un movimiento de carga de 3 millones de toneladas, lo que es relevante para el sector.



Imagen 12: Logros: Mantenimiento canal de acceso Puerto de Barranquilla

Igualmente, se hace mención del Brazo de Mompox, donde se está realizando una inversión importante y se propone a la junta mantenerla. Se espera una inversión de \$11.000 millones de pesos. Este brazo del río Magdalena tiene potencial en términos de desarrollo ganadero, y agrícola y una puesta al sector turístico muy interesante.

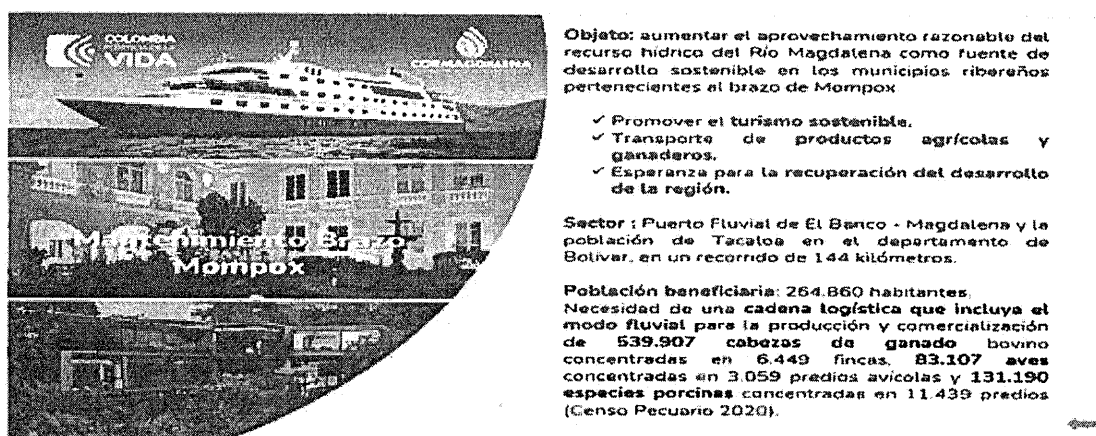


Imagen 13: Mantenimiento Brazo Mompox

Finalmente, se aborda la recuperación del tramo Puerto Salgar - Barrancabermeja, que es una solicitud de la región y de la Corporación. Se planea intervenir en aproximadamente 252 km, con una inversión inicial de 7 meses debido a las limitaciones presupuestarias. Este proyecto es parte del Plan Nacional de Desarrollo y busca mejorarla navegación en esta zona crítica del río.

