

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA –
CORMAGDALENA**

ACTA SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA No. 177

A los dos (02) días del mes de octubre del 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 – Ministra de Transporte María Fernanda Rojas Mantilla	Delegada Presidencia de la República	Virtual
Viceministra de Infraestructura Liliana Ospina Arias	Ministerio de Transporte	Virtual
Viceministra de políticas y normalización ambiental Edith Bastidas Calderón	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Virtual
Viceministra de Minas y Energía(E) Sorrel Parisa Aroca	Ministerio de Minas y Energía	Virtual
Viceministro de Turismo Jhon Alexander Ramos	Ministerio de Comercio, Industrial y Turismo	Virtual
Viceministro de Desarrollo Rural José Luis Quiroga Pacheco	Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Virtual
Representante Ecopetrol Juan pablo Vélez	Ecopetrol	Virtual
Gobernadora de Bolívar Yamil Arana Padauí	Departamento de Bolívar	Presencial
Gobernador de Santander Juvenal Díaz Mateus	Departamento de Santander	Virtual
Gobernador de Huila Rodrigo Villalba Mosquera	Departamento de Huila	Virtual
Alcalde de Barrancabermeja Jhonatan Vásquez	Municipio de Barrancabermeja, Santander	Virtual
Alcalde de Cimitarra Luis Santa María 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	Presencial
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	No asistió
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 catorce de los 15 miembros de Junta, contando así con el quórum deliberatorio y decisorio.

Verificada la existencia del quórum deliberatorio y decisorio, el Director Ejecutivo de Cormagdalena y Secretario Técnico de la Junta Directiva, Dr. Álvaro José Redondo Castillo, procedió a dar lectura al orden del día propuesto para consideración de los miembros, conforme a lo dispuesto en los Estatutos de la Corporación.

Durante este momento, se presentaron dificultades técnicas en la conexión de la Ministra de Transporte, Dra. María Fernanda Rojas Mantilla, quien presidía la sesión de manera virtual. No obstante, se dejó constancia de que la Ministra permaneció conectada durante todo el desarrollo de la reunión, participando activamente a través del chat institucional mientras se normalizaba la comunicación de audio.

El Secretario dio lectura al orden del día propuesto, el cual fue el siguiente:

II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

El Director Ejecutivo, Dr. Álvaro José Redondo Castillo, procedió a dar lectura al orden del día propuesto en la convocatoria, el cual comprendía los siguientes puntos:

- I. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM.**
- II. LECTURA Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA.**
- III. APROBACIÓN DEL ACTA NO. 176 DEL 4 DE SEPTIEMBRE DE 2025.**
- IV. SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN A CONTRATOS DE CONCESIÓN PORTUARIA.**
- V. PROPOSICIONES Y VARIOS.**

Concluida la lectura, la Ministra de Transporte, Dra. María Fernanda Rojas, intervino para proponer una modificación al orden del día, consistente en la exclusión del punto cuarto, relativo a las "Solicitudes de modificación a contratos de concesión portuaria".

En su intervención, la Ministra explicó que, durante las reuniones preparatorias previas a la Junta, se habían formulado diversas preguntas y observaciones sobre las concesiones portuarias en análisis, acordándose la realización de una sesión técnica adicional con participación de los miembros territoriales para revisar con detalle cada caso. Señaló que, pese a dicha programación, durante las pre-juntas los alcaldes y gobernadores no

asistieron, razón por la cual consideraba inconveniente someter a votación temas respecto de los cuales no todos los miembros contaban con información completa y suficiente.

La Ministra expresó textualmente: *“No debería ser este un espacio para votar sin antes haber realizado una revisión técnica y jurídica detallada. Nuestra intención es evitar decisiones apresuradas que puedan generar consecuencias futuras. Por eso solicitamos excluir el punto y convocar previamente a una reunión técnica con los entes territoriales.”*

A continuación, la Ministra de Transporte, como delegada de la Presidencia de la República, solicitó al Secretario Técnico, Dr. Álvaro José Redondo Castillo, someter la proposición a consideración de los miembros de la Junta Directiva, disponiendo que la votación se efectuara de manera nominal.

Durante la deliberación, se registraron las siguientes intervenciones:

- Dra. María Fernanda Rojas, Ministra de Transporte, reiteró la necesidad de garantizar que las decisiones de la Junta se adopten con la debida sustentación técnica y jurídica.
- Dra. Liliana María Ospina, Viceministra de Infraestructura, insistió en la conveniencia de excluir el punto cuarto del orden del día.
- Dra. Sorrel Parisa Aroca Rodríguez, Viceministra (E) de Minas y Energía, indicó que su voto sería por la exclusión del punto, explicando que la documentación solicitada por su despacho fue remitida a las 06:52 p.m del día anterior, lo que imposibilitó un análisis técnico responsable.
- Dr. José Luis Quiroga Pacheco, Viceministro (E) de Desarrollo Rural, coincidió en que la información debía estudiarse con mayor detenimiento, reiterando la importancia de un análisis técnico riguroso antes de adoptar cualquier determinación.
- Dra. Edith Bastidas, Delegada del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, participó a través del chat institucional y registró su voto a favor de la exclusión.

Por su parte, otros miembros manifestaron su desacuerdo con la proposición de modificación:

- Dr. Juan Pablo Vélez Castellanos, Delegado de Ecopetrol, consideró que la Junta era precisamente el escenario adecuado para debatir y recibir directamente las aclaraciones técnicas necesarias, por lo que su voto sería en contra de la exclusión.
- Dr. Yamil Arana Padauí, Delegado de la Presidencia de la República, señaló que posponer el análisis podía retrasar decisiones relevantes para la gestión institucional, razón por la cual votaría por mantener el punto en el orden del día.
- Dr. Juvenal Díaz Mateus, Gobernador de Santander, compartió la posición anterior, indicando que la exclusión no debía proceder, toda vez que los temas en cuestión habían sido objeto de información suficiente durante las mesas técnicas previas.

Concluida la deliberación, el Secretario Técnico, Dr. Álvaro José Redondo Castillo, sometió la proposición a votación nominal, registrando el siguiente resultado:

Votaron a favor de la exclusión del punto cuarto del orden del día (5 votos):

1. Dra. María Fernanda Rojas Mantilla, Ministra de Transporte
2. Dra. Liliana María Ospina Arias, Viceministra de Infraestructura (MinTransporte)
3. Dra. Sorrel Parisa Aroca Rodríguez, Viceministra (E) de Minas y Energía
4. Dra. Edith Bastidas Calderón, Viceministra de políticas y normalización ambiental
5. Dr. José Luis Quiroga Pacheco, Viceministro de Desarrollo Rural

Votaron en contra de la exclusión (8 votos), es decir, a favor de mantener el orden del día tal como fue propuesto:

1. Dr. Yamil Arana Padauí, Gobernador de Bolívar.
2. Dr. Juvenal Díaz Mateus, Gobernador de Santander.
3. Dr. Carlos Tovar Quevedo, Alcalde de Pinillos (Bolívar).
4. Ing. Juan Enrique Rondón García, Alcalde de Honda (Tolima).
5. Dr. Luis Santa María Ariza, Alcalde de Cimitarra (Santander).
6. Dr. Ronald Darío Flórez, Alcalde de El Banco (Magdalena).
7. Dr. Jhonatan Vásquez, Alcalde de Barrancabermeja (Santander).
8. Dr. Juan Pablo Vélez Castellanos, Delegado de Ecopetrol.

Se anota que el Gobernador del Huila, Dr. Rodrigo Villalba Mosquera, no alcanzó a emitir voto por dificultades de conexión al momento de la votación.

En consecuencia, y por decisión mayoritaria, la proposición fue negada por mayoría (5 votos a favor y 9 en contra), quedando aprobado el orden del día en su integridad.

III. APROBACIÓN DEL ACTA DE JUNTA No. 176 DEL 4 DE SEPTIEMBRE DE 2025.

A continuación, el Secretario Técnico de la Junta Directiva, Dr. Álvaro José Redondo Castillo, procedió a dar lectura al punto tercero del orden del día, correspondiente a la aprobación del Acta de Junta Directiva No. 176, correspondiente a la sesión del 4 de septiembre de 2025.

El Secretario informó que el acta fue enviada con anterioridad a todos los miembros de la Junta Directiva para su conocimiento y revisión, y que hasta el momento no se habían recibido observaciones u objeciones formales al contenido del documento. En consecuencia, manifestó: *“Nos encontramos en el punto número tres. El acta 176 fue enviada a todos los miembros de la Junta Directiva. Hasta el momento no hemos recibido ninguna observación, por lo que se somete a consideración de los miembros para su aprobación.”*

Seguidamente, la Ministra de Transporte, Dra. María Fernanda Rojas Mantilla, en su calidad de Presidenta de la Junta, dio paso al proceso de votación nominal, con el siguiente resultado:

Miembro / Delegado	Entidad que representa	Voto emitido / Observación
Dr. Juvenal Díaz Mateus	Gobernador de Santander	Aprueba el acta.
Dr. Yamil Arana	Gobernador de Bolívar	Aprueba el acta
Dr. Rodrigo Villalba Mosquera	Gobernador del Huila	Aprueba el acta.
Dr. Carlos Tovar Quevedo	Alcalde de Pinillos, Bolívar	Aprueba el acta.
Ing. Juan Enrique Rondón García	Alcalde de Honda, Tolima	Aprueba el acta.
Dr. Luis Santa María Ariza	Alcalde de Cimitarra, Santander	Aprueba el acta.
Dr. Ronald Darío Flórez	Alcalde de El Banco, Magdalena	Aprueba el acta.
Dr. Jhonatan Vásquez	Alcalde de Barrancabermeja, Santander	Aprueba el acta.
Dr. Juan Pablo Remolina	Delegado de los Gremios de Navegación	No voto
Dr. Juan Pablo Vélez Castellanos	Delegado de Ecopetrol	Aprueba el acta.
Dra. Liliana María Ospina Arias	Viceministra de Infraestructura (MinTransporte)	Aprueba el acta.
Dra. Sorrel Parisa Aroca Rodríguez	Viceministra de Minas y Energía	Aprueba el acta.
Dr. José Luis Quiroga Pacheco	Viceministro de Desarrollo Rural	Aprueba el acta.
Dra. María Fernanda Rojas Mantilla	Ministra de Transporte (Delegada Presidencia de la República)	Aprueba el acta
Dra. Edith Bastidas	Delegada del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible	Se abstiene de aprobar el acta por no haber participado en la sesión anterior.
Dr. John Alexander Ramos Calderón	Viceministro de Comercio, Industria y Turismo	Se abstiene de aprobar el acta por no haber participado en la sesión anterior.

