

CORPORACIÓN AUTÓNOMA DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA –
CORMAGDALENA

ACTA SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA No. 175

A los Nueve (09) días del mes de junio del presente año, dos mil veinticinco (2025), contando con previa convocatoria realizada por el Doctor, Álvaro José Redondo Castillo, director ejecutivo de Cormagdalena, se reunió la Junta Directiva de Cormagdalena en modalidad presencial en la ciudad de Bogotá y virtual, a través de la plataforma *Microsoft Teams* que facilita la comunicación simultánea y sucesiva de todos los miembros, permitiéndoles intervenir, deliberar y decidir válidamente.

De lo tratado en la Junta se deja expresa constancia en la presente acta.

I. VERIFICACIÓN DEL QUOURUM

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

MIEMBRO DE JUNTA	ÁREA	MODALIDAD
Presidente Junta Directiva María Fernanda Rojas	Delegado Presidencia de la República	Presencial
Delegado para esta junta: Viceministra de Infraestructura Liliana Ospina Arias	Ministerio de Transporte	Presencial
Viceministro de políticas y normalización Mauricio Cabrera Leal	Ministerio de Ambiente y Desarrollo	Virtual
Viceministra de Minas y Energía(E) Sorrel Parisa Aroca	Ministerio de Minas y Energía	Presencial
Viceministro de Turismo Jhon Alexander Ramos	Ministerio de Comercio, Industrial y Turismo	No se conecto
Viceministro de Desarrollo Rural (E) José Luis Quiroga Pacheco	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Virtual
Representante Ecopetrol Juan pablo Vélez	Ecopetrol	Presencial
Gobernador Bolívar Yamil Hernando Arana	Departamento de Bolívar	Presencial
Gobernador de Santander Juvenal Díaz Mateus	Departamento de Santander	Presencial
Gobernador de Huila Rodrigo Villalba Mosquera	Departamento de Huila	Presencial
Alcalde de Barrancabermeja Jhonatan Vásquez	Municipio de Barrancabermeja, Santander	Presencial
Alcalde de Cimitarra Luis Santamaría Ariza	Municipio de Cimitarra, Santander	Presencial
Alcalde de Honda Juan Enrique Rondón García	Municipio de Honda, Tolima	Presencial
Alcalde de Tello Fernando Alipio Solano	Municipio de Tello, Huila	Presencial
Alcalde de Pinillos Carlos Tovar Quevedo	Municipio de Pinillos, Bolívar	Virtual
Alcalde El Banco Magdalena Ronald Darío Flórez	Municipio El Banco, Magdalena	Presencial
Delegación del Representante de los Gremios de Navegación Juan Pablo Remolina	Gremios de Navegación	Virtual
Director Cormagdalena Álvaro José Redondo Castillo	Cormagdalena	Presencial

El director de Cormagdalena, el Dr. Álvaro José Redondo Castillo, procede a realizar la verificación del quórum, confirmando la asistencia de los 15 miembros de Junta, contando así con el quórum deliberatorio y decisorio.

II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El Dr. Álvaro José Redondo Castillo, procede con la lectura del orden del día propuesto:

- I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**
- II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA**
- III. APROBACIÓN DEL ACTA DE JUNTA N.º 174 DEL 29 DE ENERO DE 2025**
- IV. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA AJUSTE DEL PRESUPUESTO VIGENCIA 2025 (DISPONIBILIDAD INICIAL-INGRESOS CORRIENTES)**
- V. INFORME OBRAS DE ENCUAZAMIENTO**
- VI. PROPOSICIONES Y VARIOS.**

En el presente punto (II) manifiesta la Dra. Liliana Ospina: Para efectos de la aprobación del orden del día, solicita el retiro del punto número IV. Esto debido a que el Ministerio de Transporte emitió un nuevo concepto que complementa el concepto inicial previamente emitido sobre el ajuste presupuestal solicitado. Adicionalmente, estuve solicitando información de soporte relacionada con el cumplimiento de los requisitos necesarios para abordar adecuadamente este punto en la reunión de hoy. Sin embargo, dicha información no pudo ser enviada oportunamente a todos los miembros de la junta.

Por lo anterior, mi propuesta es que excluyamos este punto del orden del día. Si están de acuerdo, podríamos someter a votación la aprobación del orden del día sin el punto número cuatro, y continuar con los demás temas previstos.

Ante este comentario el Gobernador Yamil Arana realiza la siguiente apreciación: Quisiera solicitarle al señor director una explicación respecto al punto número IV del orden del día. Además, me gustaría manifestar una preocupación: al revisar el orden del día observo que el punto IV parece ser el tema más relevante de esta reunión.

Entiendo que nos encontramos hoy en Bogotá precisamente para llevar a cabo esta junta directiva de Cormagdalena, y, desde mi perspectiva, el punto IV es el que justifica en mayor medida nuestra presencia aquí. No sé si en el espacio de proposiciones se va a presentar algún otro tema de igual importancia, pero hasta ahora, es el único que observo con una connotación realmente especial.

Por eso, le pediría al señor director que, si es posible, nos brinde una respuesta a las inquietudes planteadas por la señora Viceministra. Es importante saber si la información requerida fue entregada o no, y si existen las condiciones necesarias para tomar decisiones. De lo contrario, corremos el riesgo de quedarnos sin un orden del día.

Juan Rondón, alcalde del municipio de Honda: Adicionalmente, señor Gobernador, quisiera señalar que estas reuniones no se realizan con frecuencia y, como usted mismo lo ha mencionado, el punto en cuestión es uno de los más relevantes dentro de la agenda del día.

Considero que, en caso de ser necesario, podríamos revisar la información pertinente aquí mismo, durante la reunión, con el fin de avanzar en su discusión y posible aprobación. Si dejamos este asunto pendiente, estaríamos afectando aspectos fundamentales de la gestión pública, ya que, como sabemos, los temas presupuestales son clave para poder ejecutar acciones y cumplir con los objetivos institucionales durante el año.

Esa es mi apreciación, y por ello propongo que, si es viable, incluyamos la revisión del punto dentro del desarrollo de la agenda de hoy.

Director de la Corporación Álvaro Redondo: Con respecto a la solicitud presentada por la señora viceministra, quisiera precisar que, al no ser miembro de la Junta Directiva, no me corresponde decidir sobre la aprobación o modificación del orden del día. Esa es una decisión autónoma que le compete exclusivamente a los miembros de la Junta.

Sin embargo, en relación con el tema presupuestal, quiero señalar que hemos enviado la información pertinente. Incluso, realizamos una pre junta y tuvimos la oportunidad de discutir este tema con la mayoría de los miembros de la Junta. Si no estoy mal, el viernes llegó la solicitud adicional realizada por la viceministra y por cuestiones de tiempo no fue posible responderla de inmediato. No obstante, se hizo el envío de la información solicitada tan pronto como fue posible.

Solo a manera informativa y reiterando mi respeto por la autonomía de esta Junta Directiva, en el marco de esta misma solicitud de autorización presupuestal, presentaremos los detalles completos del proceso, así como el contexto y las implicaciones del presupuesto para la vigencia 2025.

Es importante resaltar que este asunto es de carácter urgente y necesario. Como ustedes conocen, en la junta del 29 de enero ya habíamos presentado la situación financiera actual de Cormagdalena. Lo que buscamos con esta solicitud es una alternativa para darle oxígeno a la Corporación y garantizar su operatividad en lo que resta del año.

Actualmente, el 93% de los recursos de funcionamiento de Cormagdalena se encuentran bloqueados. Con pleno respeto por la autonomía de la Junta Directiva, y solo si así lo permiten, quisiera plantear las explicaciones pertinentes respecto al punto presupuestal, ya que, para nosotros, como Corporación, este asunto es de carácter extremadamente urgente para poder cerrar adecuadamente el año.

Si esta decisión no se toma en el marco de esta reunión, es muy probable que, hacia el mes de julio, Cormagdalena no cuente con los recursos necesarios para cubrir ni siquiera gastos básicos como servicios públicos, arriendo, e incluso podría verse comprometido el cumplimiento de obligaciones relacionadas con la nómina de la Corporación.

Lo que estamos proponiendo permitiría, en términos prácticos, oxigenar financieramente a la entidad y asegurar su operación hasta finalizar el año 2025.

Entiendo, no obstante, que hay una propuesta planteada por la señora viceministra.

Dra. Liliana Ospina viceministra: La solicitud que se plantea a la Junta, y que, por supuesto debe someterse a votación, es retirar el punto número 4 del orden del día. Esta solicitud obedece a lo que se discutió previamente en la pre junta, donde se insistió en la necesidad de que todos los puntos que requieren decisión llegaran acompañados de sus respectivos soportes técnicos, y con la debida antelación.

Como bien lo ha señalado el señor Gobernador de Bolívar, el punto IV es, sin duda, el más relevante de la sesión. Precisamente por esa razón, y dada la responsabilidad que implica su aprobación, era fundamental que todos los miembros de la Junta contaran con la documentación completa y detallada que sustenta la propuesta.

Si bien recibimos la presentación que el director de Cormagdalena está exponiendo, no se recibieron los soportes técnicos, presupuestales ni procedimentales que se requieren para una toma de decisión informada y responsable en el marco de esta Junta.

Esa es, en resumen, la posición del Ministerio de Transporte. Si los demás miembros están de acuerdo, podríamos proceder con la votación para aprobar el orden del día, excluyendo el punto número IV.

Gobernador Yamil Arana: me surge una inquietud: ¿y para no llevar el punto a votación? En lo personal, siempre he procurado actuar con responsabilidad en mi departamento. Sin embargo, no puedo responder ni garantizar lo que ocurra en otras regiones.

Aunque este es un espacio democrático y la Junta Directiva funciona bajo los principios de representación territorial, someter este asunto a votación podría estaríamos colocando a unas personas de un lado y a otras del otro, lo cual no es deseable.

Por eso, quisiera hacerle una solicitud concreta: que el equipo de Cormagdalena nos brinde una exposición detallada de los motivos que sustentan el punto IV del orden del día. Esto nos permitiría a todos tener claridad sobre el tema, formular las preguntas necesarias y, en caso de que no se resuelvan, al menos quedarnos con las inquietudes bien planteadas. Nos trasladamos hasta acá. Muchos de nuestros territorios están inundados, y no es fácil salir del territorio en estas condiciones. Y cuando reviso el orden del día, cosa que admito no hice con antelación, y pido disculpas por ello, veo que el único punto de fondo, el que implica una toma de decisión importante, es justamente este.

Insisto: llevar este tema a votación en este momento puede dividirnos, y este no es un escenario en el que debamos estar divididos. Todos debemos trabajar de manera articulada para que las decisiones contribuyan verdaderamente al funcionamiento adecuado de la entidad.

Viceministra Dra. Liliana Ospina: Una opción que quisiera plantearle a la Junta es que, en lugar de tratar este punto como una solicitud de autorización, lo abordemos como una presentación informativa. Es decir, una exposición que permita explicar en detalle el ajuste propuesto.

Esto lo sugiero porque da la impresión de que varios de los miembros presentes no asistieron a la reunión anterior, y por tanto no están completamente informados sobre el contexto. En ese sentido, propongo sustituir el punto IV del orden del día por una presentación técnica del ajuste, con el fin de que todos podamos comprender plenamente su alcance antes de tomar una decisión.

Posteriormente, podríamos convocar una nueva sesión incluso podría ser virtual para someter el tema a consideración formal, ya con toda la información clara y las dudas resueltas.

Director Álvaro Redondo: Quisiera hacer una precisión, especialmente para la señora viceministra, hay únicamente dos temas en discusión. Además, me están informando que la solicitud de los documentos fue recibida el viernes al mediodía, y fue respondida ese mismo viernes en la noche. Sin embargo, entendemos que no hubo tiempo suficiente para revisar adecuadamente la información antes de esta reunión.

En cuanto al procedimiento, queremos aclarar que lo que estamos solicitando a la Junta Directiva no es la aprobación del ajuste presupuestal en sí pues eso es competencia exclusiva del Ministerio de Hacienda, sino la autorización para iniciar el trámite correspondiente ante dicho Ministerio.

Es decir, yo no puedo acudir al Ministerio de Hacienda sin el respaldo previo de mi Junta Directiva. Aunque el ajuste final será aprobado o no por el Ministerio, el primer paso debe ser contar con la autorización de esta Junta.

Viceministra Dra. Liliana Ospina: justamente, una alternativa es que no sea una autorización expresa en el punto IV sino una presentación por parte de Cormagdalena de la necesidad, la información, los requisitos, el procedimiento para el ajuste del presupuesto vigencia 2025, de tal suerte que cuando se cumplan todos esos requisitos y con la suficiente información por parte de la junta se pueda citar a una reunión, no tiene que ser presencial para votar ese punto, pero hoy no están dadas las condiciones para aprobar ese punto por eso la solicitud del ministerio de transporte es: Retirarlo o modificarlo como está en este momento en el orden del día.

Director Álvaro Redondo: Como director de la corporación, debo expresar que, no sé si debe a algún vacío normativo o legal, hemos procurado en todo momento ajustarnos a los procedimientos establecidos y actuar con la mayor transparencia y responsabilidad. Desde el mes de marzo, solicitamos al Ministerio de Transporte un visto bueno para adelantar este procedimiento, y fue apenas la semana pasada cuando recibimos dicha aprobación, firmada por la ministra Rojas.

Lo expreso con todo el cariño y respeto, pero después de haber gestionado durante tres meses esta solicitud, obteniendo finalmente el visto bueno necesario, nos sorprende que ahora se nos indique que no se desea que continuemos con el proceso. Esto nos genera una legítima inquietud y confusión.

Cabe destacar que, tras un análisis normativo, no hemos encontrado disposición alguna que exija una autorización formal del Ministerio de Transporte, más allá del visto bueno que, insisto, fue tramitado y obtenido conforme a los requerimientos. Este visto bueno era necesario para poder continuar con el trámite ante el Ministerio de Hacienda y se obtuvo. Siendo así sigo sin entender si el ministerio de transporte está diciendo: avancen, después de (3) tres meses porque esto se realizó desde marzo cuando se presentaron los problemas en la corporación.