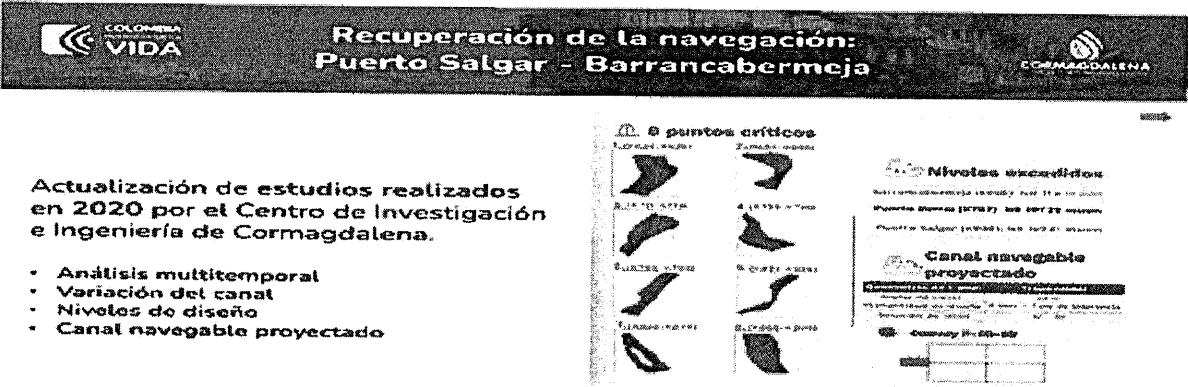


Imagen 14: Recuperación de la navegación Puerto Salgar - Barrancabermeja

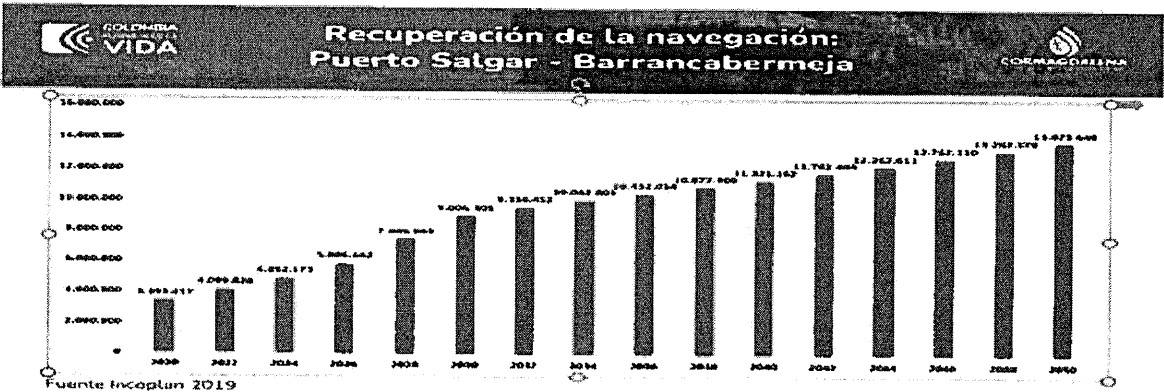


Imagen 15: Recuperación de la navegación Puerto Salgar - Barrancabermeja

Adicionalmente, se destinan recursos significativos al área de estudios e investigación en ingeniería para obras de encauzamiento, lo cual es crucial para la Corporación debido a que no es posible avanzar en inversiones por valor de \$1,800 millones de pesos sin tener los diseños definitivos; por lo tanto, la identificación, priorización y realización de estudios finales son de vital importancia para llevar a cabo estas obras.

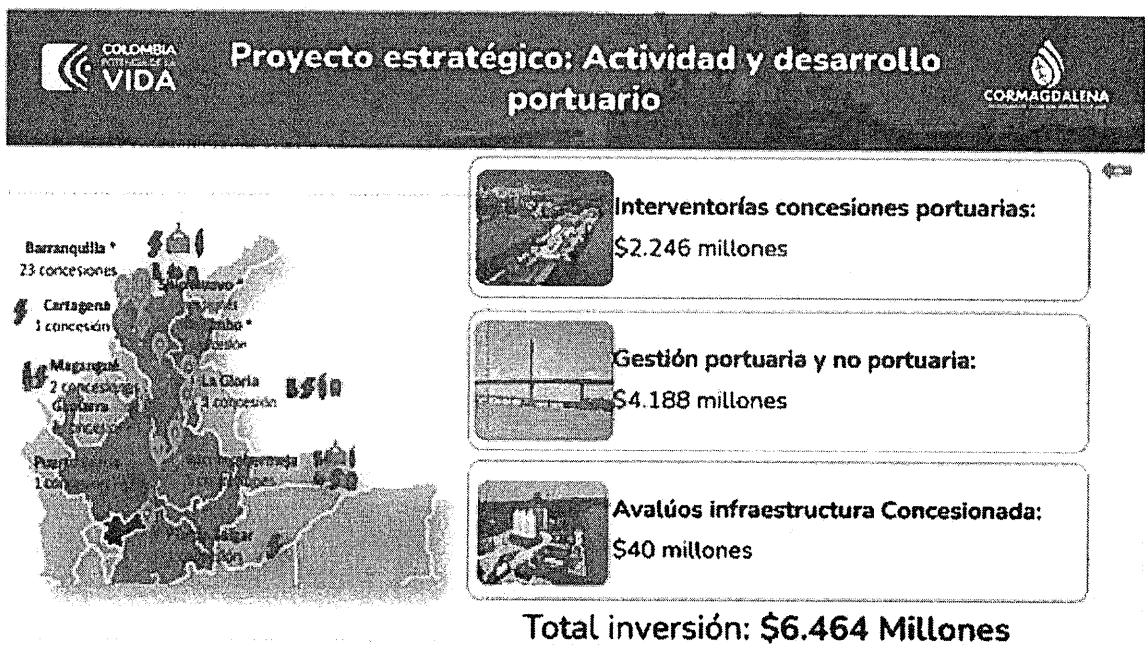


Imagen 16: Proyecto estratégico: Actividad y desarrollo portuario

El último punto refleja un aumento considerable en comparación con el año 2023 y se refiere a los recursos destinados al costo de operación y mantenimiento de los equipos fluviales de la Corporación, lo que incluye aspectos como personal, seguros, seguimiento, licencias ambientales, entre otros. Además, este presupuesto incluye la proyección de adquirir una nueva draga de río para el año 2024.

Juan Pablo Remolina, Representante de los Gremios de Navegación, sugiere que sería beneficioso contar con un hipervínculo que permita visualizar el cronograma de estudios en términos de obras de encauzamiento y revisar el nuevo cronograma, tal como señala Bibiana Duque, Representante de Ecopetrol. Es importante destacar que desde el gremio de la navegabilidad, este tema es crítico, y aunque se ha observado receptividad por parte del Ministerio, también se ha notado que ha habido cambios en las fechas comprometidas. Inicialmente se mencionó en la Asamblea XIII que las obras iniciaban en agosto (2023), luego junio, y hasta el momento los pliegos aún no se han aperturado. Por lo tanto, pregunta cuáles son las razones detrás de estos cambios y cuál es el cronograma real que se espera seguir.