Concluido el proceso de votación, el Secretario Técnico, Dr. Álvaro José Redondo Castillo, informó que se registraron trece (13) votos a favor de la aprobación del Acta No. 176, dos (2) abstenciones. Las abstenciones correspondieron a la Dra. Edith Bastidas, delegada del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, y al Dr. John Alexander Ramos Calderón, Viceministro Turismo, quienes manifestaron que no asistieron a la sesión anterior y, por tanto, se abstuvieron de emitir voto.

Acto seguido, el Secretario indicó: *“Señora Ministra, hay trece votos positivos para la aprobación del Acta 176 y dos abstenciones. De esta manera ha sido aprobada el Acta número 176.”*

No se presentaron comentarios adicionales por parte de los miembros de Junta, por lo cual se dio por aprobado el punto y se dispuso continuar con el siguiente tema del orden del día.

IV. SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN A CONTRATOS DE CONCESIÓN PORTUARIA

DECISIÓN A TOMAR POR PARTE DE LA JUNTA DIRECTIVA

Abierto el punto cuarto del orden del día, la doctora María Fernanda Rojas, Ministra de Transporte, Presidenta de la Junta Directiva y delegada del Presidente de la República, tomó la palabra para señalar que la decisión a tratar tenía una connotación especial por su alcance jurídico y administrativo, y que debía quedar registrada de manera íntegra en el acta. Manifestó:

“Como Ministra de Transporte, Presidenta del Consejo Directivo y delegada del Presidente de la República, quiero que todos tengamos absoluta claridad sobre las responsabilidades e implicaciones de esta decisión. Por eso lo que aquí se discuta quedará en el acta, de modo que consten los argumentos de cada parte.”

En seguida, concedió la palabra al doctor Guillermo Salazar, coordinador del grupo de defensa Judicial del Ministerio de Transporte, para que expusiera los fundamentos jurídicos de la posición institucional de esa cartera frente a las solicitudes de modificación contractual sometidas a consideración.

El doctor Salazar comenzó señalando que el deber de diligencia que asiste a los miembros de la Junta Directiva exige que toda decisión sea precedida de un conocimiento completo de los antecedentes y documentos de soporte. Explicó que ese deber no solo tiene una dimensión ética, sino también una consecuencia jurídica directa, pues el incumplimiento de la diligencia debida puede generar responsabilidad administrativa y disciplinaria.

Indicó que, aunque el Ministerio de Transporte había orientado a la Dirección Ejecutiva de Cormagdalena para que remitiera toda la información con suficiente anticipación, esta no se entregó a tiempo o fue allegada con una antelación mínima, lo que impidió su análisis técnico y jurídico. Por tal motivo dijo, los representantes del Gobierno Nacional no contaban con los insumos necesarios para emitir un voto informado.

A continuación, el abogado explicó que el día anterior se recibió un concepto jurídico expedido por la Oficina Asesora Jurídica de Cormagdalena, mediante el cual esa dependencia argumentaba la viabilidad de otorgar licencias temporales a algunos concesionarios. En dicho concepto, Cormagdalena sustentaba su posición en una *interpretación sistemática y de sentido útil de la norma*, según la cual sería posible conceder una autorización temporal incluso cuando existe un contrato de concesión vigente, en aras de evitar la interrupción del servicio.

Sobre este punto, el doctor Salazar efectuó una explicación detallada:

“La Oficina Jurídica de Cormagdalena acude al concepto de sentido útil de la norma para justificar la aplicación de la licencia temporal en estos casos. Sin embargo, esa interpretación desconoce la estructura misma de la Ley 1ª de 1991. En dicha ley existen dos figuras distintas que sirven como remedios ante la eventual interrupción del servicio, pero que se aplican a momentos jurídicos diferentes.

El primer remedio es la prórroga del contrato, que solo puede otorgarse mientras el contrato está vigente y cuya finalidad es extender la duración de una concesión existente, sin alterar su naturaleza contractual. El segundo remedio es la licencia temporal, que procede únicamente en la etapa precontractual, es decir, antes de la celebración del contrato de concesión, cuando todavía se están adelantando las gestiones para su adjudicación formal.

Pretender aplicar la figura de la licencia temporal cuando ya existe un contrato vigente sería jurídicamente improcedente, pues se estaría mezclando una figura precontractual con un escenario contractual. Son situaciones excluyentes: la prórroga es una extensión, la licencia temporal es una autorización provisional antes del contrato.”

Añadió que el Ministerio no comparte el argumento del “sentido útil de la norma”, ya que la disposición no presenta oscuridad que justifique acudir a esa técnica interpretativa. Dijo textualmente:

“La interpretación de sentido útil solo procede en dos escenarios: cuando la norma es oscura en su redacción o cuando existe una antinomia. En este caso, ninguna de las dos circunstancias se presenta. El texto legal es claro y establece expresamente que la autorización temporal solo puede otorgarse a quienes hayan radicado previamente una solicitud formal de concesión portuaria.”

Para mayor claridad, explicó que la estructura de la Ley 1ª de 1991 confirma esta lectura. Los artículos 9 y 13, invocados por la Oficina Jurídica de Cormagdalena, se encuentran dentro del capítulo que regula la fase precontractual del proceso de concesión, mientras que el artículo 14 se refiere expresamente a la formalización del contrato. *“Esto significa, aclaró, que no puede aplicarse una norma precontractual a una situación contractual ya perfeccionada.”*

El abogado concluyó su intervención afirmando que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.3.3.5.1 del Decreto 1079 de 2015, el otorgamiento de una licencia temporal solo procede cuando se ha radicado previamente una solicitud de concesión portuaria, y que esa condición no se cumple en los casos bajo estudio, pues los contratos se encuentran vigentes o en trámite de prórroga, no en etapa precontractual.

Por tanto, señaló, no resulta jurídicamente viable aplicar la figura de licencia temporal en los casos analizados, y la posición del Ministerio de Transporte es que la Junta Directiva debe abstenerse de tomar una decisión de fondo hasta tanto cuente con los elementos técnicos, financieros y jurídicos suficientes. En su criterio, se debe aplazar el debate y garantizar que todos los miembros tengan información completa antes de emitir cualquier votación, en cumplimiento del principio de responsabilidad administrativa.

Terminó su intervención recordando que los miembros de la Junta, al ejercer funciones decisorias, asumen responsabilidad solidaria sobre las decisiones adoptadas, y que el deber de diligencia no se satisface con el solo hecho de asistir o escuchar la presentación, sino con analizar previamente la información y verificar la legalidad de las figuras invocadas.

Finalmente, concluyó: *“De lo contrario, estaríamos frente a una situación en la que las mayorías, sin contar con todos los elementos de juicio, toman una decisión que podría comprometer la responsabilidad administrativa de cada uno de los miembros del órgano colegiado.”*

Tras esta intervención, se concedió el uso de la palabra al doctor Héctor Giovanni Paez, asesor del Viceministerio de Infraestructura, quien procedió a complementar los argumentos jurídicos con la exposición de los casos concretos y la aplicación del Decreto 1079 de 2015.

El asesor inició agradeciendo la oportunidad e indicó que su intervención buscaba ampliar y contextualizar el análisis técnico-jurídico, con especial referencia a los casos concretos de las solicitudes de prórroga presentadas por las sociedades Monómeros Colombo Venezolanos y Río Grande. Señaló que ambas solicitudes fueron objeto de observación por parte del Ministerio de Transporte debido a la inconsistencia entre las fechas de radicación y la figura jurídica invocada para mantener la operación portuaria.

Explicó que el fundamento normativo principal de su análisis era el artículo 2.2.3.3.5.1 del Decreto 1079 de 2015, el cual dispone expresamente que:

“Solo se otorgarán autorizaciones temporales a quienes, teniendo un permiso o autorización para ocupar y utilizar en forma temporal y exclusiva los bienes de uso público, hayan radicado previamente ante la entidad competente una solicitud formal de concesión portuaria, en los términos de los artículos 9 y 13 de la Ley 1ª de 1991 y en las condiciones establecidas en el presente capítulo.”

A partir de esa disposición, el doctor Paez explicó que la licencia temporal no puede coexistir con un contrato vigente, ni reemplazar la figura de la prórroga, pues su naturaleza es precontractual. Subrayó que la norma establece una secuencia lógica de actuaciones: primero, se radica la solicitud de concesión; luego, y solo mientras esta es tramitada, puede otorgarse la licencia temporal como medida transitoria.

En su intervención expresó:

“En el marco de la revisión efectuada por el Ministerio de Transporte, encontramos

que en la mayoría de los casos la figura se está aplicando de manera inversa. Es decir, se otorgan autorizaciones temporales cuando aún existe un contrato en ejecución o cuando lo que corresponde jurídicamente es una prórroga contractual. Eso desdibuja la finalidad de la licencia temporal, que no es mantener operaciones de contratos vigentes, sino permitir la continuidad operativa de puertos en proceso de adjudicación.”