Viceministra Dra. Liliana Ospina: Pero eso lo podemos discutir en su momento. Aquí la solicitud es ¿por qué es importante aclararle a todos los miembros de la Junta este tema del traslado presupuestal? Entonces, hay dos razones principalmente por las cuales el ministerio de transporte pide o retirar el punto del orden del día o modificarlo en aras de que nos concentremos en la presentación de la información de interés de todos los miembros de la Junta para revisar el tema del ajuste presupuestal. Porque hay dos condiciones importantes frente a ese punto: La primera es que la información no se allegó oportunamente a los miembros de la Junta para que fuera revisada. Y la segunda es que hay un oficio de alcance del ministerio de transporte a este oficio que está enunciando el doctor Redondo. Entonces, por eso, si quieren que toquemos ese punto de primera mano antes de aprobar el orden del día, también puede ser.

Lina Rojas, jefe de la oficina asesora de planeación del ministerio: Entonces, como dice la viceministra, sí se dio un visto bueno, pero se hizo una revisión sobre este concepto y se hizo un alcance este fin de semana de este concepto. Precisamente por eso es que queremos poner a su consideración la aprobación.

Director Álvaro Redondo: Es decir que ¿Existe otro documento que no conocemos?

Gobernador de Bolívar Yamil Arana: Con todo respeto, debo manifestar que lo que observo aquí es una situación preocupante. Estamos enfrentando una emergencia, y prácticamente todas están relacionadas con el río Magdalena. Por ello, me gustaría entender en qué consiste exactamente el ajuste que se plantea y cuáles son las inquietudes que tiene el Ministerio. Es importante que estas observaciones se nos expliquen con claridad.

Estamos hablando de emergencias reales, y dejar a una corporación con las manos atadas para lo que resta del año representa un riesgo grave... Adicionalmente, quiero expresar mi preocupación por el hecho de que el 93% de los recursos que el Gobierno Nacional debe transferir a la Corporación aún no han sido girados. Si existe una decisión que va más allá de lo técnico, sería fundamental que se nos informe. Necesitamos saber si hay algo más detrás de las observaciones recientes, especialmente considerando que se presentó un documento ayer que contradice uno previamente radicado. Es evidente que hay inconsistencias conceptuales dentro del propio Ministerio, y eso genera más incertidumbre.

Insisto: si hay una posición institucional distinta a la técnica, es importante ponerla sobre la mesa. Yo represento a 33 municipios ribereños de un total de 46, todos en situación de emergencia. Necesitamos saber si las decisiones que se tomen hoy pueden afectar la estabilidad de estos territorios.

Entiendo que pueden existir tensiones y dinámicas propias del nivel nacional, pero esta mesa tiene una responsabilidad directa con la población. Estamos aquí para tomar decisiones pensando en quienes están esperando soluciones concretas.

Por eso, solicito que se nos aclare el alcance que tendría no aprobar el punto IV del orden del día. Hablemos con franqueza. Pido disculpas si he sido demasiado directo, pero es momento de actuar con transparencia y sentido de urgencia.

Luis Santamaría alcalde del municipio Cimitarra: El propósito de la justicia directiva, el director ha sido muy juicioso en facilitar la información. Hemos hecho unos trabajos. Él nos ha demostrado, o nos ha mostrado la realidad de la situación como está, tanto presupuestalmente este año nos han retenido un gran recurso. La misma situación está pasando en los municipios. Y esto me lleva a intervenir y a entenderlo bien porque hay que darle las herramientas y en eso sí pedir el apoyo también del Gobierno Nacional a brindar las herramientas para que esta institución que tiene una responsabilidad en el Magdalena Medio, con varias gobernaciones y varias alcaldías donde él ha trabajado mancomunadamente tanto con comunidades, gobernadores y alcaldes y han permitido ese espacio para cada uno exponer la necesidad de cada uno de los sectores. Pero este proceso se necesita también de un recurso. Nosotros somos, de alguna manera, miembros de unos municipios y se necesita recursos, Sin recurso no se puede avanzar. Y él siempre lo ha manifestado y nos lo ha presentado y siempre han sido muy excelente en el tema de cuando se requiere información y mantenernos al tanto. Esto no es ajeno a la junta directiva, y creo que esto es una herramienta. Esto no se puede atrasar porque hoy estamos en un tema invernal y hablo por los municipios que sufren inundaciones y se necesita avance. Y así en cada uno de los municipios de aquí de mis compañeros. Entonces considero avanzar con el punto que el punto IV y listo. Uno entiende también la posición, pero no debemos atrancar ni atrasarlo. Y comparto la posición del gobernador de Bolívar, en el Punto IV sería entonces socializar y autorizar. Revisemos, socialicen para los que tienen sus dudas, para nosotros hay claridad. Y una vez dale también autorización a la referente solicitud... Adicionalmente felicitar al señor director porque usted siempre ha expuesto las situaciones ha sido claro con nosotros ha sido una persona con diligencia, sentido de pertenencia y con amor al río magdalena...Cuante conmigo, Con los aquí presente porque somos

conscientes de las necesidades que se deben mitigar en cada momento, pero se necesita es presupuesto y del gobierno nacional no se ha visto mucho recurso...

Director Álvaro Redondo: Se sugiere otorgar mayor formalidad al desarrollo de la sesión de junta, particularmente en relación con los puntos actualmente en discusión. De acuerdo con lo planteado, se estarían considerando dos alternativas respecto al punto IV del orden del día:

- 1. Excluir el punto IV del orden del día.
- 2. Mantener el punto IV, con el propósito de socializar el ajuste presupuestal para la vigencia 2025, y, adicionalmente, incluir un nuevo punto V, correspondiente a la solicitud de aprobación de dicho ajuste.

Siendo así seleccionada con voto positivo por los miembros de junta la segunda opción: (Mantener el punto IV, con el propósito de socializar el ajuste presupuestal para la vigencia 2025, y, adicionalmente, incluir un nuevo punto V, correspondiente a la solicitud de aprobación de dicho ajuste)

Quedando modificado de la siguiente manera el orden del día propuesto:

- I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM
- II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA
- III. APROBACIÓN DEL ACTA DE JUNTA N.º 174 DEL 29 DE ENERO DE 2025
- IV. SOCIALIZACIÓN PARA AJUSTE DEL PRESUPUESTO VIGENCIA 2025 (DISPONIBILIDAD INICIAL-INGRESOS CORRIENTES)
- V. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA AJUSTE DEL PRESUPUESTO VIGENCIA 2025 (DISPONIBILIDAD INICIAL-INGRESOS CORRIENTES)
- VI. INFORME OBRAS DE ENCUAZAMIENTO
- VII. PROPOSICIONES Y VARIOS.

Gobernador del Bolívar Yamil Arana: Creo que todos, de alguna manera, nos hemos sentido tocados por lo que se ha expresado. En ese sentido, quisiera hacer un llamado respetuoso no solamente a su director y si no al equipo de Cormagdalena para que se fortalezca el trabajo articulado con el Ministerio de Transporte. Este país solo podrá avanzar si trabajamos unidos.

Por ello, solicito de manera expresa a esta Junta que esta reflexión quede consignada en el acta: debemos actuar como un equipo, promoviendo desde esta instancia la colaboración estrecha entre la dirección de Cormagdalena, su equipo técnico y el Ministerio. Cormagdalena es, en esencia, una entidad del sector transporte, y su gestión no puede desarrollarse de manera aislada.

III. APROBACIÓN DEL ACTA DE JUNTA No. 174 DEL 29 DE ENERO DE 2025.

Se aprueba acta de Junta N°174 del 29 de enero de 2025.

MIEMBRO DE JUNTA	ÁREA	OBSERVACIÓN
Presidente Junta Directiva María Fernanda Rojas	Delegado Presidencia de la República	Abstengo, Dado que no me encontraba presente
Delegado para esta junta: Viceministra de Infraestructura Liliana Ospina Arias	Ministerio de Transporte	Abstengo, Dado que no me encontraba presente
Viceministro de políticas y normalización Mauricio Cabrera Leal	Ministerio de Ambiente y Desarrollo	Aprobado
Viceministra de Minas y Energía(E) Sorrel Parisa Aroca	Ministerio de Minas y Energía	Abstengo, Dado que no me encontraba en ese momento, y hay Quorum
Viceministro de Turismo (E) Jhon Alexander Ramos	Ministerio de Comercio, Industrial y Turismo	Abstengo, Dado que no me encontraba presente
Viceministro de Desarrollo Rural (E) José Luis Quiroga Pacheco	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Aprobado
Representante Ecopetrol Juan pablo Vélez	Ecopetrol	Aprobado
Gobernador Bolívar Yamil Hernando Arana	Departamento de Bolívar	Aprobado
Gobernador de Santander Juvenal Diaz Mateus	Departamento de Santander	Aprobado
Gobernador de Huila Rodrigo Villalba Mosquera	Departamento de Huila	Aprobado
Alcalde de Barrancabermeja Jhonatan Vásquez	Municipio de Barrancabermeja, Santander	Aprobado

Alcalde de Cimitarra Luis Santa María Ariza	Municipio de Cimitarra, Santander	Aprobado
Alcalde de Honda Juan Enrique Rondón García	Municipio de Honda, Tolima	Aprobado
Alcalde de Tello Fernando Alipio Solano	Municipio de Tello, Huila	Aprobado
Alcalde de Pinillos Carlos Tovar Quevedo	Municipio de Pinillos, Bolívar	Aprobado
Alcalde El Banco Magdalena Ronald Darío Flórez	Municipio El Banco, Magdalena	Aprobado
Delegación del Representante de los Gremios de Navegación Juan Pablo Remolina	Gremios de Navegación	Aprobado

IV. SOCIALIZACIÓN PARA AJUSTE DEL PRESUPUESTO VIGENCIA 2025 (DISPONIBILIDAD INICIAL-INGRESOS CORRIENTES)

En primer lugar, quisiera presentarles el estado financiero actual de nuestra corporación, en el marco de la aprobación del presupuesto CONFIS. Para ello, me remito a la Resolución No. 006 de diciembre de 2024, en la cual se establece el presupuesto aprobado para Cormagdalena por un total de \$385.959.443,044 millones.

Este monto está compuesto por los siguientes elementos:

- Ingresos corrientes: \$372.621.997.574 millones
- Recursos de capital: \$1.310.765.855 millones
- Disponibilidad inicial: \$12.026.669.615 millones



Aprobación de presupuesto CONFIS

Resolución 006 del 30 de diciembre de 2024



RESOLUCIÓN NÚMERO **006** DE **30 DE DIC DE 2024**

Por la cual se aprueba el Presupuesto de Ingresos y Gastos de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y de las Sociedades de Economía Mixta sujetas al régimen de las Empresas Industriales y Comerciales del Estado del Orden Nacional, dedicadas a actividades no financieras, para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2025

06 SECTOR TRANSPORTE

086 CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA

INGRESOS CORRIENTES	372.621.997.574
RECURSOS DE CAPITAL	1.310.765.855
DISPONIBILIDAD INICIAL	12.026.669.615
TOTAL INGRESOS + DISPONIBILIDAD INICIAL	385.959.433.044
FUNCIONAMIENTO	15.156.423.491
INVERSIÓN	367.315.763.331
DISPONIBILIDAD FINAL	3.487.246.222
TOTAL GASTOS + DISPONIBILIDAD FINAL	385.959.433.044


Ahora bien, ¿cuál es la socialización y propuesta que traemos hoy ante esta Junta Directiva? Básicamente, se trata de un ajuste interno al presupuesto, sin incrementar ni disminuir el monto global aprobado.

Aprobación Presupuesto 2025 por CONFIS Resolución 006 del 30 de diciembre de 2024	
	
PROYECCIÓN INGRESOS	APROPIACIÓN APROBADA
Disponibilidad Inicial	\$ 12.027 
Ingresos Corrientes	\$ 372.622 
Multas, Sanciones, Intereses y Recursos de Capital	\$ 1.310
Total Ingresos	\$ 373.932
Total Ingresos + disponibilidad Inicial	\$ 385.959

Fuente: Cormagdalena.

Lo que se propone es trasladar la suma correspondiente a la disponibilidad inicial de \$12.026.669.61 millones al rubro de ingresos corrientes, lo cual implica una reconfiguración contable, pero sin afectar el total del presupuesto, que se mantiene en \$385.959.443,044 millones. Es decir, no se está solicitando una adición ni una reducción presupuestal, sino simplemente un traslado entre rubros.

Recordemos que los recursos de ingresos con los que cuenta Cormagdalena se dividen en dos fuentes principales. En primer lugar, se encuentran los recursos provenientes de las transferencias del Ministerio de Transportes, los cuales corresponden a recursos de la Nación. En segundo lugar, están los recursos propios de la Corporación entre los que se encuentran las contraprestaciones portuarias, lo recibido por el uso de la hidrovía y los permisos no portuarios.

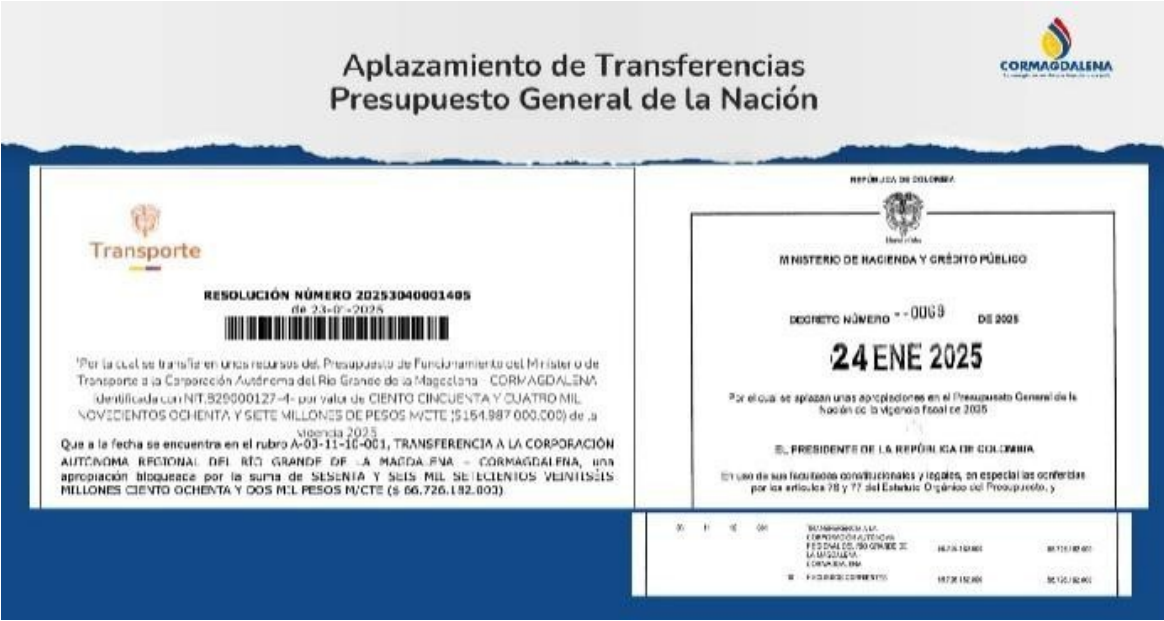
Aprobación Presupuesto 2025 por CONFIS Resolución 006 del 30 de diciembre de 2024	
	
CONCEPTO	APROPIACIÓN APROBADA
Gastos de personal	8.005
Adquisición de bienes y servicios	8.600
Transferencias corrientes	226
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	325
Total Gastos de Funcionamiento	15.156
INVERSIÓN	APROPIACIÓN APROBADA
01 - Recuperación de la navegación	277.527
02 - Actividad y desarrollo portuario	8.195
03 - Medio ambiente y recursos naturales renovables	26.856
04 - Adecuación y conservación de tierras y protección y prevención de efectos naturales	21.249
05 - Distribución y aprovechamiento de energía	75
06 - Investigación, desarrollo e innovación	5.961
07 - Imagen institucional	3.344
08 - Fortalecimiento institucional	19.924
09 - Apoyo y fomento al desarrollo de la infraestructura de amoblamiento urbano, paisajístico y de transporte de pasajeros en el Río Magdalena	8.185
Total Inversión	367.316
Disponibilidad Final	3.488
Total Gastos + disponibilidad final	385.960

Fuente: Cormagdalena:

Dado que en esta sesión se cuenta con la participación de nuevos miembros de la Junta Directiva, el director de la Corporación procede a realizar una breve exposición del presupuesto correspondiente a la presente vigencia. Cabe señalar que dicho presupuesto fue previamente socializado ante la Junta Directiva en la sesión celebrada el 29 de enero de 2025.