Toma el uso de la palabra la Ministra de Transporte encargada, y señala que es importante recordar que se recibió una APP frustrada sin proponentes y que el proceso ha requerido un gran esfuerzo. Actualmente, Cormagdalena trabaja con la DIMAR y la Universidad del Norte para revisar las obras necesarias. Se debe recordar que la APP era con traslado de riesgo.

El año pasado se dragaron 5,300,000 m³ tanto en el río como en el canal, y las estimaciones para este año hablan de dragar 4 millones de m³. Aunque el río mueve 4.5 millones, esto representa menos del 2.3%. Todas estas inversiones se hacen de manera estratégica porque se cree que el componente fluvial, que es un 50% más económico que el carretero, beneficia a Colombia en términos de competitividad.

Se destacó el proceso que llevó a decidir no continuar con una tercera APP con Cormagdalena y optar por la obra pública. Esto se basó en estudios que respaldaron esta decisión, ya que las inversiones pueden ser del orden de 1.5 billones de pesos. El objetivo es aumentar la carga que se moviliza por el río, como bien lo señaló el ministro y quedó consignado en acta anterior, pasando de 4 millones de toneladas a 7 u 8 millones de toneladas.

Se subraya la importancia del trabajo del equipo técnico, que ha avanzado en el proceso de obra pública y los diseños de fase 3, necesarios para entender con precisión qué se va a contratar y cuánto costará. También se menciona el presupuesto de inversión del Ministerio de Transporte y la asignación de recursos a Cormagdalena para garantizar la navegabilidad.

En resumen, el mensaje para todos los miembros de la junta es que el trabajo no se ha parado, se destaca el compromiso con la navegabilidad y se informa a la junta sobre los avances en el proceso hacia la obra pública y los diseños de fase 3.

El Director Álvaro ratifica que están trabajando en la fase 3 del proceso de diseño, lo que les permitirá avanzar hacia la contratación con los diseños definitivos. A pesar de las demoras y las complejidades del proceso, se ha elaborado un documento que brinda tranquilidad con respecto a la consultoría necesaria. Además, se consideran aspectos como las vigencias futuras y fiscales. A pesar de las demoras, tienen la firme intención de contar con los diseños definitivos para junio de 2024.

En una nueva intervención, Juan Pablo Remolina, Representante de los Gremios de Navegación, le pide a Pablo Gutiérrez, quien actúa como suplente en la junta, que hable sobre la navegación por Mompox.

Pablo Gutiérrez de Naviera Central comienza su intervención respondiendo a la Ministra de Transporte (E) María Constanza García, quien expresó su deseo de aumentar la carga por el río Magdalena de 4 millones a 6 o 7 millones. Desde su experiencia de más de 12 años, transportando principalmente acero y granos maíz en su mayoría, carga muy distinta a la de hidrocarburos que viene por la refinería, ya que estos productos requieren confiabilidad en el transporte. Aunque la navegabilidad por el río está disponible durante casi todo el año, hay momentos de limitación debido a la estacionalidad del río. Esto ha llevado a dificultades para establecer contratos de transporte con empresas privadas, ya que no pueden comprometerse sin garantías de navegabilidad. Los mismos 6 pies no se tienen durante todo el año, por eso es importante el tema de las obras de encauzamiento.

Asimismo, desde la Naviera Central expresan su interés en comenzar a navegar en el brazo de Mompox con convoyes más pequeños. Solicitan a Cormagdalena compartir batimetrías y otros datos relevantes para poder avanzar en la ejecución de esta iniciativa.

El Director continúa con la presentación, abordando la "Actividad y Desarrollo Portuario", que es un proyecto de inversión manejado por la subdirección comercial. Este proyecto se enfoca en asignar recursos para el seguimiento de la gestión portuaria y no portuaria, incluyendo las interventorías de las concesiones portuarias. Hay un asunto pendiente relacionado con dos concesiones que se liquidaron por un valor de \$20 millones cada una, y es necesario recibir la infraestructura, por lo que se requiere realizar avalúos.



Imagen 17: Proyecto estratégico: Actividad y desarrollo portuario

El Director propone a la Junta, considerando que Cormagdalena abarca alcaldes de 130 municipios y 13 departamentos que enfrentan desafíos relacionados con el río en diferentes estaciones, contar con recursos para el control de inundaciones y erosiones.

Por su parte, la Ministra de Transporte (E) pregunta si los \$2,000 millones de pesos hacen parte de una bolsa de recursos o están destinados a algún proyecto específico. El Director aclara que se trata de una bolsa de recursos que se utilizará en caso de alguna prioridad.