Luego detalló los casos específicos:

En el caso de Monómeros Colombo Venezolanos, informó que la sociedad presentó una solicitud de prórroga el 9 de febrero, y diez días después, el 19 de febrero, radicó una solicitud de autorización temporal, sin que conste en el sistema de gestión documental una solicitud formal de concesión portuaria, como lo exige la ley. Indicó que esta actuación no cumple los requisitos del Decreto 1079 de 2015, pues la autorización temporal se expidió sin la base jurídica necesaria, lo cual pone en riesgo la validez de la medida adoptada.

En el caso de la Sociedad Portuaria Río Grande, precisó que no existe trazabilidad documental de la solicitud formal de concesión, ya que no se encontró registro en el sistema de gestión documental de Cormagdalena ni radicado con sello oficial. Agregó que en los archivos disponibles aparecen sellos de recibido sin soporte de radicación, lo cual impide verificar la fecha exacta de presentación de la solicitud y, por tanto, evaluar la legalidad de la autorización temporal concedida.

Sobre este punto, el doctor Paez enfatizó:

“Una solicitud de concesión no es lo mismo que una solicitud de prórroga. Son dos figuras con finalidades diferentes, ubicadas en momentos distintos del proceso contractual. Confundirlas no solo genera inseguridad jurídica, sino que expone a la autoridad a tomar decisiones que podrían ser cuestionadas por los organismos de control.

En este caso, lo que se está configurando es la continuidad de una operación portuaria sin la existencia de una solicitud de concesión en trámite, lo cual no está previsto en la ley. El otorgamiento de una autorización temporal en esas condiciones equivaldría a avalar la operación de un contrato ya terminado, lo cual no tiene sustento normativo.”

Añadió que, conforme a la interpretación del Ministerio, *“en virtud del artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 sí estaríamos incurriendo en un grave error al autorizar la toma de decisión de una prórroga con un contrato que tiene una autorización temporal pero no radico solicitud de concesión”.*

El doctor Paez recordó que situaciones similares ya habían ocurrido con otros proyectos portuarios tramitados ante la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en los cuales se mantuvo la coherencia entre la etapa contractual y la figura jurídica aplicable. En esos casos señaló, cuando no era posible tramitar una prórroga a tiempo, la entidad optaba por la terminación del contrato y la presentación de una nueva solicitud de concesión, pero nunca por el uso de una autorización temporal sobre un contrato vencido.

Finalmente, expresó que, por las razones expuestas, el Ministerio de Transporte consideraba necesario aplazar la decisión sobre las solicitudes en curso, a fin de revisar a la luz del Decreto 1079 de 2015 y de los conceptos emitidos por las autoridades sectoriales la procedencia o improcedencia de las figuras invocadas por Cormagdalena. Concluyó reiterando que, en el estado actual del expediente, no se cuenta con los soportes documentales suficientes para que los miembros de la Junta Directiva puedan adoptar una decisión jurídicamente sustentada y libre de riesgo.

Durante el desarrollo del punto cuarto del orden del día, correspondiente a las solicitudes de modificación y prórroga de contratos de concesión portuaria, el Gobernador de Bolívar, Yamil Arana Padauí, solicitó el uso de la palabra. Manifestó que tenía varias dudas que debían aclararse antes de proceder a cualquier votación. En primer lugar, pidió que Cormagdalena precisara cuándo fueron radicadas las respuestas y documentos remitidos al Ministerio de Transporte y a quiénes se dirigieron, dado que, según lo indicado por los asesores de esa cartera, la documentación habría llegado apenas el día anterior, lo que limitaba el tiempo de análisis.

En segundo término, el Gobernador solicitó claridad sobre el alcance de la decisión que se pretendía adoptar, preguntando si la Junta debía decidir de fondo sobre las prórrogas o si simplemente se buscaba otorgar una autorización al Director Ejecutivo para que, bajo su responsabilidad, adelantara los estudios técnicos y jurídicos correspondientes. Señaló que los gobernadores y alcaldes miembros de la Junta no contaban con equipos especializados en materia portuaria, lo cual dificultaba asumir decisiones de fondo sin contar con los conceptos y soportes técnicos necesarios. Concluyó que, antes de votar, debía tenerse certeza sobre la naturaleza de la solicitud, para no comprometer indebidamente las responsabilidades del cuerpo colegiado.

Ante la intervención del Gobernador, el Director Ejecutivo de Cormagdalena, Álvaro José Redondo Castillo, pidió la palabra para responder. Explicó que la Corporación había actuado con plena responsabilidad institucional y que la información requerida por el Ministerio de Transporte fue remitida oportunamente desde el mes de mayo de 2025, mediante cuatro comunicaciones formales. Cada una de ellas —aclaró— incluyó los antecedentes técnicos, jurídicos y contractuales de los expedientes, así como las respuestas a las observaciones planteadas por esa cartera.

El Director indicó que, pese a esos envíos, hasta la fecha no se había recibido concepto alguno por parte del Ministerio, ni positivo ni negativo, ni tampoco observaciones adicionales que orientaran las actuaciones de la Corporación. Preciso que el punto sometido a consideración de la Junta no correspondía a la aprobación de prórrogas ni a la discusión de autorizaciones temporales, sino a la presentación del estado actual de los trámites y a la solicitud de autorización para continuar con la revisión técnica, jurídica y financiera de las solicitudes, conforme a la normativa vigente y al reglamento interno de la entidad.

Añadió que la intención era garantizar trazabilidad, transparencia y conocimiento pleno de los antecedentes por parte de los miembros de la Junta, subrayando que la Dirección Ejecutiva no pretendía sustituir la competencia del cuerpo colegiado ni adoptar decisiones de fondo sin la debida deliberación. Enfatizó, además, que Cormagdalena había sido rigurosa en la observancia de los procedimientos, y que su equipo técnico y jurídico, con amplia experiencia en materia portuaria, respaldaba los análisis adelantados.

Mientras el Director desarrollaba su explicación, la Ministra de Transporte y Presidenta de la Junta Directiva, María Fernanda Rojas, intervino para precisar la posición del Gobierno Nacional respecto al alcance de la discusión. Solicitó que se dejara constancia expresa en el acta de que lo que se estaba planteando implicaba, en la práctica, una transferencia de facultades de decisión de la Junta hacia la Dirección Ejecutiva, lo cual, según explicó, no era procedente. Señaló que las competencias que la ley asigna al cuerpo colegiado son indelegables y que no podía, en su calidad de Ministra de Transporte, Presidenta de la Junta y delegada del Presidente de la República, aprobar un mecanismo que implicara delegar esas funciones.

La Ministra manifestó que comprendía la importancia del tema y la responsabilidad que conllevaba, pero recordó que los miembros de la Junta debían asumir sus competencias de manera directa, deliberando y decidiendo de forma colegiada. Expresó que la Junta no puede trasladar sus responsabilidades a una sola persona, pues cada miembro responde individualmente por las decisiones adoptadas, incluso si se tratara de una delegación. En ese sentido, dejó claro que no acompañaría una decisión que implicara entregar las facultades de la Junta Directiva al Director Ejecutivo de Cormagdalena ni avalar un procedimiento que no contara con el sustento técnico y jurídico suficiente.

Afirmó que, en su criterio, el asunto debía seguir su curso con la información completa y los conceptos formales requeridos, especialmente del Ministerio de Transporte, antes de someterse a una decisión. Reiteró su compromiso con el principio de responsabilidad administrativa y con la protección del interés público, señalando que su deber como representante del Gobierno Nacional era garantizar que las decisiones se adoptaran dentro del marco de competencia que la ley establece para el cuerpo colegiado.

Antes de continuar con la exposición, la Ministra de Transporte y Presidenta de la Junta Directiva, María Fernanda Rojas, tomó la palabra para organizar el desarrollo del punto, con el fin de garantizar un orden adecuado en las intervenciones. Señaló que, dado el

interés y la complejidad técnica del asunto, se concedería primero el uso de la palabra al Director Ejecutivo de Cormagdalena para que presentara la exposición institucional y respondiera a las inquietudes planteadas por los miembros. Indicó que, una vez concluida su intervención, se abriría el espacio para escuchar los comentarios y observaciones de los ministerios y demás integrantes del cuerpo colegiado, en el mismo orden de prelación establecido por la Secretaría Técnica.

Con esta orientación, la Ministra cedió la palabra al Director Ejecutivo de Cormagdalena, doctor Álvaro José Redondo Castillo, quien procedió a realizar su presentación ante la Junta, sustentando la información en el material técnico y las diapositivas preparadas para el punto cuarto del orden del día.

El Director Ejecutivo de Cormagdalena, Álvaro José Redondo Castillo, toma la palabra para ordenar y dar continuidad al punto cuarto. Anuncia que la presentación busca responder a todas las preguntas formuladas en la Junta y, antes de proyectar, presenta dos aclaraciones generales: recuerda la naturaleza institucional de Cormagdalena y la competencia funcional de la Dirección Ejecutiva y su equipo técnico para adelantar requerimientos, análisis e informes en materia portuaria, con el soporte jurídico, administrativo, comercial y financiero de la entidad, a fin de sustentar la decisión que corresponda al finalizar el estudio. Señala que la Junta no tiene —en los términos en que se ha discutido— la obligación ni las facultades para decidir si se prorroga o se otorga una concesión en esta etapa, y precisa cuál es la solicitud puntual: que la Junta otorgue facultades al Director para, con base en los informes, requisitos y estudios, adoptar una decisión positiva o negativa respecto de las prórrogas o concesiones sometidas a trámite, decisión que se apoya en el trabajo técnico del equipo institucional y en el marco normativo vigente. Deja sentado, además, que el debate sobre autorizaciones temporales no es objeto del punto: afirma que esa figura ya fue decidida por la Dirección Ejecutiva en ejercicio de su competencia, que asume la responsabilidad de esa actuación ante los órganos de control, y que lo que se somete ahora a consideración de la Junta es estrictamente la concesión de facultades para continuar el trámite y decidir de fondo las cuatro solicitudes en curso.