Como en todo presupuesto de gastos, la Corporación contempla en el presente ejercicio dos componentes fundamentales: los gastos de funcionamiento, que actualmente ascienden a aproximadamente \$15.156 millones, y los recursos destinados a inversión, que se estiman en cerca de \$367.316 millones.

En conjunto, y sumando la disponibilidad final, ha sido aprobado en el marco del CONFIS, mediante la Resolución No. 006 del 30 de diciembre de 2024.



El Ministerio de Hacienda expidió el Decreto No. 0069 del 24 de enero de 2025, mediante el cual se establece el aplazamiento de recursos correspondientes a ingresos corrientes por un monto de \$66.726.182.000. Dichos recursos, cuya destinación específica se encuentra detallada en la presentación.

Aplazamiento Transferencias Nación	
(cifras en millones de \$)	
TRANSFERENCIAS NACIÓN 2025	\$ 221.713
GASTOS FUNCIONAMIENTO	\$ 9.474
Gastos de personal	\$ 7.775
Adquisición de bienes y servicios	\$ 1.406
Transferencias corrientes	\$ 26
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	\$ 267
GASTOS INVERSIÓN	\$ 212.239
1. RECUPERACION NAVEGACIÓN	\$ 171.900
Canal de acceso Barranquilla VF	\$ 110.461
B/MEJA - B/QUILLA	\$ 44.526
Actividades conexas al Dragado (Supervisión, seguros, viáticos y otros	\$ 16.913
3. MEDIO AMBIENTE Y RNR	\$ 14.079
Barrancabermeja	\$ 14.079
4. ADECUACION Y CONSERVACIÓN DE TIERRAS	\$ 21.200
Disposición de maquinaria	\$ 21.200
6. INVESTIGACION, DESARROLLO E INNOVACIÓN	\$ 4.760
Licencias softwares	\$ 1.798
Operación del CIIC	\$ 2962
9. INFRAESTRUCTURA DE AMOBLAMIENTO URBANO	\$ 300
Mantenimiento muelles flotantes	\$ 300
TOTAL BLOQUEADOS	\$ 66.726

Fuente: Cormagdalena.

Evidentemente se puede observar la magnitud del problema de la corporación sobre todo en lo que tiene que ver con gastos de funcionamiento. Se realiza una breve precisión respecto al aplazamiento presupuestal mencionado. Dentro de los recursos actualmente bloqueados, se encuentran \$9.474 millones destinados a conceptos esenciales como nómina, vigilancia y funcionamiento de las sedes. Si bien se ha logrado garantizar la operación de la Corporación, incluida la nómina hasta el 30 de junio, esto ha sido posible únicamente gracias al uso de recursos propios provenientes del aprovechamiento de la hidrovía, y no de los ingresos corrientes.

Sin embargo, esta situación ha implicado dejar de ejecutar diversas actividades misionales de la Corporación, debido a la falta de disponibilidad presupuestal.

Sin Recursos para el Funcionamiento de Cormagdalena

Funcionarios: Nómina, seguridad social, transferencias de ley, dotación, capacitaciones, plan de bienestar social.

Vigilancia y Parque Automotor: Seguridad 24 horas en predios de Cormagdalena, muelles, oficinas, Combustible, Soat, Tecnomecánica, mantenimiento.

Sedes: Barrancabermeja, Bogotá, Barranquilla, Honda, Neiva y Magangué – Arriendos, servicios públicos, mantenimientos.

Nota: Los pagos de enero a junio se realiza con ingresos propios. De julio a diciembre sin financiación



Aplazamiento de: 9.474 millones

Fuente: Cormagdalena.


CORMAGDALENA
El manejo de los Recursos Acuáticos de Colombia

Sin Recursos para Operar las Dragas Propias de Cormagdalena

Poner en funcionamiento la draga **Carmen Rita** adquirida en el año 2024

⇓

Pago de tripulación, seguros, licencias, combustible.

Habilitar canales navegables (Brazo de Mompós, Puerto Salgar – Barrancabermeja)

Adecuar zonas del río para **prevenir erosiones de orillas y efectos naturales** sobre las poblaciones ribereñas.

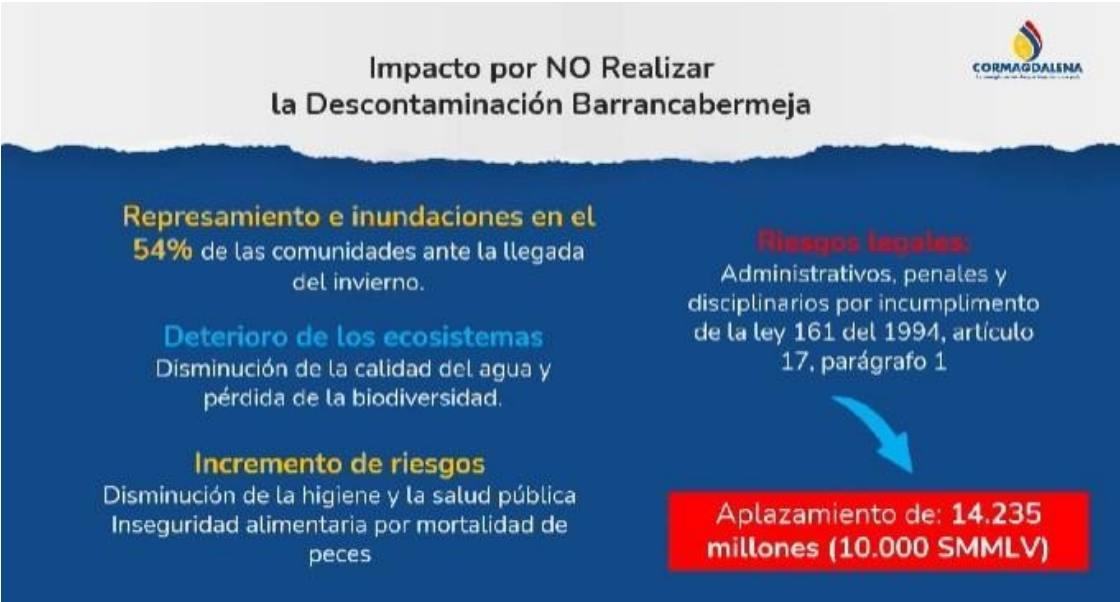
Ampliar la hidrovía y fortalecer el Plan Maestro de Transporte Intermodal.

Continuar con el funcionamiento draga **Cormagdalena I** adquirida en el 2010



Aplazamiento de: **16.913 millones**

Fuente: Cormagdalena.



Fuente: Cormagdalena.

Adicionalmente, se encuentran \$14.235 millones bloqueados que estaban destinados a actividades de descontaminación ambiental en el distrito de Barrancabermeja, recursos que se enmarcan en la Ley 161 de 1994, artículo 17.



Fuente: Cormagdalena:

En lo relativo a la adecuación y conservación del territorio, consideramos este tema de vital importancia. Actualmente, se enfrenta un aplazamiento presupuestal por un valor de 21.200 millones de pesos. Como consecuencia, hemos dejado de atender solicitudes clave, entre ellas la intervención de aproximadamente 70,8 kilómetros de diques y la ejecución de cerca de 10.810 horas de operación con maquinaria pesada.

Hoy, 39 municipios mantienen solicitudes represadas debido a afectaciones por inundaciones. Estos recursos actualmente bloqueados impiden atender necesidades urgentes en esas regiones. Cabe destacar que durante el año 2024 sí logramos ejecutar este presupuesto, lo que nos permitió construir aproximadamente 33.800 metros lineales de diques de protección y jarillones destinados a la mitigación y atención de desastres naturales.



Fuente: Cormagdalena.

Se resalta el papel fundamental que desempeña el Centro de Investigación e Ingeniería de Cormagdalena. Aunque no se trata de una entidad independiente, esta área técnica representa un motivo de orgullo institucional. Es la encargada de gestionar y compartir información estratégica con los municipios, las navieras y demás usuarios del río Magdalena. En el año anterior, realizamos una inversión cercana a los 8.100 millones de pesos para fortalecer esta capacidad, mediante la adquisición de recursos tecnológicos y científicos esencial.

Actualmente, se cuenta con salas de analítica operativas en las ciudades de Barranquilla y Barrancabermeja, dotadas con sistemas de monitoreo avanzados y equipos especializados adquiridos durante el año 2024. Sin embargo, debido al bloqueo presupuestal, lamentablemente no podremos poner en funcionamiento estos equipos, lo que compromete significativamente nuestra capacidad operativa y de respuesta.



Fuente: Cormagdalena.

Esto se enmarca en la macrometa presidencial, en la cual Cormagdalena adquirió el compromiso de construir un total de 21 muelles fluviales antes del año 2026. En el año inmediatamente anterior, logramos cumplir una parte significativa de este objetivo, con la construcción y entrega de 17 muelles a lo largo de municipios ribereños del país.

Actualmente enfrentamos un faltante presupuestal cercano a los 8.200 millones de pesos, lo cual afecta directamente la culminación de esta macrometa presidencial. Adicionalmente, hay un aplazamiento de aproximadamente 300 millones de pesos en el 2025 destinados al mantenimiento de los muelles ya entregados, lo que compromete su operatividad y sostenibilidad.

Esta presentación tiene como objetivo socializar de manera transparente las cifras y metas propuestas, así como brindar claridad sobre el marco normativo aplicable. Es importante que se conozca el rol de las entidades competentes, en este caso, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, a través de su Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS), el cual es responsable de aprobar, al cierre del ejercicio fiscal, tanto el presupuesto general de ingresos y gastos, como las modificaciones presupuestales que se requieran o que hayan sido presentadas.

Es importante tener presente lo dispuesto en el Decreto 790 de 1995 en el cual se establece, entre otras disposiciones, que una de las funciones fundamentales de la Junta Directiva es la aprobación y adopción del presupuesto anual de ingresos, gastos e inversiones, así como de cualquier modificación que sea requerida durante la vigencia fiscal. Por esta razón, hemos traído este tema a consideración ante la Junta Directiva, con el fin de que se tome una decisión informada y sustentada en la socialización que hoy estamos presentando.

En virtud de lo anterior, hemos traído este tema a consideración de la Junta, con el fin de que pueda tomarse una decisión informada, con base en la socialización técnica y presupuestal que estamos presentando. Hemos procurado que la exposición sea lo más clara y sencilla posible, especialmente en lo que respecta al marco numérico.

Como se puede observar en la columna 2 de la primera tabla presentada, el presupuesto de apropiación vigente, incluyendo la disponibilidad inicial, asciende a \$385.959 millones. Dentro de ese total, se destaca una disponibilidad inicial de \$12.027 millones, y unos ingresos corrientes por aproximadamente \$372.000 millones.

La propuesta que elevamos a consideración de esta Junta Directiva consiste en reasignar \$6.000 millones de esa disponibilidad inicial al componente de funcionamiento de la Corporación. Esta reasignación busca garantizar el cumplimiento de obligaciones esenciales como nómina, servicios públicos, arrendamientos y vigilancia, no solo de nuestras sedes administrativas, sino también de las operaciones territoriales, las cuales deben mantenerse activas hasta el 31 de diciembre de 2025.

Adicionalmente, proponemos destinar \$2.000 millones a la operación de equipos propios de la Corporación, y \$4.000 millones para disposición de maquinaria a fin de atender actividades claves, particularmente en apoyo a los municipios ribereños.

En resumen, se solicita a la Junta aprobar esta modificación presupuestal interna, sin alterar el monto total del presupuesto, sino simplemente optimizando la asignación de rubros, con el fin de garantizar la operatividad institucional y el cumplimiento de nuestras funciones misionales.

Modificación al Presupuesto de Ingresos por Disponibilidad Inicial - Ingresos Corrientes				
Concepto de Ingreso	Apropiación Vigente	Modificación Recursos Solicitada		Apropiación Definitiva
		Crédito	Contracredito	
Disponibilidad Inicial	\$12.026.669.615		-\$12.026.669.615	\$0
Ingresos Corrientes	\$372.621.597.574	\$12.026.669.615		\$384.648.267.189
Recursos de Capital	\$1.310.765.856			\$1.310.765.856
Total Ingresos	\$373.932.363.429	\$12.026.669.615		\$385.959.033.044
Total Ingresos + Disponibilidad Inicial	\$385.959.433.044	\$12.026.669.615	-\$12.026.669.615	\$385.959.433.044

Concepto de Gastos	Apropiación Aplazada	Asignación Propuestas
Gastos de funcionamiento	\$9.474.000.000	\$6.000.000.000
Gastos de inversión		\$6.026.669.615
Operación equipos de dragado y otras actividades	\$18.913.000.000	\$2.000.000.000
Disposición maquinaria protección de orillas	\$21.200.000.000	\$4.026.669.615
TOTAL		\$12.026.669.615

Fuente: Cormagdalena.