Se propone financiar el plan de monitoreo con recursos de la Corporación, destinando \$8,104 millones para mejorar la recopilación de datos en el río Magdalena y obtener herramientas tecnológicas.

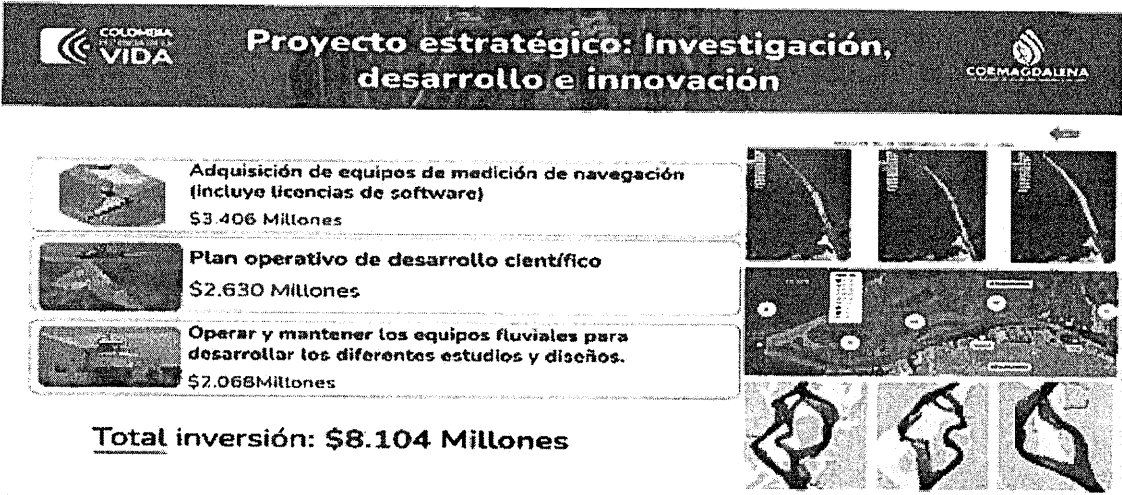


Imagen 18: Proyecto estratégico: Investigación, desarrollo e innovación

También se sugiere destinar \$1,957 millones a programas sociales para que la corporación se involucre más con las comunidades locales, escuchándolas tanto en las intervenciones como en proyectos a distancia. En cuanto al fortalecimiento institucional, se busca modernizar la Corporación con la ayuda de instituciones como el BID y abordar temas de calidad, gestión documental y defensa judicial.