Acto seguido, responde a los cuestionamientos sobre la entrega de información. Indica que, desde mayo, el asunto se ha discutido de forma constante y pública, con cuatro espacios de trabajo previos y una Junta en la que se socializaron las solicitudes de la Corporación; recalca que la información se ha suministrado de manera verbal y escrita cada vez que ha sido requerida, con trazabilidad verificable en correos y fechas de remisión. Precisa que el envío más reciente se realizó a las 6:00p.m horas dentro del plazo, porque la solicitud formal se formuló 24 horas antes, siendo ésta la única solicitud por escrito que han realizado y subraya que, pese a la presencia del Ministerio de Transporte en todas las audiencias, no existe a la fecha un concepto escrito favorable o desfavorable, sobre los trámites en curso. Deja constancia de que no se ha ocultado información ni actuaciones, y que incluso, antes de la sesión, recibió un nuevo correo pidiéndole la misma información que ya había sido remitida desde mayo.

El Director Ejecutivo de Cormagdalena continuó su exposición señalando que la misma información solicitada en las reuniones previas (pre-juntas) ha sido entregada en todas las sesiones, por lo que resulta inexplicable que aún se sostenga que no se ha socializado o que no existe información suficiente. Expresó su desconcierto frente a esa afirmación, reiterando que la Corporación ha cumplido con diligencia cada requerimiento y que existe trazabilidad completa de todos los envíos y solicitudes.

SOCIALIZACIONES REALIZADAS

FECHAS	ACTIVIDAD	PARTICIPANTES
23- Mayo -2025	Pre-Junta	Miembros de la Junta Directiva
04-Septiembre -2025	Junta Directiva	Miembros de la Junta Directiva
23 - Septiembre - 2025	Pre-Junta	Gobernadores, Alcaldes, Ecopetrol, Representante de los navieros.
25 - Septiembre - 2025	Pre-Junta	Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.
30- Septiembre - 2025	Pre-Junta	Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Representante de los navieros.

Explicó el Dr. Álvaro Redondo Castillo que el 23 de mayo de 2025 se realizó la primera sesión de trabajo con todos los miembros de la Junta Directiva, en la que se expusieron los antecedentes y alcances de las solicitudes. Posteriormente, el 4 de septiembre se llevó a cabo la sesión ordinaria de Junta en la que se volvió a presentar el mismo tema, y el 23 de septiembre se realizó una nueva reunión técnica. Afirmó que no es cierto que los gobernadores o alcaldes desconozcan la información, pues todos han participado y cada pregunta formulada ha sido respondida en su momento.

Al intentar continuar con su exposición, la delegada del Ministerio de Transporte, doctora Liliana María Ospina Arias, solicitó intervenir, pero el Director pidió concluir su intervención indicando que había escuchado atentamente a todos los participantes y pedía el mismo respeto para poder terminar su presentación. Señaló entonces que el 25 y el 30 de septiembre también se realizaron reuniones adicionales, en las que se reiteraron las explicaciones y se entregó nuevamente la documentación solicitada.

FUNCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA

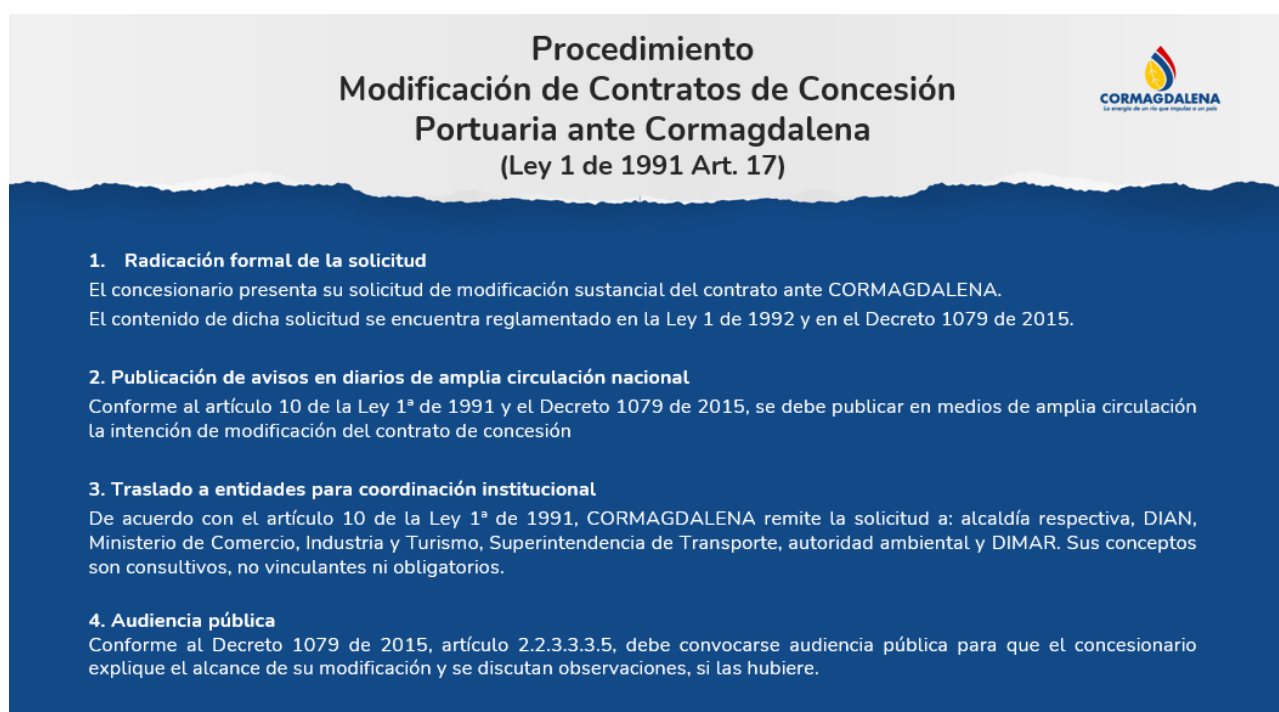
Seguidamente, precisó que las funciones de la Junta Directiva están claramente definidas en el Decreto 1079 de 2015, cuyo artículo 2.2.3.3.3.5 establece que la entidad competente aprobará o negará la solicitud de modificación, previa decisión de su Consejo Directivo u órgano equivalente.

Función Junta Directiva
<ul style="list-style-type: none">- Decreto 1079 de 2015, art. 2.2.3.3.3.5: "La entidad competente aprobará o negará la solicitud de modificación previa decisión de su Consejo Directivo u órgano equivalente."- Decreto 790 del 2005 (Reglamento interno de Cormagdalena): establece que la Junta Directiva únicamente otorga facultades al Director Ejecutivo para que expida el acto administrativo de aprobación o negación.- La Junta no sustituye la competencia decisoria del Director, solo habilita que este resuelva conforme a los estudios jurídicos y técnicos.

En concordancia con el Decreto 790 de 2005, que reglamenta el funcionamiento interno de la Corporación, explicó que la Junta Directiva únicamente otorga facultades al Director Ejecutivo para que expida el acto administrativo que apruebe o niegue el trámite correspondiente, sin sustituir la competencia decisoria que recae en la Dirección.

PROCEDIMIENTO PARA LA MODIFICACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN PORTUARIA ANTE CORMAGDALENA (LEY 1 DE 1991 ART. 17)

Continuó con su exposición explicando el procedimiento Añadió que, conforme a la Ley 1ª de 1991, en su artículo 17, las modificaciones a los contratos de concesión portuaria siguen un procedimiento reglado que inicia con la radicación formal de la solicitud por parte del concesionario, la publicación de avisos en diarios de amplia circulación nacional, el traslado a las entidades competentes, entre ellas el Ministerio de Comercio, la Dian, la Superintendencia de Transporte y las autoridades ambientales y la realización de las audiencias públicas correspondientes. Indicó que ninguna de las entidades consultadas ha presentado oposición formal a las solicitudes, y que los conceptos emitidos por dichas autoridades son de carácter consultivo, no vinculante ni obligatorio.