Como se puede observar al inicio, el presupuesto de apropiación vigente, incluyendo la disponibilidad inicial de Cormagdalena, se encuentra reflejado en la columna número 2 de la primera tabla presentada. En ella se indica que nuestro presupuesto general. Es decir, los ingresos totales sumados a la disponibilidad inicial, asciende a 385.959 millones de pesos.

Quisiera que se detuvieran especialmente en el rubro de "disponibilidad inicial", que corresponde a 12.000 millones de pesos. Esta cifra representa los recursos con los que contábamos al inicio del ejercicio fiscal. A estos se suman ingresos corrientes por aproximadamente 372.000 millones de pesos.

En este contexto, se está solicitando a la Junta Directiva, tras exponer la situación presupuestal, es la asignación de aproximadamente 6.000 millones de pesos al componente de funcionamiento de la corporación. Esto nos permitiría garantizar el cumplimiento de obligaciones esenciales como el pago de nómina, servicios públicos, arriendos, vigilancia, y demás costos operativos no solo de nuestras sedes físicas, sino también de aquellas operaciones en otras sedes que se extienden hasta el 31 de diciembre de 2025.

Nuestra intención, de manera prioritaria, es asegurar que nuestros equipos técnicos permanezcan en el territorio, apoyando directamente a los municipios. Por ello, de los 12.000 millones mencionados, proponemos destinar 2.000 millones específicamente a la operación de nuestros equipos propios, incluyendo los equipos de dragado y demás recursos operativos de la corporación.

También se propone, conscientes de que es un monto limitado, pero dada la restricción presupuestal no se cuenta con mayores alternativas, destinar aproximadamente 4.000 millones de pesos, de los 12.000 millones de disponibilidad inicial, para apoyar a algunos municipios ribereños en labores prioritarias de protección de orillas.

Esa es, en términos generales, la situación actual que se quería exponer ante los honorables miembros de la Junta Directiva. Esta es la socialización que se considera fundamental realizar y, al mismo tiempo, constituye la solicitud formal que hoy presentamos: que se nos autorice avanzar rápidamente en este proceso ante el Ministerio de Hacienda.

El objetivo es que, una vez cumplidos los requisitos establecidos, el Ministerio pueda evaluar y tomar una decisión definitiva respecto a la viabilidad.

Ministra de Transporte señala: “Sí, creo que es importante como desagregar algo, que es parte de ese último documento que envió la doctora Lina. Nuestra preocupación es que acá contemos con toda la información necesaria para tomar las mejores decisiones, porque uno aquí puede tener dos hipótesis, yo las he oído.

Una, que Cormagdalena podía tomar esta decisión y avanzar sin necesidad de la Junta, Si existe esa apuesta de solución jurídica, pues la debía aplicar, pero la otra es que la debía hacer la Junta. Como se optó por traerlo a Junta, entonces la obligación de nosotros como Junta es poder revisar esa información en detalle. Así que yo tengo, digamos, una primera impresión. Si vamos a hacer este cambio, ese traslado de rubro, creo por principio, por la necesidad del país, por las situaciones del río Magdalena y todo, el mensaje debería ser más inversión que funcionamiento. Por lógica de austeridad, por todo.

Imagínense desde afuera. Cualquier órgano de control que venga a vigilar lo que estamos haciendo, la ciudadanía, los habitantes de sus municipios, de su departamento, de todos los entes territoriales ribereños, ya se reunieron para hacer un traslado, pero le metieron más al tema de la burocracia, que es como se ve desde afuera, como la gente lee, que a la inversión. Yo hago esa primera llamada porque, digamos, creo que debemos dar un mensaje de un tema de inversión, de inversión”

Quería hacer también una aclaración para que toda la información sea uniforme. Estos aplazamientos se

realizaron para todas las entidades.

Cuando uno hace estos movimientos presupuestales es de cuidado, hay que tener ese cuidado. Entonces, estos aplazamientos han sido medidas que ha tenido que tomar Hacienda por un tema de la situación fiscal en que nos encontramos. Nosotros mismos, por ejemplo, desde el sector transporte, para el tema de los muelles que deben construir INVIAS tuvimos un aplazamiento de 15 mil millones de pesos...me parece que sí es muy importante. Uno, que podamos ver en detalle, porque básicamente el concepto de la doctora Lina, yo estoy totalmente de acuerdo. Aquí hay una información que hay que precisar.

Hay una diferencia entre esos 12 mil millones de pesos y lo que se debía recaudar, que eran 13 mil... Sí, inicialmente se le dijo que se debía recaudar 13 mil millones. Y si aquí no tenemos los aportes de lo que se recaudó... Entonces, yo lo que propongo es en el siguiente punto, ¿sí? Veamos esos temas, porque eso que plantea la doctora Lina es muy importante. Eso tiene que quedar completamente claro en la decisión de esta junta, ¿sí? Y ahorita lo miramos, o sea, ahorita lo vamos mirando.

Gobernador de Santander Juvenal Díaz: Entiendo la preocupación, me parece valida, Pero acá hay que ver el contexto que se está presentando. Hay un faltante para pagar la nómina. De eso también dependen los trabajadores, y esos son trabajadores de carrera administrativa. ¿Y si no tienen los recursos, no se les puede pagar porque no hay plata o tienen otro recurso para pagarlo? Si no, no hay plata.

Lógicamente hay que pedirle al Gobierno Nacional si puede descongelar los recursos. Pero la misma ministra dice que eso es para todo el mundo, es un problema. Al no girar esos recursos, pues se le crea un hueco. Y ese hueco es delicado porque es de personal, de nómina, que es una obligación legal. Entonces si fuera, como dice Yamil, un recurso adicional, mayores ingresos, mayores multas, aparecieron 20 mil millones, y él se va a inventar unas OPS o unos proyectos de OPS para aumentar la burocracia, pues yo también diría, tengamos cuidado. Pero es que hay que pagarle a la gente, es lo que yo le entiendo al director. Y si no tengo que pagarle a la señora secretaria, pagarle a subdirector y, ¿qué vamos a hacer?

Dra. Liliana: Doctor Álvaro, entonces podríamos discriminar, como dice nuestra presidenta, los 6.000 millones, discriminar, porque eso es lo que desconocemos.

Director Álvaro Redondo: Lo que quiero decir es que nuestra nomina vale \$9.474 millones el año. Hasta ahora hemos podido pagar con recursos propios \$3.474 millones. Lo que estamos proponiendo es poco, esto no es para OPS, ni para CPS, ni absolutamente nada de eso. Es para nómina, servicios públicos, obligaciones de arriendos, esos temas. O sea, no hay una sola OPS, cero.

En el tema de la operación de las dragas, nosotros necesitamos \$3.913 millones para operar nuestras dos dragas al año. Lo que estamos haciendo es, con estos \$2.000 millones tratar que lo que hace falta del año podamos. Estos equipos trabajan 24-7 todo el año, los dos equipos, 24 horas diarias. Con estos \$2.000 lo que vamos a hacer es que cada draga trabaje un solo turno porque no nos da para tener 3 turnos, definitivamente, con personal y con combustible para que esos equipos estén las 24-7...

Ministra de Transporte: Inicialmente, para el tema de funcionamiento Cormagdalena hubieran necesitado \$15.000 millones. Aquí se está proponiendo que de este rubro que usted pone acá...Lo que quiero decir es que la disminución es muchísimo mayor en los rubros que son más de atención a emergencias y el mensaje no puede ser ese.

Usted mismo le pone \$9.000 millones, pero la idea es que de los \$12.000 millones se va a usar \$6.000 millones en esta propuesta. Es decir, tampoco se va a resolver el problema de fondo. Es una medida de mitigación.

Director Álvaro Redondo: El funcionamiento sí se cubre totalmente. Lo que no se cubre todo es la inversión, porque evidentemente necesitaría \$16.913 millones y solo tendría \$2.000 millones

Ministra de Transporte: Para mí es muy difícil ese mensaje de que se va a tomar una decisión para donde la mitad es funcionamiento y la mitad inversión. ¿Busquemos un equilibrio? ¿Sí? ¿Busquemos un equilibrio? ¿Pero en el equilibrio tendría que poder aprobar otra vez algo así? Estoy de acuerdo, pero así son los aplazamientos y así ha tocado en distintos temas con el gobierno nacional, ir resolviendo por escenario con recursos que se pueden ir usando para eso.

Por eso aquí se está proponiendo una solución, pero a mí me parece que, por los temas de emergencia, por los temas de los proyectos, de los muelles que acabo de dejar congelados y que son metas de plan de desarrollo, hay que meterle más a inversión que a funcionamiento.

Director Álvaro Redondo: Les hago una propuesta y además que entiendo muy bien a la ministra y créanme que nosotros hoy tenemos financiados solamente dos proyectos de inversión, que son los dragados. Hoy no podemos hacer absolutamente más nada en proyectos de inversión. Yo sí quisiera ayudar a los municipios, yo sí quisiera hacer cosas ambientales, pero, por ejemplo, nuestra nómina permanente es \$7.775 millones, en arriendo y administración de oficinas, Bogotá, \$810 millones, servicios de vigilancia privada ajustado, el año pasado fueron \$1.590 millones y hoy son \$596.000 millones, licencias e incapacidades, \$226 millones y la cuota de la Contraloría General de la República son \$267 millones. Eso nos da hoy \$9.474 millones. Quiere decir que, a corte del 30 de mayo, con recursos propios de la Corporación, del uso de la hidrovia, hemos invertido casi \$3.400 millones. Yo sí quisiera tener otro rubro para poder financiar ese gasto de funcionamiento porque hoy no lo tengo.

Ministra de Transporte: aquí no vamos a resolver toda la necesidad de la entidad, Esta es una solución parcial que se ha aplicado para todas las entidades y para todos los sectores. Eso es lo que nos ha pedido Hacienda: Siéntense con los entes territoriales y vean de dónde más se puede sacar recursos para ir resolviendo por

escenarios. Entonces acá lo que nos están planteando es: El tema de funcionamiento, metámosle este recurso para resolver todo el tema de funcionamiento del año. No, yo lo que digo es resolvámoslo parcialmente. Que no se ponga en peligro la operación y cosas fundamentales como son los salarios de las personas, pero equilibremos un poco más.

Yo no puedo votar en esta circunstancia y dar este tipo de mensaje porque la crisis es para todo. Aquí en funcionamiento se plantean \$6.000 y de inversión estamos planteando \$2.000 para dragada y \$4.000 para maquinaria. Para poder aprobar algo acá tendríamos que meter alguna de las obras de muelles. Tenemos que avanzar en la misionalidad y metas del plan de desarrollo.

Explicación de la Dra. Lina: En este mismo sentido es importante contar con todos los soportes, entonces si bien, ¿inicialmente los 12.000 millones de dónde vienen? Con una aprobación de una cuenta por cobrar de unos recursos que le debe la Sociedad Portuaria de Barranquilla a Cormagdalena, inicialmente según los documentos de certificación que por eso nos hubiera gustado que los tuviera toda la junta para estar informados, dice que la deuda es de \$13.000 sin embargo, en la disponibilidad inicial se pusieron \$12.000 millones. (El director Álvaro Redondo realiza la aclaración que los dispone el CONFIS, no la Corporación) Es una cuenta por cobrar correspondiente al año 2023 y se paga vigencia vencida es decir 2024, y a la fecha de 31 de diciembre no se ha pagado. Hay que velar por los recursos de la Corporación, no se han pagado.

Cuando se remite el ministerio la solicitud del concepto favorable, ahí hay una cuenta por cobrar, pasaron de disponibilidad inicial a ingresos corrientes, una cuenta por cobrar porque el certificado de tesorería dice que nunca entro, por eso no hay una disponibilidad inicial porque se piensa que van a entrar estos recursos a 31 de diciembre de 2024. ¿Entonces, que es lo que dice el concepto? El concepto revisando bien este fin de semana los documentos con el fin de que toda la junta este tranquila con la información, es que no se allegaron los recursos, y esa es la aclaración que se hizo porque esos recursos corresponden a ingresos ciertos.

Entonces, la solicitud si son los soportes, hacérselos llegar a todos los miembros de la junta directiva y radicarlos al Ministerio, porque de aquí a mañana no estamos y no se ve ahí la verificación antes de poder iniciar el trámite antes en CONFIS, que estos fueron radicados y soportados en el Ministerio por la gestión documental, porque ustedes saben que el correo o WhatsApp no son los medios para tener todos los documentos soportados de que si están ingresando esos recursos, sin embargo ya les digo si ingresaron. Adicionalmente se solicita que nos expliquen ¿que se ha realizado para recuperar esa cartera? ¿En que se van a invertir esos recursos?

Dra Mery Luz Londoño: Cuando nosotros radicamos el 21 de marzo la solicitud, la radicamos previamente en el Ministerio, nos validaron que con la cuenta de cobro podríamos presentar la solicitud del concepto; posteriormente en mesas de trabajo con el Dr. Camilo Montoya, asesor de la oficina de Planeación del Ministerio de transporte se hizo la entrega de los soportes de consignaciones. Es decir, como los recursos entraron el 30 de marzo y 30 de abril, ingresaron \$5.200millones y \$5.300millones para el orden de los \$10.500millones, que son los que cuentan con las debidas consignaciones realizadas en las cuentas de Cormagdalena y existe una diferencia que se encuentra en conciliación, porque adicionalmente ellos si pagaron alrededor de \$3.500millones en el mes de noviembre del año 2024, pero estos se ejecutaron ya que estos pertenecen a la ejecución de presupuesto 2024. Realmente lo que faltó seguramente fue radicarlos porque si se socializaron en mesas de trabajo con los funcionarios del Ministerio, pero eso lo podemos resolver hoy mismo enviando la documentación.

Viceministra: Fue consultada la posición de Hacienda y es que para respaldar el traslado presupuestal de los \$12.000millones estos deben de estar ya ingresados en la entidad.

Dra Mery Luz Londoño: Nosotros nos reunimos en el Ministerio antes de radicarla allá en Ministerio de transporte y el Dr. Campo, asesor del Director nacional de presupuesto nos validó que con la cuenta de cobro podríamos presentar la solicitud.

Luego de las intervenciones realizadas en el marco de la sesión, la señora ministra solicitó de manera específica conocer el detalle de las fuentes de inversión con las que actualmente cuenta la Corporación, tanto aquellas provenientes de recursos propios como las asignaciones realizadas por la Nación. Esta solicitud se enmarca en la necesidad de contar con un panorama claro, preciso y actualizado sobre la disponibilidad y distribución presupuestal. Cormagdalena atenderá la solicitud del Ministerio de Transporte para continuar con el trámite del concepto técnico. Así mismo, enviará un informe detallado de la ejecución física y financiera del presupuesto 2025 de la Corporación.