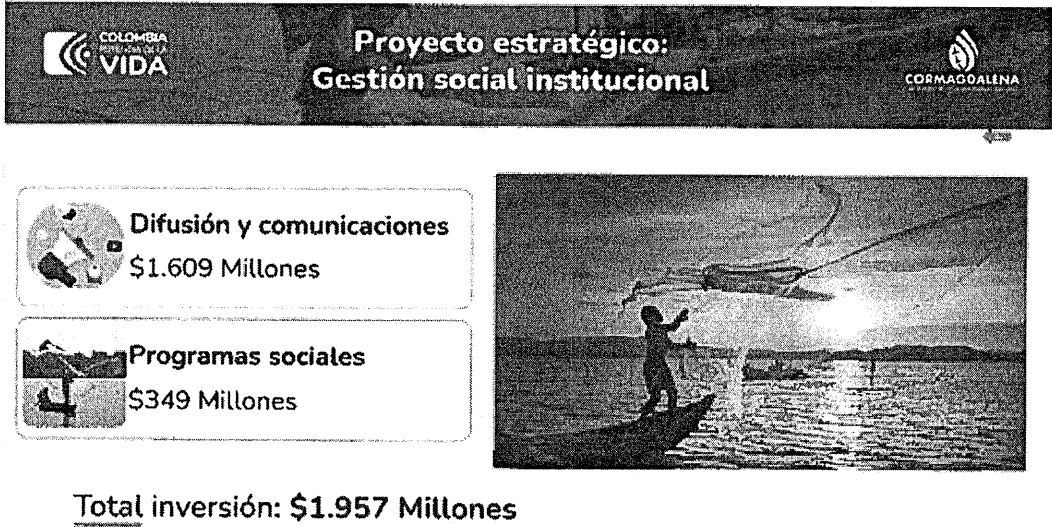


Imagen 19: Proyecto estratégico: Gestión Social Institucional

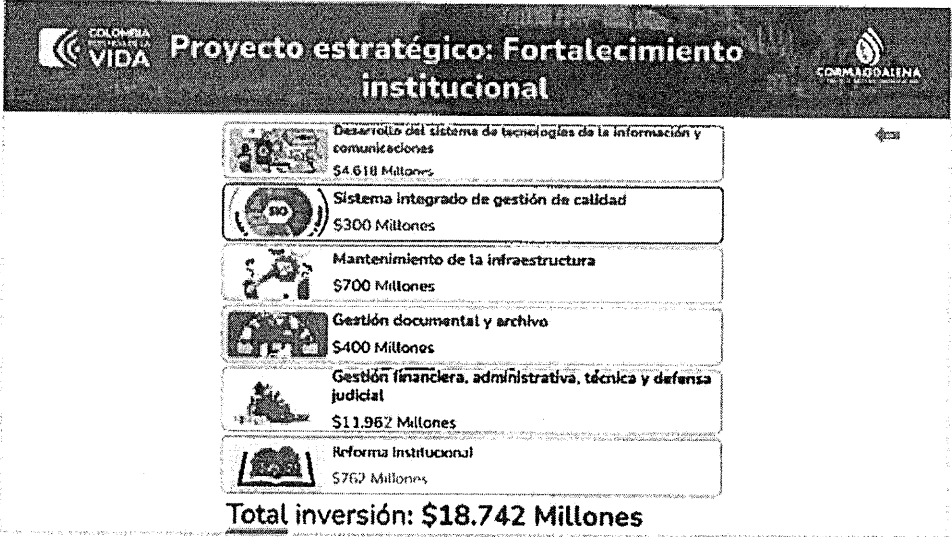


Imagen 20: Proyecto estratégico: Fortalecimiento Institucional

Además, se presenta un proyecto para mejorar y construir muelles fluviales en el río Magdalena, con una inversión de \$18,000 millones de pesos, con el objetivo de construir y mejorar 21 muelles fluviales en los próximos 3 años, cumpliendo el 50% de la meta en 2024, además de recuperar y construir muelles fluviales en 10 municipios ribereños.



Imagen 21: Proyecto estratégico: Apoyo fomento el desarrollo de la infraestructura depasajeros en el río Magdalena

Se finaliza la presentación del punto sobre la aprobación del presupuesto, en detalle de los \$270 mil millones de pesos. Seguidamente toma la palabra la Ministra de Transporte encargada, en calidad de presidente de junta, considera que antes de votar

sobre la aprobación del presupuesto, se abre un espacio para preguntas y observaciones.

A continuación, el alcalde de Neiva expresó su preocupación por el inicio del dragado de Barranca hacia Puerto Berrío, especialmente en el sector del Magdalena Medio. Este es un sector crucial en términos de ciénegas y acuífera, y abastece gran parte de la cuenca alta del Magdalena, en particular en la piscicultura. La falta de subidas de peces en La Dorada y Neiva ha generado preocupación.

El municipio de Cimitarra tiene una inversión importante de Cormagdalena en la recuperación de espejos de agua, pero la falta de dragado del río podría causar la ruptura de estos cuerpos de agua cercanos. El alcalde destacó la necesidad de brindar apoyo tecnológico y asistencia desde Cormagdalena a los municipios ribereños para desarrollar proyectos que sean compatibles tanto con la navegabilidad del río enfocado en la sostenibilidad del ecosistema. También mencionó la dificultad de incorporar recursos de compensación ambiental en Cormagdalena debido a la desconexión con el Ministerio de Medio Ambiente.

La desconexión del Gobierno Nacional es preocupante en el Magdalena Medio, donde las ciénegas, que son vitales para la subida de peces, se están desconectando del río sin la presencia del Ministerio de Ambiente. Sin el dragado, los esfuerzos de conservación podrían verse limitados hasta Barrancabermeja. Pide priorización para que todo no llegue solo hasta Barrancabermeja.

A continuación, toma la delegada de Ecopetrol, quien plantea una pregunta sobre las cifras de ingresos de Cormagdalena. Observa que después de experimentar un aumento significativo del 26%, ahora se registra una disminución del 2% en los ingresos de fondeo. Ella destaca que las transferencias de la Nación se mantienen y los derechos económicos están aumentando. Por lo tanto, busca entender las razones detrás de esta disminución en los ingresos de Cormagdalena a pesar de estos factores.

La Ministra (E) sugiere que la disminución en los ingresos de Cormagdalena podría estar relacionada con la concesión del Canal del Dique, que ahora es administrado por la ANI a través de una APP de 3 billones de pesos con vigencias futuras. Anteriormente, los 115 km de este canal generaban contraprestaciones alrededor de 5 mil millones de pesos que se transferían a Cormagdalena. Sin embargo, ahora, debido a la concesión, estos ingresos se destinan a la ANI.

La disponibilidad de ingresos para Cormagdalena puede variar, y la cifra proyectada es de 5,000 millones de pesos, pero esta cantidad puede cambiar según el cierre contable al 31 de diciembre. En general, todos los ingresos por el uso económico de los recursos y el uso de la hidrovía tienen una tendencia, pero varían en función de diversos factores.