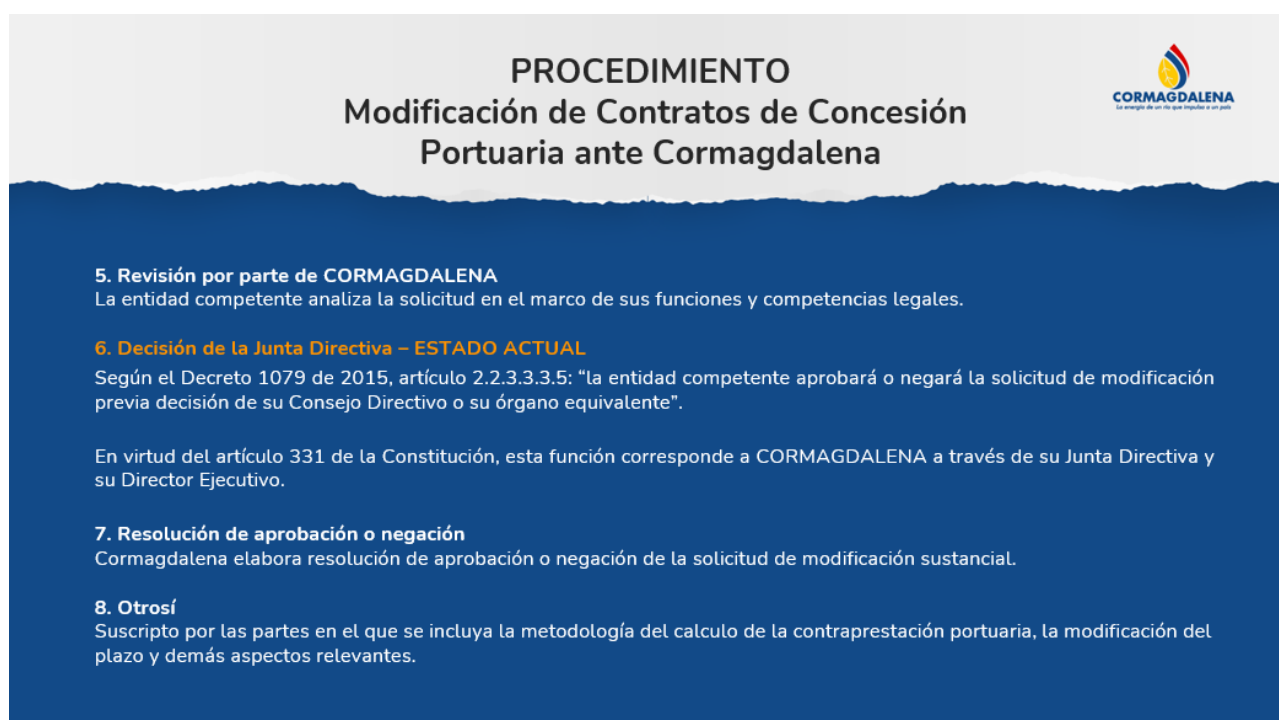
Procedimiento
Modificación de Contratos de Concesión
Portuaria ante Cormagdalena
(Ley 1 de 1991 Art. 17)

1. Radicación formal de la solicitud
El concesionario presenta su solicitud de modificación sustancial del contrato ante CORMAGDALENA.
El contenido de dicha solicitud se encuentra reglamentado en la Ley 1 de 1992 y en el Decreto 1079 de 2015.

2. Publicación de avisos en diarios de amplia circulación nacional
Conforme al artículo 10 de la Ley 1ª de 1991 y el Decreto 1079 de 2015, se debe publicar en medios de amplia circulación la intención de modificación del contrato de concesión

3. Traslado a entidades para coordinación institucional
De acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1ª de 1991, CORMAGDALENA remite la solicitud a: alcaldía respectiva, DIAN, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Superintendencia de Transporte, autoridad ambiental y DIMAR. Sus conceptos son consultivos, no vinculantes ni obligatorios.

4. Audiencia pública
Conforme al Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.3.3.3.5, debe convocarse audiencia pública para que el concesionario explique el alcance de su modificación y se discutan observaciones, si las hubiere.



PROCEDIMIENTO
Modificación de Contratos de Concesión
Portuaria ante Cormagdalena

5. Revisión por parte de CORMAGDALENA
La entidad competente analiza la solicitud en el marco de sus funciones y competencias legales.

6. Decisión de la Junta Directiva – ESTADO ACTUAL
Según el Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.3.3.3.5: "la entidad competente aprobará o negará la solicitud de modificación previa decisión de su Consejo Directivo o su órgano equivalente".

En virtud del artículo 331 de la Constitución, esta función corresponde a CORMAGDALENA a través de su Junta Directiva y su Director Ejecutivo.

7. Resolución de aprobación o negación
Cormagdalena elabora resolución de aprobación o negación de la solicitud de modificación sustancial.

8. Otrosí
Suscripto por las partes en el que se incluya la metodología del cálculo de la contraprestación portuaria, la modificación del plazo y demás aspectos relevantes.

Afirmó que Cormagdalena ha adelantado la revisión técnica y jurídica con su equipo institucional, en cumplimiento de sus funciones, y que el punto que actualmente se somete a consideración es la autorización de facultades al Director para continuar con el procedimiento, a fin de que la decisión final, de aprobación o negación se adopte mediante resolución motivada.

El Director Ejecutivo, Álvaro José Redondo Castillo, explicó que el punto 6 del procedimiento corresponde a la etapa en la cual la Junta Directiva debe decidir si otorga o no las facultades al Director de Cormagdalena para continuar con el trámite de las solicitudes de modificación o prórroga de las concesiones portuarias, lo cual a su criterio no implicaba decidir sobre la aprobación o negación de las prórrogas, sino determinar si se concedían las facultades necesarias para que la Dirección Ejecutiva emitiera la resolución definitiva, ya sea favorable o desfavorable, de conformidad con el marco legal aplicable.

Insistió en que la Corporación ha sido diligente y transparente, atendiendo todos los requerimientos y observaciones formuladas por los miembros de la Junta y los ministerios. Expresó que lamenta la falta de confianza hacia el trabajo técnico de la entidad, la cual ha entregado cada radicación y soporte con evidencia clara y verificable. Concluyó señalando que, si existen interpretaciones jurídicas diferentes a las asumidas por Cormagdalena, serán los organismos de control los llamados a determinar si las actuaciones de la entidad se ajustaron o no al marco normativo vigente. Cerró su intervención solicitando al Subdirector Comercial, doctor Perito Pereira, que presentara a la Junta Directiva las respuestas detalladas a cada una de las observaciones formuladas en el transcurso del proceso.

Después de la intervención del Director Ejecutivo de Cormagdalena, la Presidenta de la Junta concedió el uso de la palabra al doctor Ernesto Ortiz Díaz, delegado del Ministerio de Transporte, quien inició agradeciendo la exposición realizada y expresó que deseaba dejar dos reflexiones centrales para la Junta, particularmente en relación con las responsabilidades que recaen tanto sobre Cormagdalena como sobre los miembros del cuerpo colegiado.

Explicó que hablar de prórrogas puede parecer un asunto simple, pero en los contratos de concesión, especialmente aquellos que implican la explotación de bienes de uso público, no puede tratarse como una mera extensión temporal. Señaló que, desde el punto de vista jurídico y económico, toda prórroga constituye una verdadera adición al contrato, ya que prolongar el tiempo de ejecución equivale a adicionar recursos. *“El tiempo es explotación, y la explotación del bien público genera valor económico; por tanto, cada prórroga implica adicionar recursos al contrato”*, precisó.

Indicó que no reconocer ese alcance sería un error conceptual, pues, en la práctica, una prórroga altera la ecuación económica del contrato y puede llevar a superar los límites permitidos para las adiciones. Advirtió que resulta indispensable verificar si existen mecanismos que permitan controlar el momento en que se alcance el tope legal de adición, dado que extender un contrato sin ese análisis podría convertirlo en un riesgo financiero significativo para la entidad. Añadió que esta interpretación no era nueva, sino que ha sido la forma en que históricamente se ha entendido la figura, tal como lo reconocen los criterios del Consejo de Estado y la normativa contractual, incluyendo la Ley 1150 de 2007, que asimila las prórrogas al concepto de adiciones en dinero.

Durante su intervención, la doctora Maria Fernanda Rojas, intervino brevemente para precisar que el punto mencionado por el delegado se refiere a la explotación del bien público y no a la inversión de recursos estatales. Ante ello, el doctor Ortiz reiteró que, aunque no haya desembolso directo de recursos públicos, el hecho de permitir la explotación de un bien público implica un valor económico y, por tanto, una adición al contrato.

Explicó que, en términos estrictos, el tiempo concedido adicionalmente equivale a un beneficio económico para el concesionario, de modo que toda prórroga debe analizarse con la misma rigurosidad que una adición presupuestal. Comparó este principio con otros esquemas del sector transporte, señalando que incluso en sistemas como el RUNT se aplica la misma lógica: *“una prórroga es tiempo, y el tiempo es dinero”*.

En la parte final de su intervención, el delegado destacó que la Junta Directiva tiene plena competencia para aprobar o negar la autorización solicitada, y que esa decisión no es meramente formal ni de trámite. Insistió en que los miembros de la Junta no son simples invitados al proceso, sino que tienen la responsabilidad jurídica y ética derivada de su voto: autorizar implica asumir la corresponsabilidad frente a los efectos de la decisión, así como no autorizar supone cerrar el trámite y buscar una alternativa contractual distinta.

Concluyó manifestando su agradecimiento y reiterando la importancia de que los miembros de la Junta ejerzan su voto con total conocimiento de causa y en observancia de sus deberes legales, pues las decisiones sobre la prórroga de concesiones portuarias no son actos de mero trámite, sino decisiones de alto impacto jurídico y económico para el Estado.

Después de la intervención del doctor Ernesto Ortiz Díaz, la Presidenta de la Junta dio la palabra a la doctora Sorrel Parisa Aroca Rodríguez, delegada del Ministerio de Minas y Energía, quien intervino agradeciendo el uso de la palabra y dirigiéndose a los miembros del cuerpo colegiado con un tono respetuoso y reflexivo.

Inició señalando que hablaba desde una doble perspectiva: por un lado, como exservidora pública elegida por voto popular, y por otro, como actual representante del Ministerio de Minas y Energía. Indicó que entendía las responsabilidades y presiones que enfrentan los mandatarios locales presentes en la Junta, pero enfatizó que, en este tipo de decisiones, más allá de la voluntad política o administrativa, debe primar el principio de responsabilidad frente a los bienes públicos.

Reconoció que el Director de Cormagdalena, en su calidad de gerente, estaba cumpliendo con su deber al defender sus actuaciones y presentar las alternativas necesarias para garantizar la continuidad de los servicios portuarios. Sin embargo, subrayó que la Junta Directiva debía ejercer un rol de control y verificación antes de otorgar cualquier tipo de autorización, insistiendo en que *“a la Junta le corresponde revisar para poder autorizar”*.