Aplazamiento Transferencias Nación

(cifras en millones de \$)

TRANSFERENCIAS NACIÓN 2025	\$ 221.713
GASTOS FUNCIONAMIENTO	\$ 9.474
Gastos de personal	\$ 7.775
Adquisición de bienes y servicios	\$ 1.406
Transferencias corrientes	\$ 26
Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	\$ 267
GASTOS INVERSIÓN	\$ 212.239
1. RECUPERACION NAVEGACIÓN	\$ 171.900
Canal de acceso Barranquilla VF	\$ 110.461
B/MEJA - B/QUILLA	\$ 44.526
Actividades conexas al Dragado (Supervisión, seguros, viáticos y otros	\$ 16.913
3. MEDIO AMBIENTE Y RNR	\$ 14.079
Barrancabermeja	\$ 14.079
4. ADECUACION Y CONSERVACIÓN DE TIERRAS	\$ 21.200
Disposición de maquinaria	\$ 21.200
6. INVESTIGACION, DESARROLLO E INNOVACIÓN	\$ 4.760
Licencias softwares	\$ 1.798
Operación del CIIC	\$ 2962
9. INFRAESTRUCTURA DE AMOBLAMIENTO URBANO	\$ 300
Mantenimiento muelles flotantes	\$ 300
TOTAL BLOQUEADOS	\$ 66.726

Fuente: Cormagdalena.

Para mayor claridad, es importante precisar que los únicos recursos disponibles en este momento corresponden a dos proyectos con vigencias futuras: un monto de \$110.461 millones asignado al canal de acceso de Barranquilla (VF), y \$44.526 millones correspondientes al tramo Barrancabermeja–Barranquilla. Ambos proyectos están enfocados en la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena y fueron contratados durante las vigencias 2024 y 2023.

Adicionalmente, si bien es cierto que el presupuesto para la vigencia 2025 fue aprobado previamente, la entidad, en ejercicio de su autonomía, tiene la facultad de realizar ajustes dentro de los programas establecidos. Entre estos ajustes se contempla, por ejemplo, la sustitución de fuentes de financiamiento, medida que se ha vuelto necesaria ante la imposibilidad de cubrir ciertos compromisos prioritarios, tales como el pago de nómina, servicios públicos y otros gastos operativos esenciales.

Esta situación ha dado lugar a una presentación para conocer el estado actual, la cual se está consolidando y organizando cuidadosamente para su presentación ante la Junta Directiva, dado que involucra múltiples ítems. Cabe resaltar que esta situación fue comprendida y reconocida por la señora ministra durante la sesión, Señalando por el director de la corporación el compromiso en entregar a los miembros de junta la debida actualización de esta.

Sin embargo, se realiza la presentación en Excel del presupuesto aprobado por CONFIS, resaltando el director de la Corporación: Los recursos de ingresos con los que cuenta Cormagdalena se dividen en dos fuentes principales. En primer lugar, se encuentran los recursos provenientes de las transferencias del Ministerio de Transportes, los cuales corresponden a recursos de la Nación aprobados \$221.000millones, en segundo lugar, están los recursos derivados de las contraprestaciones recibidas por el uso de la hidrovía en el río Magdalena aprobados al alrededor de \$38.449millones ¿Cómo se encuentran distribuidos? ¿O se distribuyó inicialmente? Gastos de personal: \$7.775 millones correspondientes a recursos de nación y \$1.046 correspondientes a recursos propios. Del total de gastos de funcionamiento corresponden \$9.474 provenientes de recursos de nación y \$8.286 provenientes de recursos propios.

Como es de conocimiento, Cormagdalena cuenta actualmente con nueve (9) proyectos. Sin embargo, como se puede observar, no se han estipulado recursos propios para la financiación de dichos proyectos como lo es la recuperación de navegación, lo que evidencia una alta dependencia de fuentes de recursos de nación.

1. RECUPERACION NAVEGACION	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROYECCIÓN 2025	%
Canal de acceso Barranquilla VF	\$ 110.461		\$ 110.461	69%
B/MEJA - B/QUILLA	\$ 44.526		\$ 44.526	28%
DIMAR	\$ -		\$ -	0%
Seguimiento integral, licencias y seguros	\$ 3.830		\$ 3.830	2%
Operar y mantener los equipos fluviales	\$ 2.070		\$ 2.070	1%
Viáticos	\$ 300		\$ 300	0%
Waze(Software)	\$ -		\$ -	0%
Software com	\$ -		\$ -	0%
Total Recuperación navegación	\$ 161.187	\$ -	\$ 161.187	100%

El segundo proyecto, correspondiente a la actividad y desarrollo portuario, ha sido financiado de manera continua con recursos propios de la Corporación, lo que refleja el compromiso institucional con el fortalecimiento de esta

línea estratégica, a pesar de las limitaciones presupuestales existentes.

2. ACTIVIDAD Y DESARROLLO PORTUARIO	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Interventorias		\$ 1.600	\$ 1.600	37%
Gestión portuaria y no portuaria		\$ 2.500	\$ 2.500	57%
Avalúos		\$ 180	\$ 180	4%
Viáticos		\$ 68	\$ 68	2%
Total actividad y desarrollo portuario	\$ -	\$ 4.348	\$ 4.348	100%

Dentro del proyecto relacionado con la gestión ambiental, la Corporación contempla dos iniciativas que corresponden a obligaciones legales. La primera de ellas es el proyecto de descontaminación de caños en el distrito de Barrancabermeja, el cual cuenta con una asignación de \$14.079 millones provenientes de recursos de la Nación; no obstante, dichos recursos se encuentran actualmente bloqueados, lo que impide su ejecución, la segunda iniciativa corresponde al componente de manejo ambiental, específicamente la limpieza de playas en el municipio de Puerto Colombia, la cual dispone de una asignación de \$600 millones, financiados con recursos propios de la Corporación.

3. MEDIO AMBIENTE Y RNR	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Barrancabermeja	\$ 14.079		\$ 14.079	84%
Puerto Colombia		\$ 600	\$ 600	4%
Soluciones Basadas en Naturaleza		\$ 1.600	\$ 1.600	10%
REDD Huila		\$ 500	\$ 500	3%
Total Medio ambiente y RNR	\$ 14.079	\$ 2.700	\$ 16.779	100%

En lo correspondiente al cuarto proyecto, denominado *Adecuación y Conservación de Tierras*, es importante señalar que, a la fecha, no se cuenta con recursos disponibles para su ejecución. Esta situación obedece al aplazamiento de asignaciones provenientes de fuentes de financiación de la Nación, lo que limita el avance de las acciones previstas en el marco de este proyecto estratégico.

4. ADECUACION Y CONSERVACION DE TIERRAS	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Disposición de maquinaria	\$ 21.200		\$ 21.200	100%
Total adecuación y conservación de tierras	\$ 21.200	\$ -	\$ 21.200	100%

En cuanto al proyecto de *Investigación, Desarrollo e Innovación*, cabe señalar que su financiación depende exclusivamente de recursos asignados por la Nación. No obstante, estos recursos se encuentran actualmente bloqueados, situación que ha imposibilitado su ejecución.

6. INVESTIGACION, DESARROLLO E INNOVACION	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Licencias softwares	\$ 1.798		\$ 1.798	38%
Operar y mantener los equipos	\$ 210		\$ 210	4%
Seguimiento Integral del Proyecto	\$ 2.320		\$ 2.320	49%
Seguros drones	\$ 132		\$ 132	3%
Viáticos y Arl	\$ 300		\$ 300	6%
Total investigación, desarrollo e innovación	\$ 4.760	\$ -	\$ 4.760	100%

El proyecto de *Gestión Social Institucional* ha sido financiado de manera recurrente con recursos propios de la Corporación.

7. GESTION SOCIAL INSTITUCIONAL	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Operador Logístico		\$ 1.300	\$ 1.300	40%
Resp. Social, Museo, Tripulacion Verde.		\$ 600	\$ 600	18%
Seguimiento Integral del Proyecto		\$ 900	\$ 900	28%
Viáticos		\$ 70	\$ 70	2%
Comunicaciones		\$ 400	\$ 400	12%
Total gestión social institucional	\$ -	\$ 3.270	\$ 3.270	100%

En lo que respecta al proyecto de *Fortalecimiento Institucional*, es importante destacar que se trata de dos situaciones diferenciadas: por un lado, las apropiaciones aprobadas durante la vigencia, y por otro, los recursos efectivamente disponibles a la fecha. Específicamente, en el componente de asistencia técnica y defensa judicial, se cuenta actualmente con una disponibilidad de \$1.000 millones.

La necesidad de presentar un presupuesto más detallado radica precisamente en evidenciar que, de los recursos inicialmente asignados, una parte significativa no puede ser ejecutada, ya que, en realidad, no se cuenta con dichos recursos de manera efectiva. Tal como se mencionó previamente, esto obedece a la necesidad de realizar procesos de sustitución de fuentes, **dada la falta de disponibilidad de recursos provenientes de la Nación.**

8. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Gestión financiera, administrativa, técnica y defensa judicial		\$ 14.131	\$ 14.131	72%
Sedes mantenidas		\$ 700	\$ 700	4%
Sala de juntas barranca		\$ 300	\$ 300	2%
Servicio de implementación sistemas de gestión		\$ 350	\$ 350	2%
Avalúos, bienes inmuebles		\$ 450	\$ 450	2%
Servicios de información actualizados (softw oap)		\$ 100	\$ 100	1%
Servicios de información implementados (tics)		\$ 3.164	\$ 3.164	16%
Viáticos		\$ 350	\$ 350	2%
Total fortalecimiento institucional	\$ -	\$ 19.545	\$ 19.545	100%

9. INFRAESTRUCTURA DE AMOBLAMIENTO URBANO	PROYECCIÓN 2025 PGN	PROYECCIÓN 2025 PROPIOS	TOTAL PROY 2025	%
Mantenimiento muelles flotantes	\$ 300	\$ 300	\$ 600	100%
Total infraestructura de amoblamiento urbano	\$ 300	\$ 300	\$ 600	100%

TOTAL INVERSION	\$ 201.526	\$ 30.163	\$ 231.689
------------------------	-------------------	------------------	-------------------

Una vez concluida la presentación, se reitera que la información expuesta corresponde a los recursos aprobados inicialmente por el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS), y así mismo se reafirma los siguientes compromisos:

1. Presentarles al detalle a los miembros de juntas el día miércoles 11 de junio las sustituciones de fuentes que han sido realizadas.
2. Al enviar la solicitud al Ministerio de Hacienda, exista un visto bueno que señale la debida subsanación.

Lo anterior, con el fin de dar continuidad al siguiente punto.

V. SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA AJUSTE DEL PRESUPUESTO VIGENCIA 2025 (DISPONIBILIDAD INICIAL-INGRESOS CORRIENTES) INFORME OBRAS DE ENCUAZAMIENTO

Las votaciones se realizarán con base en la propuesta presentada, la cual contempla la distribución de los \$12.000 millones correspondientes al rubro de disponibilidad inicial, destinados a atender prioridades institucionales. La propuesta de asignación se detalla a continuación:

- **\$4.000 millones** serán orientados al componente de funcionamiento, con la aclaración de que este monto no cubre la totalidad de las necesidades operativas para el resto del año.

- **\$8.000 millones** se destinarán al componente de inversión, distribuidos de la siguiente manera:
 1. **\$2.000 millones** para la operación de equipos de dragado.
 2. **\$4.000 millones** para la disposición de maquinaria destinada a la protección de orillas.
 3. **\$2.000 millones** para la ejecución de obras de infraestructura portuaria (muelles), en cumplimiento de las metas establecidas en el Plan de Desarrollo.

Adicionalmente, se contempla una asignación complementaria de **\$2.600 millones** para provenientes de recursos propios asignados al componente ambiental y a la adecuación de sedes, los cuales también serán dirigidos a la construcción de muelles. De esta manera, el total destinado a este objetivo asciende a **\$4.600 millones**.

No habiendo más intervenciones, la señora ministra, Dra. María Fernanda Rojas, en su calidad de presidenta de la Junta Directiva, somete a consideración de los miembros la aprobación para el trámite de ajuste del presupuesto correspondiente a la vigencia 2025, indicando que con todas las consideraciones presentadas anteriormente mi voto es positivo.

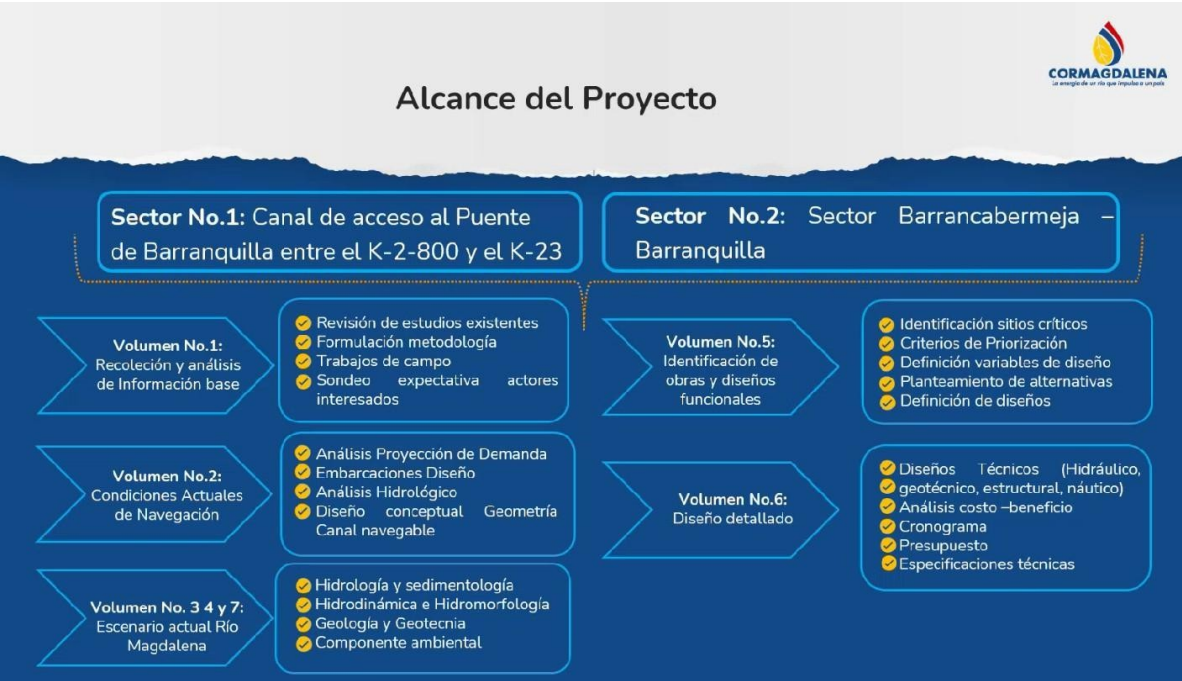
Siendo está aprobada por los miembros de Junta Directiva presentes.