Una vez la Dra. Bibiana, representante de Ecopetrol, obtiene las respuestas y observa un aumento del 13% en los gastos operativos, hace una sugerencia a la austeridad. La ingeniera María Paula explica que el incremento del 13% se debe a concesiones de la nación y factores que afectan el tema.

Seguidamente el alcalde de Tello, José Manuel solicita a Cormagdalena que se involucre más técnicos para proporcionar asistencia técnica a los municipios al presentar y tramitar proyectos para su aprobación local. La Ministra (E), hace uso de la palabra, sugiere que, además de los recursos mencionados, los ríos cuentan con recursos de regalías que pueden ser una oportunidad estratégica. El director interviene a continuación, indicando que algunos de los alcaldes y gobernadores de municipios han accedido a estos proyectos, otros han socializado algunas dificultades que presentan al interior de sus administraciones, pero que desde Cormagdalena se espera contar con un equipo élite o de seguimiento para el próximo año con el ánimo de apoyar en esta gestión.

El Gobernador de Huila menciona proyectos relacionados con regalías en el Alto Magdalena. Uno de ellos es un malecón en Villavieja que presenta algunas dificultades en el trámite ante DNP, por lo cual solicita la intervención de Cormagdalena, ya que son regalías de la Corporación. También menciona un proyecto que fue considerado inviable después de 3 años y pide orientación para abordarlo. Además, destaca la importancia de proyectos multipropósito, la gestión de embalses y la posibilidad de un dragado entre Villavieja y Neiva con fines turísticos.

Seguidamente la viceministra de Ambiente Sandra Sguerra, toma el uso de la palabra y sugiere una articulación con los equipos de estructuradores del DNP para apoyar la estructuración de proyectos. También menciona una convocatoria para promover acciones de conservación y restauración en municipios menores de 50,000 habitantes con recursos del Sistema General de Regalías. Esto brinda oportunidades para proyectos ambientales de protección y conservación sobre las regiones.

Se le concede el uso de la palabra al viceministro Luis Felipe Dussan, pero parece tener problemas de comunicación, así como el gobernador del departamento de Santander el Mauricio Aguilar. Se somete a consideración la aprobación del presupuesto por parte de los miembros de la junta, y este queda aprobado por unanimidad.

VI. SOCIALIZACIÓN A LA MODIFICACIÓN SUSTANCIAL PROPUESTA POR LA COMPAÑÍA DE PUERTOS ASOCIADOS SA - COMPAS, CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 040 DE 2023

Para este punto, el director de la Corporación, el Dr. Álvaro, solicita al Dr. Felipe Heras, asesor de la Subdirección Comercial de la Corporación y encargado del seguimiento del proceso de la solicitud de la compañía COMPAS.



Operación Actual Terminal Portuaria de COMPAS S.A.



El Terminal Portuario de Compas S.A. continuará funcionando como un puerto de servicio público, dedicado a realizar operaciones multipropósito que incluyen el manejo de cargas generales, carga de proyectos, chatarra, contenedores, graneles comestibles, fertilizantes, productos químicos ensacados, carbón, coque (met-coke y pet-coke), así como productos para la construcción tales como cemento, clinker, escoria, cal, bauxita, mineral de hierro, entre otros.

Imagen 22: Operación Actual Terminal Portuaria COMPAS S.A.

A continuación, el doctor Felipe empieza su exposición sobre el proceso e indica que la sociedad, Compañía de Puertos Asociados, presentó ante la Corporación una solicitud de modificación sustancial del Contrato de Concesión No. 040 de 2009. Esta es una modificación sustancial que se planteó en el marco del artículo 17 de la Ley Primera de 1991. La propuesta de COMPAS es atractiva para la Corporación, ya que implica un aumento en la inversión. Sin embargo, para que este aumento sea posible, es necesario extender el plazo del contrato, de acuerdo con las disposiciones del documento COMPES.

El puerto COMPAS es un puerto multimodal que maneja diversas cargas, como generales, proyectos, chatarras, contenedores, comestibles, fertilizantes, productos químicos, carbón, entre otros. También se encarga de productos para la construcción, como cemento, bauxita y mineral de hierro, entre otros. Hasta el momento, los informes técnicos, financieros y jurídicos son favorables, lo que indica que la entidad no tiene observaciones ni cuestionamientos en relación con las autoridades notificadas ni con los predios colindantes.

COLOMBIA

VIDA

CORMAGDALENA

Conceptos Técnicos,
Financieros y Jurídicos
CORMAGDALENA

CONCEPTO TÉCNICO: La solicitud de modificación se considera técnicamente viable ya que estas obras mejoran la capacidad portante del puerto la cual oscila entre 1.5 y 2 ton/m2, y pasaría a 5 ton/m2, además debido a la construcción de las plataformas sobre las actuales piscinas se Slide 53, Slide 53 of 60 mejor transición en las operaciones entre el muelle y el área de patios de la terminal. Concepto favorable.