Precisó que, pese a los múltiples requerimientos realizados desde las sesiones anteriores, aún subsisten aspectos que no han sido plenamente resueltos. Entre ellos, destacó la falta de información sobre los análisis de riesgos y los planes de contingencia que deben acompañar las solicitudes de prórroga. Señaló que la aprobación de extensiones contractuales sin contar con estos elementos podría exponer a la entidad a riesgos no gestionados, contrarios a los principios de planeación y precaución.


Asimismo, observó que las proyecciones financieras presentadas utilizan la metodología establecida en el documento Conpes 3744, sin que exista certeza de que esta se encuentre actualizada o sea financieramente prudente frente a compromisos de largo plazo, como los que implican las prórrogas por veinte años adicionales. Mencionó además que cada una de las solicitudes presenta particularidades que ameritan atención individual, citando los casos de las sociedades portuarias de Mardique, Río Grande, Monómeros y Pimsa, cuyas observaciones técnicas aún no habían sido resueltas.

La delegada también llamó la atención sobre la falta de participación de los representantes de las entidades territoriales en las reuniones de preguntas, resaltando que en la última de ellas, convocada precisamente para garantizar la inclusión de los gobiernos locales, varios alcaldes y gobernadores no estuvieron presentes. Señaló que esta ausencia limitaba el conocimiento de las autoridades territoriales sobre el alcance real de las solicitudes, especialmente considerando que muchos municipios no cuentan con equipos técnicos especializados para evaluar este tipo de temas.


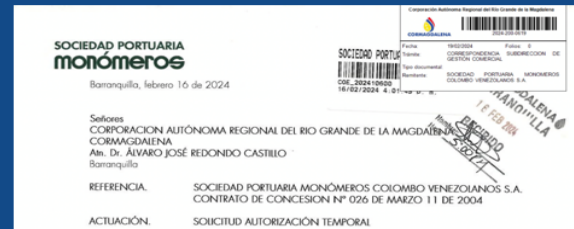
Concluyó señalando que su intervención no debía interpretarse como una oposición, sino como un llamado a actuar con prudencia y proporcionalidad. Reiteró la importancia de resolver todas las inquietudes antes de adoptar una decisión definitiva, dado que lo que se estaba discutiendo no era un simple trámite, sino la autorización para que el Director Ejecutivo de Cormagdalena pueda celebrar, modificar o prorrogar contratos de concesión sobre bienes públicos. Agradeció la atención de la Junta y expresó su respeto hacia todos los miembros, indicando que su posición se sustentaba tanto en argumentos jurídicos como en el compromiso con la responsabilidad institucional.

Culminada la intervención se continua con el desarrollo del punto cuarto del orden dia en cuanto al punto denominado respuesta a las observaciones de Pre-Juntas, así:

RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES DE PREJUNTAS - AUTORIZACIÓN TEMPORAL: SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A.




**Sociedad Portuaria Monómeros
Colombo Venezolanos S.A.**
Contrato de Concesión Portuaria No. 026 de 2004

 <p>SOCIEDAD PORTUARIA monómeros Barranquilla, febrero 7 de 2024</p> <p>Señoras: CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA - CORMAGDALENA Ab. Dr. ALVARO JOSÉ REDONDO CASTILLO Barranquilla</p> <p>REFERENCIA: SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A. CONTRATO DE CONCESION N° 026 DE MARZO 11 DE 2004</p> <p>ACTUACIÓN: SOLICITUD DE PRÓRROGA Y MODIFICACION CONTRATO DE CONCESION N° 026 DE MARZO 11 DE 2004</p>	 <p>SOCIEDAD PORTUARIA monómeros Barranquilla, febrero 16 de 2024</p> <p>Señoras: CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA - CORMAGDALENA Ab. Dr. ALVARO JOSÉ REDONDO CASTILLO Barranquilla</p> <p>REFERENCIA: SOCIEDAD PORTUARIA MONÓMEROS COLOMBO VENEZOLANOS S.A. CONTRATO DE CONCESION N° 026 DE MARZO 11 DE 2004</p> <p>ACTUACIÓN: SOLICITUD AUTORIZACIÓN TEMPORAL</p>	<p>Fechas de radicación:</p> <ul style="list-style-type: none">- 9 de febrero de 2024: radicación de solicitud de prórroga y modificación del Contrato de Concesión No. 026 de 2004.- 19 de febrero de 2024: radicación solicitud autorización temporal (16 Feb recibió en físico)- 30 de abril de 2024: radicación complementaria y respuesta a requerimiento. <p>El contrato fue suscrito en mayo del 2004 ambas solicitudes fueron ante del vencimiento del mismo .</p> <p>Nota aclaratoria: No fue en diciembre de 2024, como afirmó un abogado del Ministerio de Transporte; el radicado de diciembre correspondía a un trámite dentro de la solicitud, pero la prórroga se pidió oportunamente en febrero 2024.</p>
--	---	---

Concedido el uso de la palabra al Subdirector Comercial, doctor Pedrito Pereira, este abrió respondiendo las inquietudes planteadas y precisó que la primera era sobre Monómeros. Indicó que a Cormagdalena le habían cuestionado las fechas de radicación y que la verificación muestra que fueron anteriores al vencimiento del contrato: la sociedad presentó solicitud de prórroga el 9 de febrero de 2024, y luego, el 19 de febrero de 2024, radicó la solicitud de autorización temporal; el 30 de abril de 2024 realizó una radicación complementaria. Señaló que toda esa información fue enviada de nuevo el 30 de septiembre, “en el mismo instante de la pregunta”, y que, ante la observación de que algunos soportes tenían sellos manuales, al día siguiente remitieron los radicados del sistema de gestión documental. Concluyó que, en el caso de Monómeros, la trazabilidad de radicaciones quedó “completamente comprobada”.

AUTORIZACIÓN TEMPORAL SOCIEDAD PORTUARIA RÍO GRANDE S.A



Sociedad Portuaria Río Grande S.A
Contrato de Concesión Portuaria No. 029 de 2004

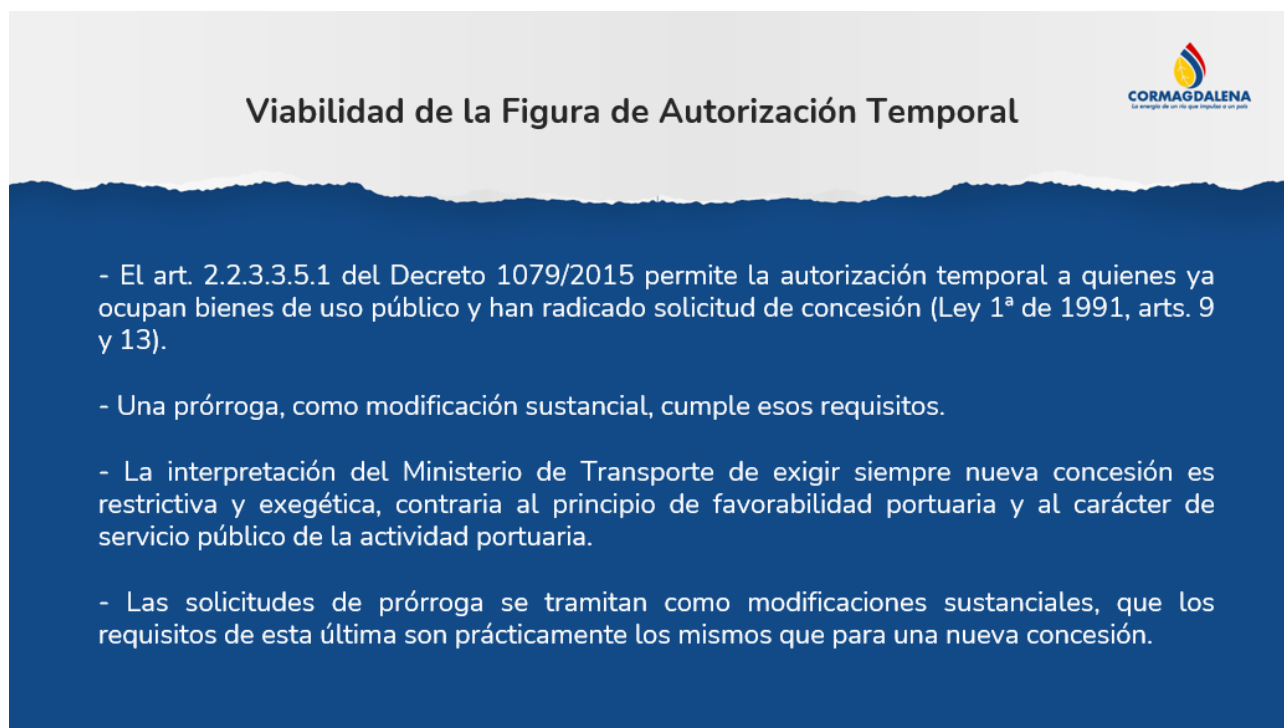
Fechas de radicación:

- 17 de julio de 2023: solicitud de prórroga del Contrato No. 029 de 2004.
- 23 de agosto de 2024: solicitud de autorización temporal (art. 2.2.3.3.5.1, Decreto 1079/2015).
- 25 de noviembre de 2024: autorización temporal otorgada mediante Resolución 000332 de 2024, por un (1) año .

El contrato inicial se suscribió en diciembre de 2004 , finalizaba en diciembre del 2024 . Ambas solicitudes de prórroga y autorización temporal fueron antes del vencimiento del contrato.

En su intervención sobre el caso de Río Grande, el doctor Pedrito Pereira explicó que, aunque no se había solicitado nuevamente la información sobre esta sociedad portuaria, Cormagdalena ya contaba con toda la trazabilidad documental del proceso desde el 8 de mayo, fecha en la cual se remitió por primera vez la información completa. Aclaró que cada vez que los ministerios o miembros de la Junta realizan una “pregunta”, la entidad vuelve a enviar toda la información de soporte y, al finalizar cada sesión, se remite nuevamente lo solicitado, garantizando así la transparencia del procedimiento y la trazabilidad de las actuaciones.