MIEMBRO DE JUNTA	ÁREA	OBSERVACIONES
Presidente Junta Directiva María Fernanda Rojas	Delegado Presidencia de la República	APROBADO
Delegado para esta junta: viceministro de Infraestructura Liliana Ospina Arias	Ministerio de Transporte	APROBADO
Viceministro de políticas y normalización Mauricio Cabrera Leal	Ministerio de Ambiente y Desarrollo	APROBADO
Viceministra de Minas y Energía(E) Sorrel Parisa Aroca	Ministerio de Minas y Energía	APROBADO
Viceministro de Turismo (E) Jhon Alexander Ramos	Ministerio de Comercio, Industrial y Turismo	APROBADO
Viceministro de Desarrollo Rural (E) José Luis Quiroga Pacheco	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	NO APROBADO Hasta el momento en que se surtan la información y el respectivo trámite de enviarlos vía correo electrónico y adicionalmente se tenga un concepto escrito por parte del ministerio de transporte donde se de aprobación favorable para que se surta el trámite ante la junta directiva y posteriormente el ministerio de hacienda.
Representante Ecopetrol Juan pablo Vélez	Ecopetrol	APROBADO
Gobernador Bolívar Yamil Hernando Arana	Departamento de Bolívar	APROBADO
Gobernador de Santander Juvenal Díaz Mateus	Departamento de Santander	APROBADO
Gobernador de Huila Rodrigo Villalba Mosquera	Departamento de Huila	APROBADO
Alcalde de Barrancabermeja Jhonatan Vásquez	Municipio de Barrancabermeja, Santander	APROBADO
Alcalde de Cimitarra Luis Santamaría Ariza	Municipio de Cimitarra, Santander	APROBADO
Alcalde de Honda Juan Enrique Rondón García	Municipio de Honda, Tolima	APROBADO
Alcalde de Tello Fernando Alipio Solano	Municipio de Tello, Huila	APROBADO
Alcalde de Pinillos Carlos Tovar Quevedo	Municipio de Pinillos, Bolívar	APROBADO
Alcalde El Banco Magdalena Ronald Darío Flórez	Municipio El Banco, Magdalena	APROBADO
Delegación del Representante de los Gremios de Navegación Juan Pablo Remolina	Gremios de Navegación	APROBADO
Director Cormagdalena Álvaro José Redondo Castillo	Cormagdalena	APROBADO

Siendo está aprobada por los miembros de Junta Directiva presentes.

VI. INFORME OBRAS DE ENCAUZAMIENTO

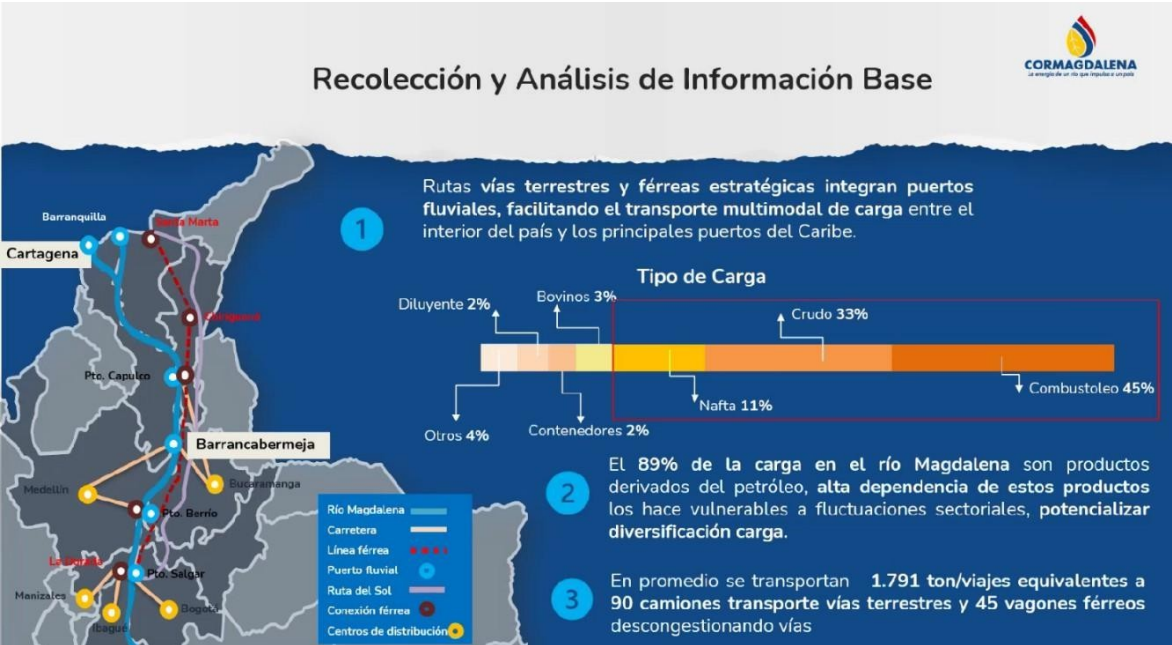
Bajo la dirección de la ingeniera María Paula Guerrero, subdirectora de Navegación, se presentó el informe de avance correspondiente a las obras de encauzamiento en el río Magdalena. Esta presentación tuvo como propósito ofrecer un contexto general y recordar a los miembros de la Junta Directiva, especialmente a aquellos que no han estado presentes en todas las etapas del proyecto.



Fuente: Cormagdalena.

Este proyecto contempla un alcance dividido en dos sectores estratégicos: por un lado, el canal de acceso al puerto de Barranquilla, y por otro, el tramo interno del río Magdalena comprendido entre Barrancabermeja y Barranquilla. El objetivo principal es el desarrollo de una consultoría técnica estructurada en siete volúmenes, orientada a revisar de manera integral la información base del río y las condiciones actuales de navegabilidad. Dicha consultoría aborda, entre otros aspectos, el análisis de variables fundamentales como hidrología, sedimentología, hidrodinámica, geología y geotecnia, así como componentes clave relacionados con el contexto ambiental, predial y social.

Los volúmenes finales se enfocan en la identificación de las obras requeridas, el desarrollo de sus diseños definitivos, la estructuración de cronogramas de ejecución, estudios geotécnicos, especificaciones técnicas, y presupuesto.



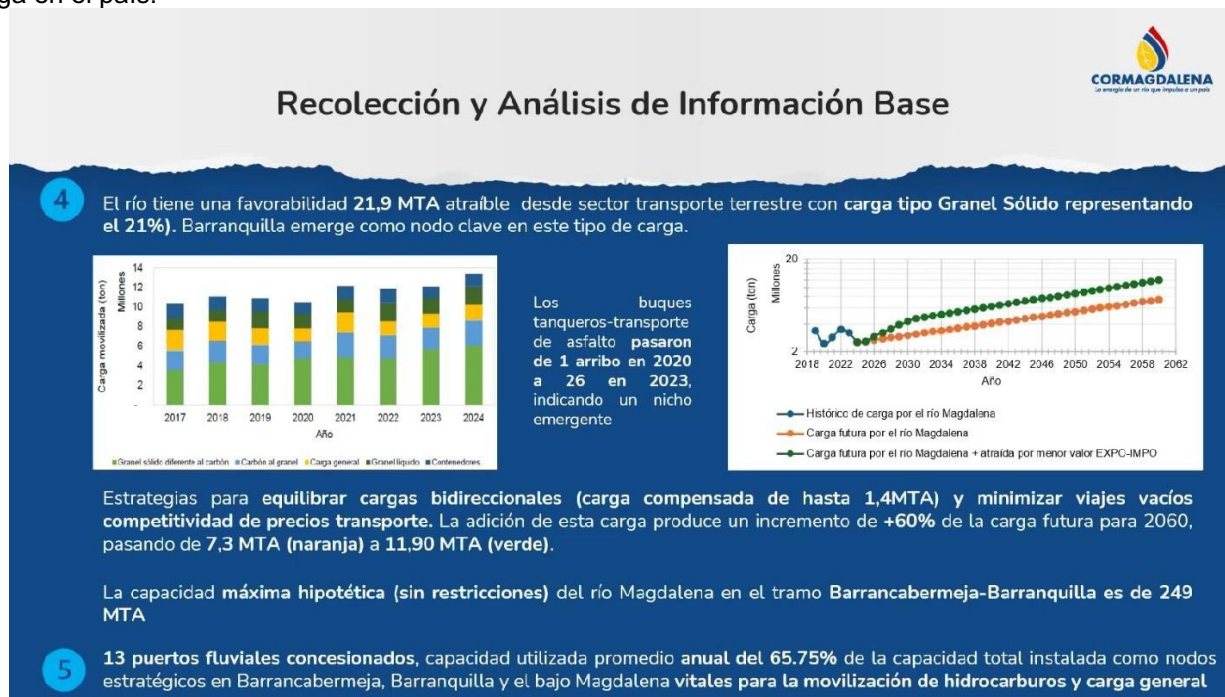
Fuente: Cormagdalena.

El avance que nos ha dejado esta consultoría nos permite afirmar que ya contamos con informes que consolidan la importancia de las obras de encauzamiento, en los cuales se reconfirma el papel del río Magdalena como una ruta intermodal estratégica para el país. Esta ruta conecta con diferentes corredores férreos y viales, lo que facilita la articulación entre distintos nodos logísticos, como Barrancabermeja, Capulco y Gamarra. Además, contribuye a descongestionar la infraestructura vial existente, aprovechando el potencial que ofrece la hidrovía como componente clave del sistema de transporte nacional.

El informe también resalta que actualmente existe una alta dependencia del transporte de productos derivados

del petróleo. Esta situación nos plantea la necesidad de avanzar hacia una diversificación de la carga, incorporando, por ejemplo, el transporte de granel sólido, entre otros tipos de carga. Más adelante ampliaremos sobre estos aspectos, pero vale la pena resaltar el enorme potencial que ofrece la hidrovía.

En la actualidad, esta permite transportar aproximadamente 1.791 toneladas por viaje, lo que equivale a cerca de 90 camiones o 45 vagones de tren. Esta capacidad no solo alivia la presión sobre las vías terrestres, sino que también aporta beneficios ambientales significativos, al reducir la huella de carbono asociada al transporte de carga en el país.

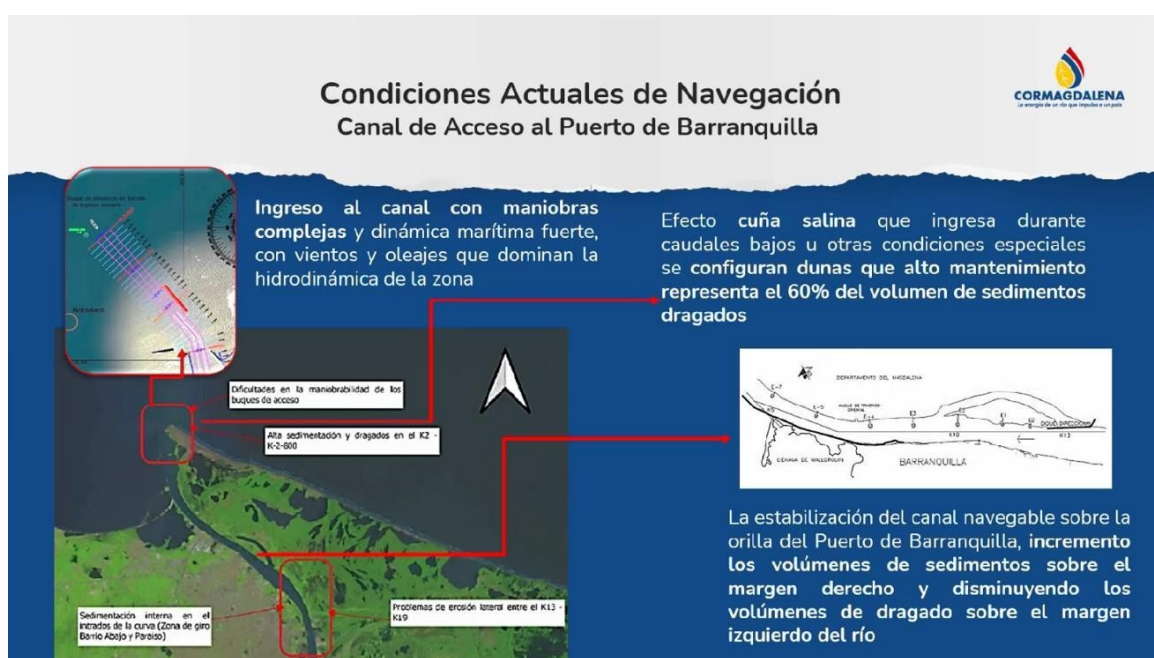


Fuente: Cormagdalena.

Entonces, lo que nos muestra este potencial es que el río, hoy por hoy, ofrece una favorabilidad importante al permitir descongestionar el sistema de transporte de carga por carretera, con una capacidad estimada de descarga de 21,9 millones de toneladas al año. En este contexto, el granel sólido se posiciona como un componente relevante de la carga transportada, y Barranquilla emerge como un nodo logístico clave para este tipo de operación.

Desde una perspectiva de comercio exterior, la consultoría destaca que el sistema fluvial se proyecta como un canal interesante para desarrollar un esquema bidireccional: no solo para transportar carga desde el interior del país hacia los puertos, sino también desde puertos como Barranquilla hacia aguas arriba. Esto permitiría un incremento estimado del 60 % en el volumen de carga movilizada, alcanzando aproximadamente 11,9 millones de toneladas.