CONCEPTO FINANCIERO: La solicitud de modificación se considera viable, toda vez que cumple con lo establecido en el CONPES 3744 de 2013 – Anexo 2.

CONCEPTO JURÍDICO: La solicitud de modificación se enmarca dentro de lo establecido en la Ley 1 de 1991 y los Decretos 474 de 2015 y 1079 de 2015, por tanto, el concepto es favorable.

Imagen 23: Conceptos Técnicos, Financieros y Jurídicos CORMAGDALENA

En la solicitud de modificación sustancial del contrato de concesión, COMPAS propone un aumento de inversión de 30 millones de dólares estadounidenses (USD). Esta inversión tendría un impacto positivo en la movilización de cargas estimada en 1,500,000 toneladas para el año 2029, con un crecimiento orgánico estimado de aproximadamente 2,700,000 toneladas para 2049.

COLOMBIA

VIDA

CORMAGDALENA

PLAN DE INVERSIONES RENOVACION CONCESION
COMPAS DISTRITO DE BARRANQUILLA
Construcción Patin Multiproposito – Inversion USD 30 Millones

Item	Descripción	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
1	Fase No 1 - Zona No 1	\$ 2.918.130	\$ 5.430.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
1.1	Contenciones	\$ 1.407.913	\$ 3.493.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
1.2	Mejoramiento de Suelos	\$ 710.309	\$ 1.465.137	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
1.3	Obras Civiles	\$ 171.308	\$ 154.494	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
2	Fase No 2 - Zonas No 2, 3, 4 y 5	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.716.120	\$ 8.771.436	\$ 7.302.676
2.1	Contenciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.680.000	\$ 7.588.972	\$ 7.439.000
2.2	Mejoramiento de Suelos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 600.000	\$ 1.040.000	\$ 958.000
2.3	Pilotaje	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.736.120	\$ 1.923.000	\$ -
2.4	Obras Civiles	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.316.300	\$ 2.622.794	\$ 1.872.176
3	Interventoría Técnica de Obras	\$ 81.870	\$ 120.000	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 93.662	\$ 187.336	\$ 187.336

Imagen 24: Plan de inversiones renovación Concesión Compas Distrito Barranquilla






	Contraprestación anual actual, contrato No. 040-2009: USD 117.320,40
	Contraprestación acumulada 2009-2023 (Contrato Actual): USD 1.642.485,60
	Contraprestación anual nueva, contrato No. 040 de 2009 (En trámite): USD 1.696.661,00

Imagen 25: Contraprestación Recaudada por CORMAGDALENA

El terminal resultante tendría aproximadamente 237,261 metros cuadrados y podría atender embarcaciones de hasta 229 metros de eslora. La propuesta de COMPAS incluye la realización de inversiones en los años 2024 y 2025, lo que permitiría alcanzar la capacidad instalada prevista para 2029. A partir de ese año, la contraprestación que la entidad recibiría por el uso del cuerpo de agua variaría de 117,000 USD a 1,7 millones USD, es decir, que la contraprestación variaría teniendo en cuenta que el documento COMPES con el que se firma el contrato de concesión.

La Ministra (E) María Constanza García observa que las concesiones portuarias se otorgan en cumplimiento de la Ley 1a de 1991. A nivel nacional, existen 90 concesiones portuarias, de las cuales 65 están bajo la supervisión de la ANI (Agencia Nacional de Infraestructura). En el país, hay 9 zonas portuarias, 7 en el Caribe y 2 en el Pacífico. La única zona portuaria que Cormagdalena maneja es la del canal de acceso al puerto de Barranquilla, las otras 8 zonas están en cabeza de la ANI.

Se menciona el artículo octavo de la Ley 1a de 1991, que establece la posibilidad de otorgar prórrogas a los contratos de concesión, pero se señala un concepto del Consejo de Estado que indica que solo se permite una única prórroga máxima de 20 años adicionales. En los contratos de concesión portuaria, el 100% del riesgo recae en los privados, ya que las inversiones son privadas y deben revertirse al Estado en el marco de los planes de inversión.

En relación con la solicitud de COMPAS, se afirma que todo esto se desarrolla dentro de la normatividad vigente. Se destaca que la Ley 1955 del 2019 definió qué se considera una modificación sustancial, el plazo, el plan de inversiones y los polígonos (cuando cambia el área de uso), estableciendo los criterios para determinar qué es un cambio

sustancial. También se menciona que ya hay concesiones que han optado por prórrogas y han llegado a los 20 años adicionales.

La Ministra de Transporte (e) plantea la necesidad de revisar los modelos financieros para determinar si realmente un plan de inversión de 30 millones de USD requiere una compensación durante 20 años, y menciona que se debe evaluar si el cambio en la contraprestación aplica desde el año 2029 o desde la firma de la prórroga. Se solicita una revisión jurídica para aclarar este punto y se acuerda que en la próxima junta se discutirá y se tomará una decisión al respecto.