VIABILIDAD DE LA FIGURA AUTORIZACION TEMPORAL



Viabilidad de la Figura de Autorización Temporal

- El art. 2.2.3.3.5.1 del Decreto 1079/2015 permite la autorización temporal a quienes ya ocupan bienes de uso público y han radicado solicitud de concesión (Ley 1ª de 1991, arts. 9 y 13).
- Una prórroga, como modificación sustancial, cumple esos requisitos.
- La interpretación del Ministerio de Transporte de exigir siempre nueva concesión es restrictiva y exegética, contraria al principio de favorabilidad portuaria y al carácter de servicio público de la actividad portuaria.
- Las solicitudes de prórroga se tramitan como modificaciones sustanciales, que los requisitos de esta última son prácticamente los mismos que para una nueva concesión.

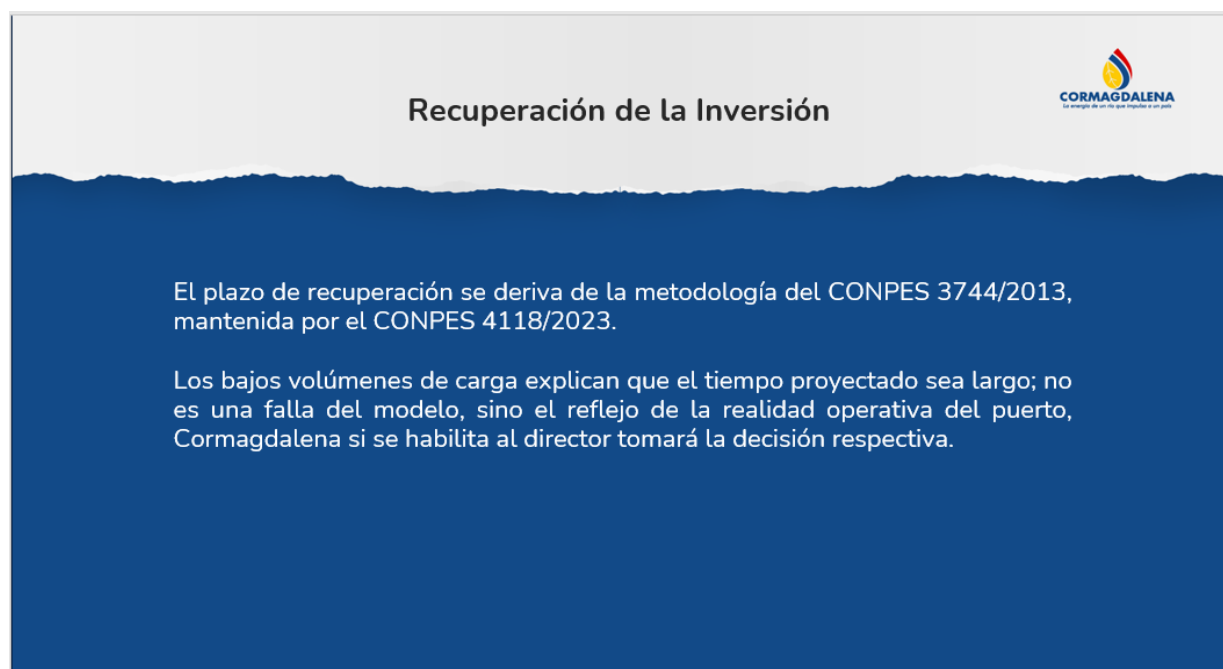
Sobre la viabilidad de la figura de autorización temporal, explicó que el Director Ejecutivo ya había presentado su posición institucional, sustentada en el principio de favorabilidad portuaria y de servicio público. Señaló que el Ministerio de Transporte interpreta de forma restrictiva la norma, considerando que la autorización temporal solo aplica para solicitudes de concesión.

Sin embargo, al confrontar las disposiciones legales, Cormagdalena concluyó que los requisitos exigidos por la ley para solicitar una concesión o una prórroga son prácticamente los mismos: publicación de avisos en diarios de amplia circulación, espera del término para oposiciones, realización de audiencias públicas y revisión técnica y jurídica del expediente.

Aclaró expresamente que Cormagdalena no sostiene que la solicitud de concesión y la de prórroga sean figuras equivalentes, sino que los procedimientos son similares en sus exigencias formales y materiales. Resaltó que las autorizaciones temporales otorgadas por la Dirección Ejecutiva son actos administrativos debidamente fundamentados, con plena validez jurídica, que no han sido demandados, que se encuentran vigentes y que permiten la continuidad de la operación portuaria y el recaudo de la contraprestación correspondiente.

Concluye el abogado, que las solicitudes fueron presentadas en los tiempos, la autorización temporal fue procedente y Cormagdalena actuó dentro de la ley los principios de favorabilidad del servicio público.

MODIFICACIÓN DEL PLAZO - PORTUARIA PUERTO PIMSA S.A.



Recuperación de la Inversión

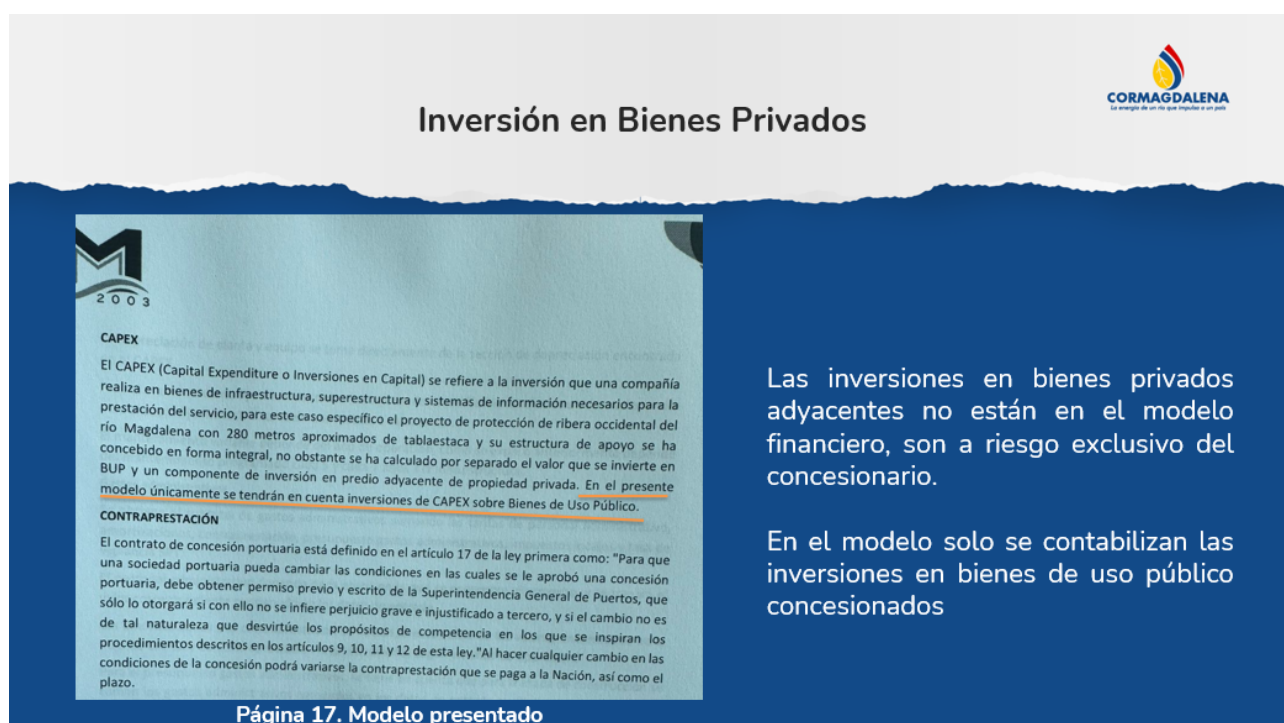
El plazo de recuperación se deriva de la metodología del CONPES 3744/2013, mantenida por el CONPES 4118/2023.

Los bajos volúmenes de carga explican que el tiempo proyectado sea largo; no es una falla del modelo, sino el reflejo de la realidad operativa del puerto, Cormagdalena si se habilita al director tomará la decisión respectiva.

En la intervención del doctor Pedrito Pereira sobre la Sociedad Portuaria PIMSA S.A., durante la Junta Directiva n.º 177 de Cormagdalena celebrada el 2 de octubre de 2025, el subdirector respondió las inquietudes planteadas por el Ministerio de Minas y Energía relacionadas con la metodología de cálculo de la contraprestación y los alcances del contrato en trámite de prórroga.

Explicó que los contratos iniciales fueron suscritos antes de la entrada en vigencia del Documento CONPES 3744 de 2013, pero que en la propuesta actual el concesionario acoge tanto este documento como el CONPES 4118 de 2023, el cual actualizó al anterior sin modificar la estructura metodológica en cuanto a la forma en que se calcula la inversión, la recuperación y el pago de la contraprestación. Indicó que, conforme a la revisión técnica y financiera realizada por la entidad, las solicitudes se ajustan a la nueva metodología establecida, lo que incluso representaría un incremento en la contraprestación que pagan los usuarios si se llegara a autorizar la prórroga.

En relación con PIMSA S.A., explicó que se trata de un puerto ubicado en Sabanagrande, Atlántico, de tamaño reducido y con una movilización aproximada de 100.000 toneladas por año. Señaló que la inversión propuesta asciende a tres millones y medio de dólares, más quinientos mil dólares adicionales en un bien adyacente de propiedad privada, aclarando que, según el modelo financiero presentado, dicha inversión privada no forma parte del esquema de recuperación de inversión, por lo que no afecta el cálculo de la contraprestación ni implica erogaciones públicas.