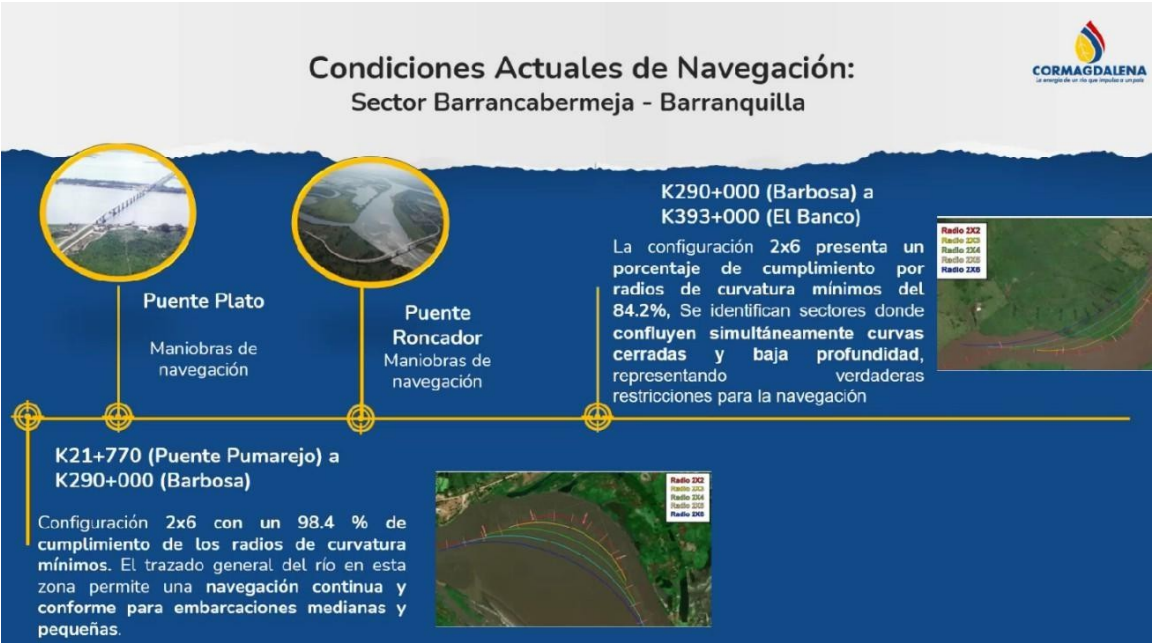
Y también hacemos un análisis de cómo estamos con las concesiones: 13 concesiones fluviales que están siendo utilizadas anualmente en un 65 % de su capacidad, lo que nos permite seguir creciendo en esas concesiones portuarias y generar mayor inversión.



Ahora, pasando a las condiciones actuales del río y su comportamiento, con base en el análisis que viene realizando la universidad, se identifica la necesidad de implementar obras en el ingreso por maniobras complejas. Se presenta una cuña salina que está generando un mayor requerimiento de mantenimiento debido a procesos de sedimentación, lo que hace necesario intervenir con obras tanto en la parte oriental como en la occidental del ingreso al puerto de Barranquilla.

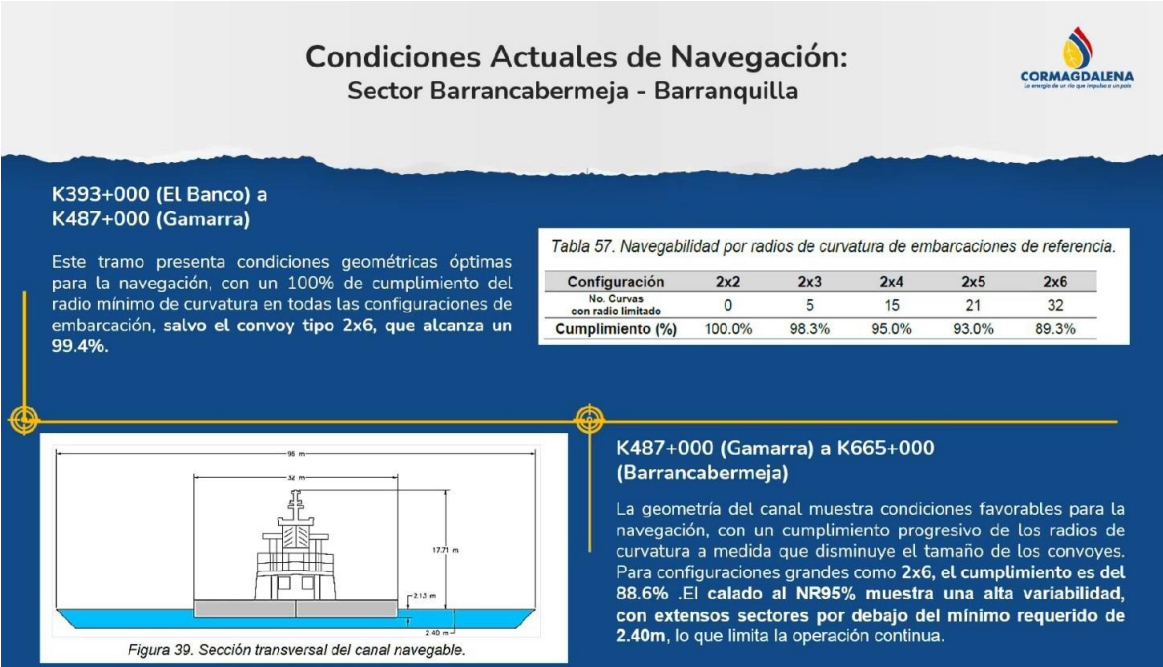
Asimismo, se señalan zonas de giro que exigen un incremento en el dragado, con el fin de permitir maniobras

seguras para las embarcaciones. Se plantea, además, el diseño de un canal que permita el ingreso de embarcaciones de tipo Panamax a este puerto.



Fuente: Cormagdalena.

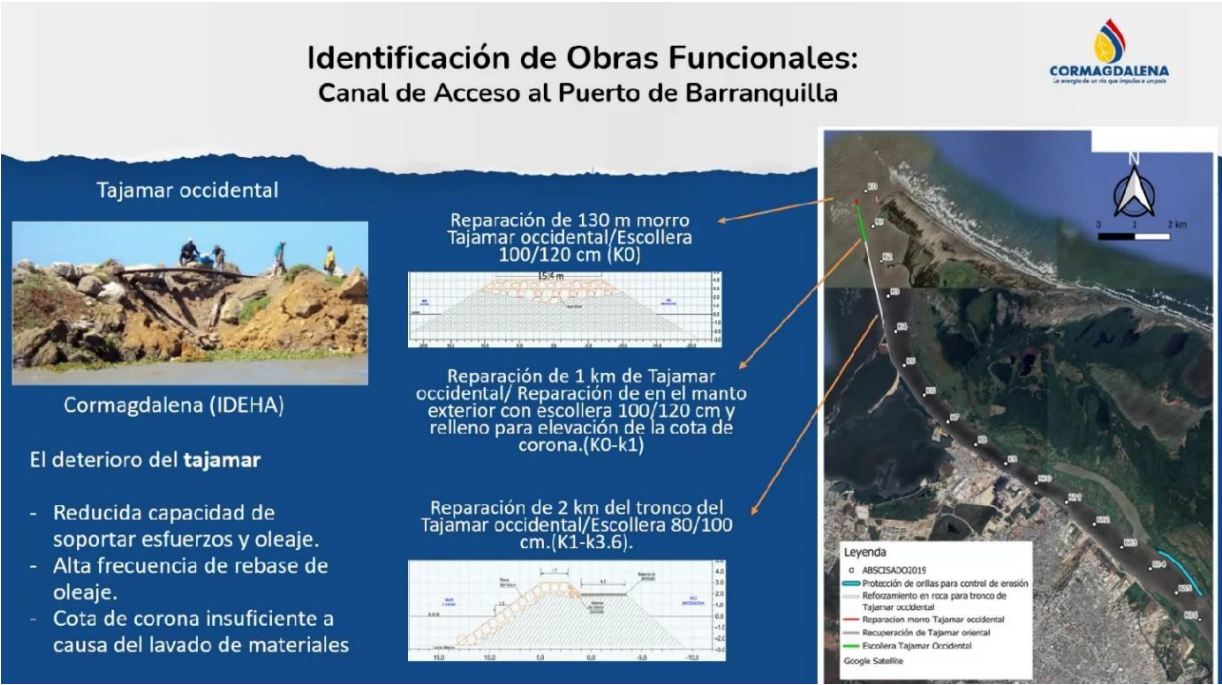
En cuanto al sector Barranquilla, se identifican limitaciones relacionadas con los puentes, que dificultan las maniobras de navegación. Esto hace necesario ejecutar ciertas obras que permitan mejorar el control y la seguridad en estas maniobras.



Fuente: Cormagdalena.

Respecto a las condiciones de navegación en distintos tramos del río, se observa una restricción del 98 % para convoyes con configuración 2x6 entre el puente Pumarejo y Barbosa, debido a radios de curvatura mínimos que afectan la navegabilidad. Esta restricción se reduce al 84 % en el tramo entre Barbosa y El Banco. A medida que se avanza hacia el tramo entre El Banco y Gamarra, la navegación presenta menos limitaciones y se vuelve más favorable para todo tipo de configuraciones de convoyes.

Sin embargo, nuevamente se encuentran condiciones de navegación restringidas con alta vulnerabilidad para el transporte de carga entre el sector Gamarra–Barrancabermeja.

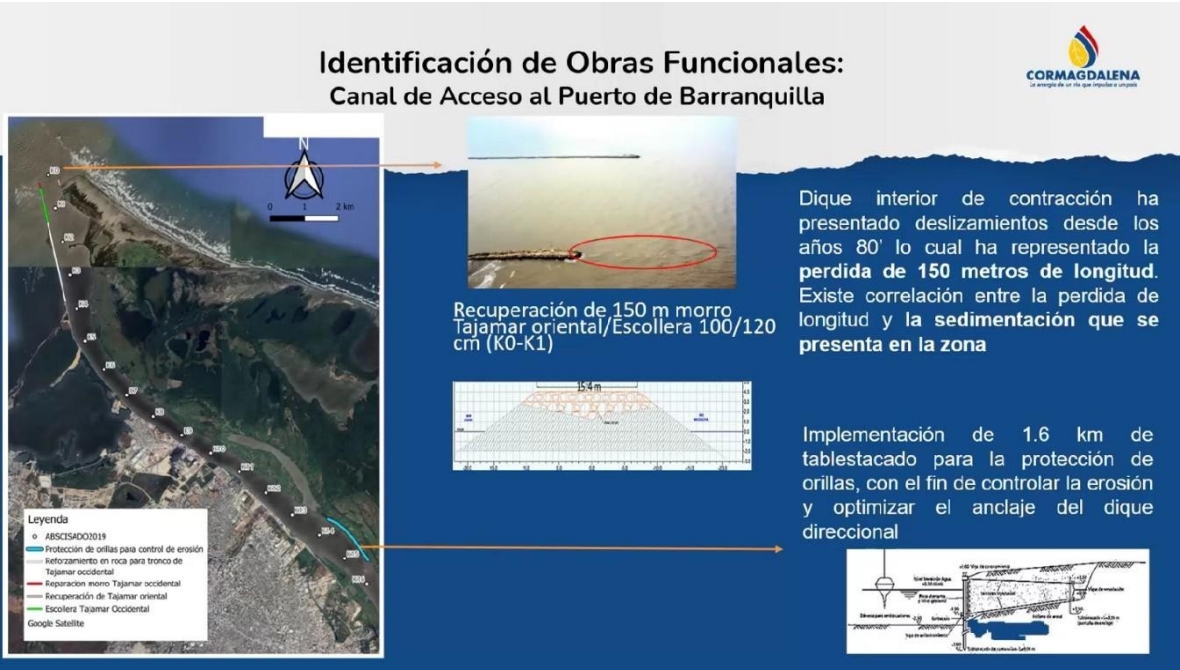


Fuente: Cormagdalena.

En cuanto a las obras identificadas por parte de esta consultoría, se ha evidenciado en el canal de acceso al puerto de Barranquilla un deterioro bastante pronunciado en los tajamares, tanto en el sector oriental como en el occidental.

Para el sector del tajamar occidental, se proponen tres intervenciones: la reparación de 130 metros en el kilómetro cero del tajamar, la reparación de un kilómetro adicional en ese mismo tajamar, y una tercera intervención consistente en la reparación de dos kilómetros en la parte más interna del canal, entre el kilómetro 1 y el kilómetro 3.6.

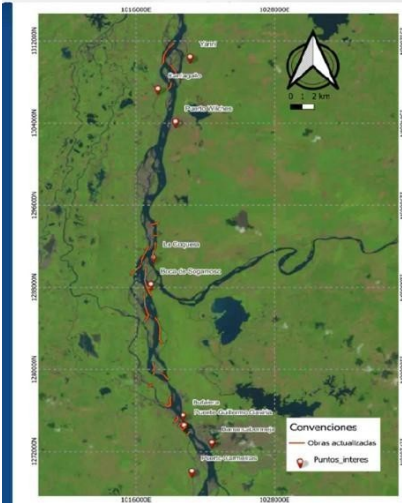
Por el lado occidental, se contempla la recuperación de un dique de contracción que permita controlar, en cierta medida, el proceso de sedimentación en el ingreso del canal, así como mitigar el fenómeno de la cuña salina, que actualmente está generando una sedimentación del 60 %. Esta obra tiene una longitud estimada de 150 metros lineales, que se extienden desde el kilómetro cero hasta el kilómetro uno, en ese mismo sector.



Fuente: Cormagdalena.

Adicionalmente, se propone una obra de estabilización mediante estacados, con el fin de controlar los procesos de erosión que se generan debido al radio de curvatura en la parte interior del canal, entre el kilómetro 14 y el kilómetro 16, abarcando una longitud de aproximadamente 1.6 kilómetros.

Identificación de Obras Funcionales: Sector Carmelitas (Yondó) – La Coquera (Puerto Wilches)



Tipologías de Obras a Realizar

1 Diques sumergidos



Ejemplos: Submerged spur dike in the Yangtze River below Nanjing.

- ✓ Reducir velocidades
- ✓ Estabilización del lecho
- ✓ Controla erosión si afectar la navegación
- ✓ Aplicabilidad en estabilización de cauces

Fuente: Cormagdalena.

Ya en la parte interna del río, se identificó un sector especialmente crítico conocido como Carmelitas–La Coquera, ubicado entre Yondó y Puerto Wilches. Este tramo es de alto interés para las navieras, dado que presenta las mayores variabilidades en condiciones de navegación. Tal como se ha mencionado, estas dificultades se deben a la presencia de radios de curvatura reducidos y brazos del río que se extienden de manera irregular, afectando significativamente la navegabilidad en la zona.

Entonces, ya estamos hablando de tipologías de obras en este sector. Las primeras que se comenzaron a definir son los riques sumergidos, los cuales permiten reducir velocidades, estabilizar el lecho, controlar la erosión y resultan adecuados para este tipo de intervenciones. Estas estructuras deben ir acompañadas de todo un sistema de señalización con boyas, ya que, como su nombre lo indica, son riques sumergidos y, por lo general, no estarán visibles para las embarcaciones.