Se solicita un concepto jurídico para determinar si es competencia de la Dirección Ejecutiva aprobar la ampliación de la concesión con 6 años de anticipación. Además, se plantea la posibilidad de que la prórroga, aunque sin un estudio exhaustivo de la normativa, podría requerir el cumplimiento de todas las obligaciones legales de la concesión vigente antes de aceptar la prórroga.

El Dr. Felipe, retoma la palabra, como asesor legal de la Subdirección de Gestión Comercial, indicando que se ha revisado si la contraprestación comienza a causarse una vez se firma el documento modificadorio o si empieza desde el momento en que comienzan las inversiones. La conclusión anticipada es que, por motivos de seguridad jurídica, el plazo original de la concesión se extiende hasta 2029. A partir de ese año, se configuraría la modificación sustancial que afectaría la contraprestación de 117,000 USD que han estado pagando. En ese momento, se comenzaría a calcular la contraprestación sobre una base de \$2,900 millones de dólares.

La Ministra (E) no comparte esta interpretación y sugiere revisar el proyecto. También propone que el Director Álvaro lo analice junto con la ANI. Se solicita una revisión más detallada de estos asuntos para que en la próxima junta se puedan abordar y aclarar adecuadamente. Además, pide a los miembros que en la próxima sesión se analizara el tema y se tomara las decisiones al equipo de Cormagdalena estar preparado para responder a cualquier pregunta o inquietud relacionada con el tema, ya que en la próxima junta se someterá a aprobación la modificación sustancial.

VII.PROPOSICIONES Y VARIOS

En una última intervención, Bibiana Duque, Representante de Ecopetrol, se refiere a la importancia de sumar esfuerzos entre Cormagdalena y las corporaciones que influyen en la cuenca del río Magdalena en términos de navegabilidad ambiental. Destaca la conciencia de que el ambiente y el desarrollo están interrelacionados y que deben adaptarse al entorno. Ecopetrol se compromete a colaborar en el incremento de la carga transportable y menciona que han presupuestado barriles que se transportan de modo terrestre para transporte fluvial el próximo año, enfocándose en condiciones favorables que se han mantenido.

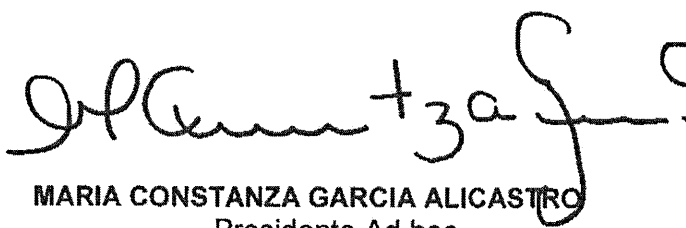
La ministra (E) María Constanza García reitera que de parte de la cartera de transporte la navegabilidad sobre el río Magdalena estará garantizada por tres años más, con el contrato que se va a adjudicar con vigencias futuras. Para concluir, agradece la


asistencia y participación a todos los miembros a la sesión de junta directiva No. 165 de 2023 y la da por finalizada a las 11 a.m. para dar paso al conversatorio organizado por el señor gobernador de Huila.




VIII.CUADRO DE COMPROMISOS

TAREA	RESPONSABLE
Realizar una verificación para asegurar que exista una estrategia y concurrencia en la inversión de estos recursos frente al Plan de Desarrollo, de manera que se garantice que se estén integrando los esfuerzos. A través ejercicio de territorialización en la distribución de los recursos, especialmente en los puntos de Ordenamiento Hidrológico y Manejo Integral de la Cuenca (punto 3), Crecimiento Verde y Cambio Climático (Punto 4) y Ecosistemas Estratégicos y Oferta Ictiológica (Punto 5).	Cormagdalena
La Ministra de Transporte (e) plantea la necesidad de revisar los modelos financieros para determinar si realmente un plan de inversión de 30 millones de USD requiere una compensación durante 20 años, y menciona que se debe evaluar si el cambio en la contraprestación aplica desde el año 2029 o desde la firma de la prórroga. Se solicita una revisión jurídica para aclarar este punto y se acuerda que en la próxima junta se discutirá y se tomará una decisión al respecto.	Cormagdalena

Para constancia se firma la presente acta la Ministra de Transporte encargada Dra. María Constanza García y el director el doctor Álvaro Redondo.


MARIA CONSTANZA GARCIA ALICASTRO
Presidente Ad hoc


ÁLVARO REDONDO CASTILLO.
Secretario

Elaboro: Diana Delgado/Jefe OGE 
Reviso: Albert Alfaro/Asesor jurídico 
Externo.Aprobó: María Estela Páez / 
Jefe OAJ.