A partir de esto, se inició un análisis del componente de seguridad vial fluvial, resaltando la importancia de implementar boyas como medida de mitigación para evitar colisiones.

Las otras estructuras contempladas son los espolones, que también cumplen un papel fundamental en las obras a desarrollar en el río. Estas permiten modificar la dirección y la velocidad del flujo, contribuyendo a la conformación de un canal más estable y seguro para la navegación, al tiempo que protegen las orillas de la erosión generada por los cambios naturales en el flujo.

Señalización de Diques Sumergidos



Señalización para estructuras de encauzamiento. Se usan **boyas como medida de mitigación para evitar colisiones de embarcaciones con estas estructuras.**

Se recomienda el uso de luminarias para la navegación nocturna.



A 500 m.
ESPOLONES

**MANUAL ÚNICO DE NAVEGACIÓN FLUVIAL
INVIAS

Fuente: Cormagdalena.

Como les mencionaba, ya contamos con obras funcionales definidas. En el caso específico de Barrancabermeja, se tiene prevista la instalación de cuatro riques sumergidos, y un espolón que permitirá direccionar el canal hacia la margen derecha del río, donde se ubican los principales puertos fluviales.

En la actualidad, existen al menos tres puertos en esta zona que están recibiendo la mayor parte de la carga transportada por el río. Por ello, la intención es adecuar el cauce para facilitar el acceso de las embarcaciones a estos puertos y permitir maniobras seguras.



Fuente: Cormagdalena.

Aquí tenemos, entonces, un dique sumergido número uno con un kilómetro de longitud; un dique dos con 400 metros; otro dique dos con 475 metros; y un dique cuatro con 400 metros, además de un espolón de 745 metros de longitud.

Estamos hablando, por tanto, de obras de gran magnitud, y más adelante les compartiremos una estimación del presupuesto asociado a estas intervenciones.

Un poco más abajo, se presentan maniobras complejas para poder acceder al puente de Yondó. En este punto también se identifican restricciones de navegación asociadas a dicha infraestructura, por lo cual se contemplan una serie de obras que permitirán, como se explicó anteriormente, moldear el cauce hacia la luz del puente que mejor facilite la navegación.

En este tramo también se proponen diques sumergidos y una protección de isla. Estas son estructuras diseñadas para contrarrestar los efectos del cambio en el flujo del canal, con el objetivo de evitar erosiones excesivas y, al mismo tiempo, prevenir la necesidad de futuros trabajos de dragado.

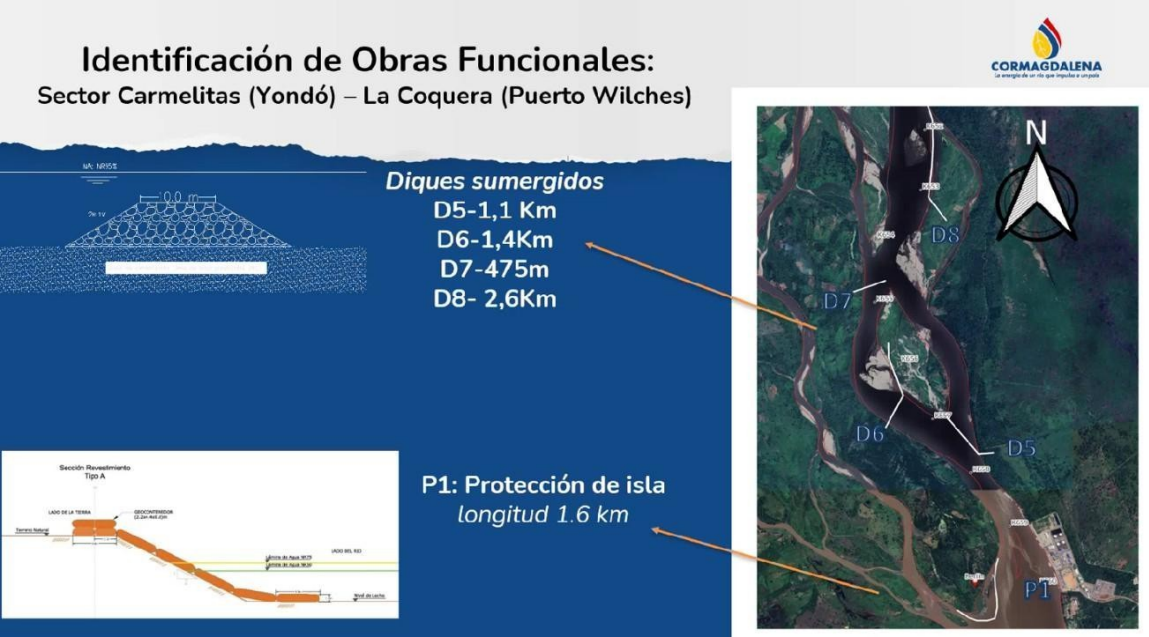


Fuente: Cormagdalena.

Entonces, estas son también obras que están contempladas para este sector, un poco más abajo, también en Santander, y pues la idea es avanzar con este proceso.

Ya llegando a la zona de La Coquera, en Puerto Wilches, se tienen identificadas cuatro obras adicionales, cuyo objetivo es moldear el flujo hacia la luz o el canal más favorable para la navegación. En este caso, estamos hablando de casi nueve kilómetros de diques de construcción y una protección de orillas, destinada a mitigar procesos de erosión.

Estas obras, como les comentaba, se extienden a lo largo de aproximadamente 21 kilómetros, entre Barranquilla y Barrancabermeja. Actualmente, se ha logrado establecer un estimativo del costo total de estas intervenciones, el cual asciende a %919 mil millones de pesos. La intención es iniciar la gestión de recursos a través de diferentes fuentes de financiación para hacer posible la ejecución de estas obras.

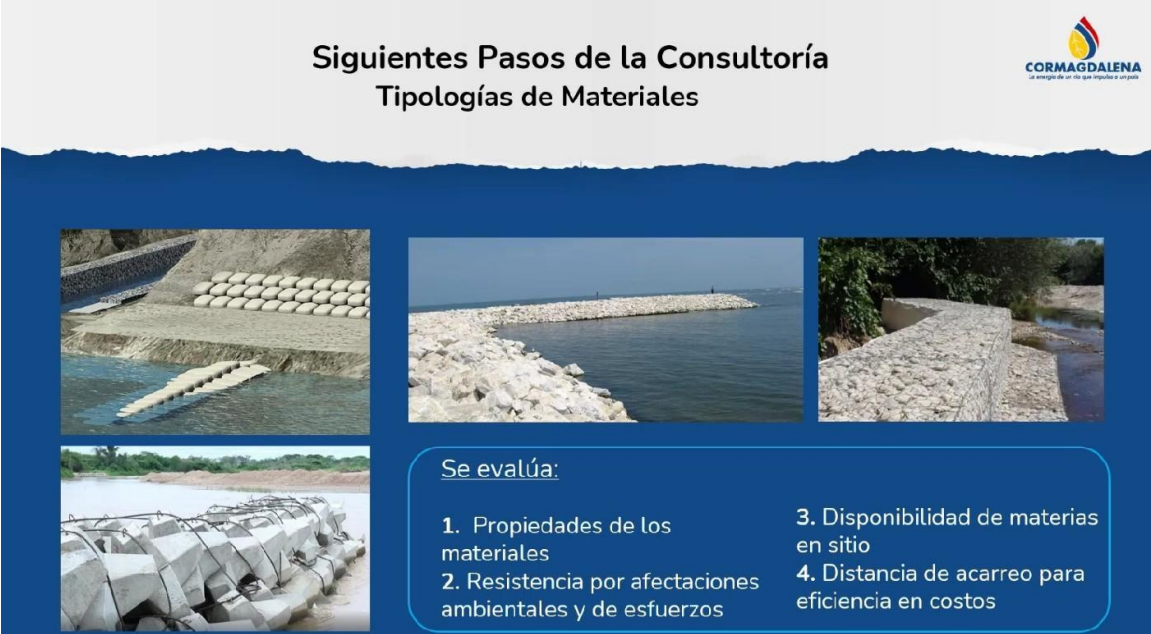


Fuente: Cormagdalena.

¿Qué pasos están por seguir? Terminar de evaluar las propiedades de los materiales que están disponibles en la zona, con el fin de realizar un proceso eficiente de selección que permita reducir las distancias de acarreo —y, por ende, los costos—, garantizando al mismo tiempo resistencia a afectaciones ambientales y mayor durabilidad de las obras.

También nos encontramos en la etapa de estructuración de los cimientos de estas intervenciones. Sabemos que el río genera procesos de erosión significativos, por lo que resulta fundamental asegurar la estabilidad de las obras a largo plazo.

En cuanto a los temas ambientales, prediales y sociales, se está llevando a cabo un análisis integral para definir el área de influencia, identificar las características sociodemográficas básicas, y precisar los trámites ambientales requeridos para la instalación de las obras. De igual manera, se está validando la situación predial de cada uno de los puntos de intervención, a fin de conocer con exactitud la condición del territorio en el que se desarrollarán las estructuras.



Fuente: Cormagdalena.

Director Álvaro Redondo: Evidentemente, este es uno de los puntos claves del proyecto del río Magdalena, donde conocemos que el plan de dragado, la adquisición de equipos, para fortalecer las capacidades del Estado y el plan de monitoreo son los cuatro ítems que conforman nuestro proyecto del río Magdalena. Este gobierno tomó la decisión de que ya no fuera una APP, sino que se desarrollara como una obra pública, donde el riesgo, indiscutiblemente, lo asumimos nosotros como Estado.

En ese sentido, esta es una consultoría que consideramos sumamente importante, porque, al final del ejercicio, lo que nos van a entregar es: cuántas obras son, qué tipo de obras son —lo que se conoce como Fase de Ingeniería 3—, es decir, cuáles son los volúmenes, las cantidades de materiales, las especificaciones de las obras. Y, evidentemente, esto, en articulación con los demás ítems del proyecto del río Magdalena, nos permitirá —Dios quiera que todos podamos sacarlo adelante—, por ejemplo, reducir el alcance del plan de dragado una vez se cuente con las obras de encauzamiento. Esto se verá reflejado en menores gastos o en menores inversiones que tendríamos que seguir haciendo.

Además, el proyecto cuenta con un componente ambiental que busca, de manera indiscutible, proteger todo lo

relacionado con el ecosistema del río Magdalena.

Entonces, miembros de junta, queríamos compartir esta información. Juan Pablo (Representante de los navieros) nos había solicitado este avance, y bueno, hasta el momento, estos son los resultados que hemos tenido. No ha sido fácil. Como toda consultoría, esta debía haber entregado su informe final en diciembre del año 2024. Sin embargo, actualmente contamos con una prórroga en tiempo hasta el 30 de agosto del año 2025, y estamos muy concentrados en lograr, evidentemente, los resultados previstos.

Juan Pablo Remolina: Muchas gracias por la presentación, muy valiosa. Uno, Estoy viendo diapositivas nuevas; ¿es posible que nos las hagan llegar, todas estas diapositivas, para poder ahondar en el análisis? Dos. Entonces, vemos que la fecha de entrega sería en agosto de este año. ¿Es posible tener el valor detallado de cada una de las obras y su ubicación? Y también, ¿cuál sería la priorización de esas obras, y cuál sería el plan para conseguir esos recursos, y, por lo tanto, ¿cuándo arrancarían estas obras?

Vale la pena mencionar, como nos lo señalaba la anterior ministra y se ha reiterado desde el Gobierno Nacional, que la navegabilidad del río Magdalena es el proyecto más mencionado en el Plan Nacional de Desarrollo. Por lo tanto, es importante que estos recursos —aquí estamos hablando de 10.000 millones para estudios y diseños— no se queden en los anaqueles, sino que se ejecuten estas obras, o por lo menos algunas de ellas, y que eso se haga en este gobierno.

Directo Álvaro Redondo: Yo sé que usted ha estado muy atento a este tema, igual que nosotros. Necesitamos y queremos que salga adelante cuanto antes, y esperemos que el 30 de agosto sea la última prórroga que hagamos. Evidentemente, el 30 de agosto debemos tener no solamente los valores, sino también las cantidades e identificación de las obras en cada uno de los lugares, de manera que la consultoría nos indique si es necesario ejecutar dichas intervenciones.

En cuanto al tema de financiamiento, pues no sé, ministra... no quiero ir más allá de lo prudente, pero en algún momento el Gobierno estuvo planteando posibilidades como vigencias futuras del sector, créditos de la Corporación, recursos del Sistema General de Regalías del Río Grande de la Magdalena y también de algunas instancias del Sistema General de Regalías a nivel nacional. Sin comprometerme, calculamos que estas obras podrían estar alrededor, fácilmente, de 1,1 billones de pesos, aproximadamente.

También, como señalaba la ingeniera María Paula al inicio de su intervención, esta consultoría nos ha indicado que se ha dividido el trabajo en dos sectores: el primero, entre Barrancabermeja y Barranquilla; y el segundo, correspondiente al canal de acceso. tres o cuatro fases, que nos van a permitir, si es posible, conseguir unos recursos y vamos haciendo la ejecución. Pero también la consultoría nos tiene que decir cuáles son las primeras obras que tenemos que empezar a construir, porque evidentemente son articuladas y al final del ejercicio van a ser eficientes y efectivas si logramos consolidar el 100% de estas obras. Entonces nos encontramos en ese ejercicio

VII. PROPOSICIONES Y VARIOS.

No habiéndose presentado proposiciones ni asuntos en el punto de “Varios”, se procede a dar por concluida la sesión, en cabeza de la señora ministra, quien realiza el cierre formal de esta reunión de la Junta Directiva. En su intervención, agradece a todos los integrantes por su participación, disposición y compromiso para alcanzar consensos que permitan avanzar y garantizar tanto las tareas de funcionamiento de la Corporación como las importantes apuestas de inversión en torno al río Magdalena “nuestro río, símbolo de identidad nacional, que ha sido y queremos que continúe siendo vital para el desarrollo del país”.

No habiendo más asuntos por tratar, y para constancia de lo aquí actuado, se firma la presente acta por la presidenta de la Junta Directiva, doctora María Fernanda Rojas, y el director ejecutivo de Cormagdalena, doctor Álvaro José Redondo Castillo.



MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA
Presidente

ÁLVARO JOSE REDONDO CASTILLO
Secretario