Inversión en Bienes Privados

Las inversiones en bienes privados adyacentes no están en el modelo financiero, son a riesgo exclusivo del concesionario.

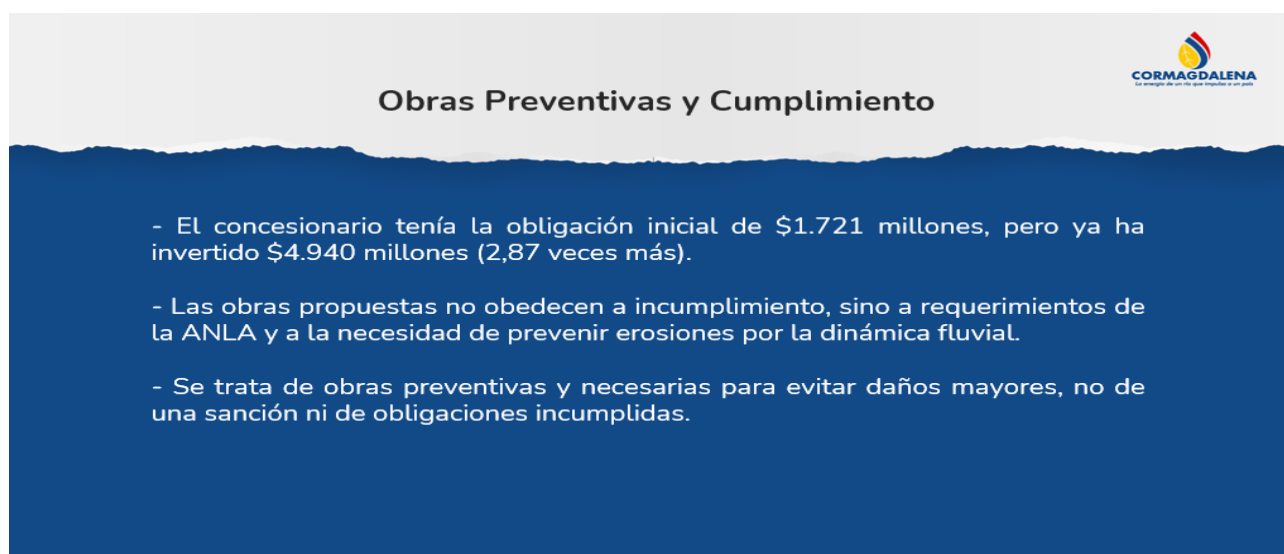
En el modelo solo se contabilizan las inversiones en bienes de uso público concesionados

Página 17. Modelo presentado

CAPEX
El CAPEX (Capital Expenditure o Inversiones en Capital) se refiere a la inversión que una compañía realiza en bienes de infraestructura, superestructura y sistemas de información necesarios para la prestación del servicio, para este caso específico el proyecto de protección de ribera occidental del río Magdalena con 280 metros aproximados de tablaestaca y su estructura de apoyo se ha concebido en forma integral, no obstante se ha calculado por separado el valor que se invierte en BUP y un componente de inversión en predio adyacente de propiedad privada. En el presente modelo únicamente se tendrán en cuenta inversiones de CAPEX sobre Bienes de Uso Público.

CONTRAPRESTACIÓN
El contrato de concesión portuaria está definido en el artículo 17 de la ley primera como: "Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a tercero, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de esta ley." Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.

Reiteró que en el documento del concesionario se especifica que únicamente se tendrán en cuenta las inversiones CAPEX sobre bienes de uso público, y que los bienes adyacentes privados no se incluyen en el modelo financiero. Subrayó que el contrato de concesión no representa gasto público alguno, sino ingresos para la Corporación por concepto del uso de bienes de uso público.



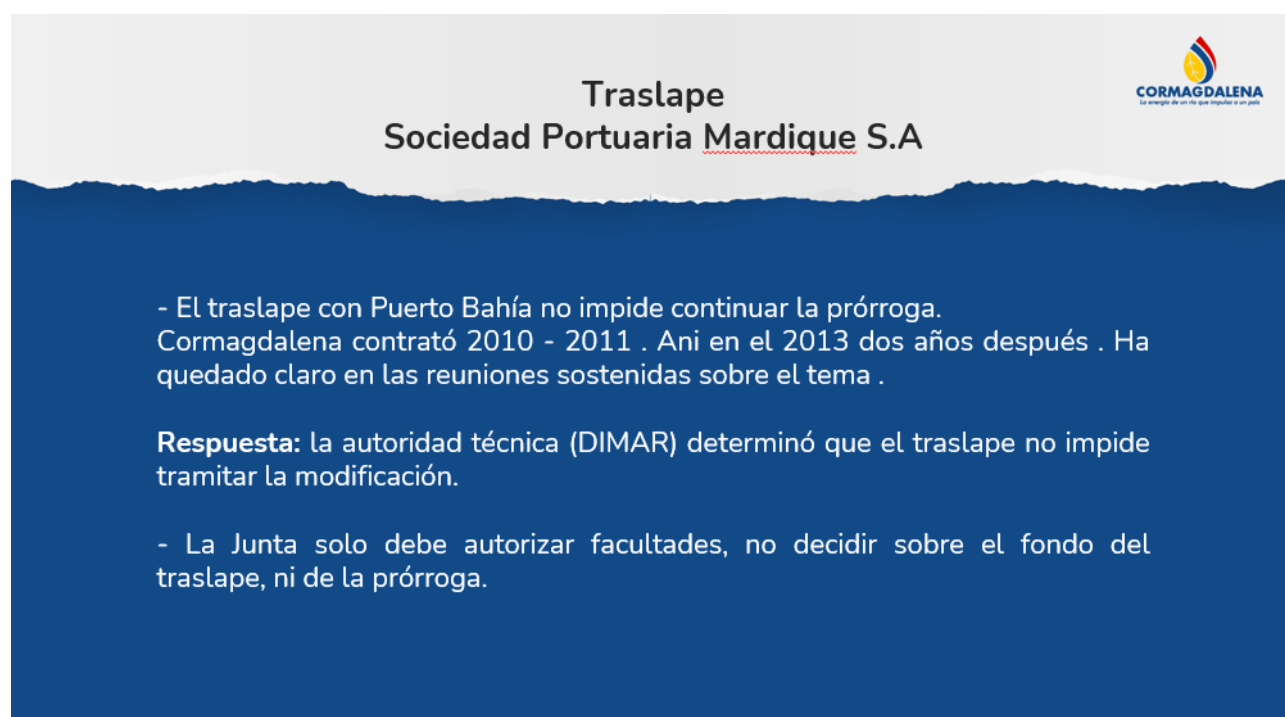
Obras Preventivas y Cumplimiento

- El concesionario tenía la obligación inicial de \$1.721 millones, pero ya ha invertido \$4.940 millones (2,87 veces más).
- Las obras propuestas no obedecen a incumplimiento, sino a requerimientos de la ANLA y a la necesidad de prevenir erosiones por la dinámica fluvial.
- Se trata de obras preventivas y necesarias para evitar daños mayores, no de una sanción ni de obligaciones incumplidas.

Añadió que la solicitud de prórroga se sustenta también en un concepto emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en julio de 2024, mediante el cual se solicita al concesionario realizar obras de protección para prevenir la erosión en el área concesionada. Explicó que estas obras son de carácter preventivo y no por incumplimiento, y que la empresa requiere un mayor plazo para poder ejecutar las inversiones y recuperar su costo, dado que la concesión actual vence en octubre de 2026.

El doctor Pereira indicó que la decisión que debe adoptar la Junta Directiva debe orientarse por el principio de responsabilidad de la función pública, recordando que las concesiones de Monómeros vencen en mayo de 2026 y las de PIMSA en octubre del mismo año, por lo que resulta necesario definir una posición institucional antes de dichos vencimientos, con base en los análisis técnicos y jurídicos correspondientes.

TRASLAPE – SOCIEDAD PORTUARIA MARDIQUE S.A



Traslape
Sociedad Portuaria Mardique S.A

- El traslape con Puerto Bahía no impide continuar la prórroga. Cormagdalena contrató 2010 - 2011 . Aní en el 2013 dos años después . Ha quedado claro en las reuniones sostenidas sobre el tema .

Respuesta: la autoridad técnica (DIMAR) determinó que el traslape no impide tramitar la modificación.

- La Junta solo debe autorizar facultades, no decidir sobre el fondo del traslape, ni de la prórroga.

En la parte final de su exposición, el doctor Pedrito Pereira retomó el análisis de la Sociedad Portuaria Mardique S.A., señalando que este tema había sido ampliamente discutido en sesiones anteriores y que, según recordó, era la sexta vez que se presentaba ante la Junta Directiva. Indicó que, en cada una de esas ocasiones, Cormagdalena ha entregado toda la información técnica, jurídica y administrativa requerida, reiterando su disposición permanente para aclarar cualquier inquietud que surja sobre el caso.


Precisó que la situación de Mardique no corresponde a un conflicto originado por Cormagdalena, sino a un hecho posterior derivado de decisiones adoptadas por otras autoridades. Explicó que la Corporación otorgó la concesión a la Sociedad Portuaria Mardique entre los años 2010 y 2011 y que, dos años después, otra entidad emitió una concesión sobre las mismas coordenadas, generando un traslape parcial en el área. Reiteró que esta circunstancia no es imputable a Cormagdalena y que ha sido objeto de revisión y verificación en varias reuniones con los ministerios y con la autoridad marítima.

El subdirector enfatizó que la Dirección General Marítima (DIMAR) ha emitido concepto técnico en el que se indica que el traslape es un asunto meramente operativo y que no impide continuar con el trámite administrativo de la solicitud de prórroga. Señaló que esta posición ha sido confirmada en dos oportunidades por escrito, y que Cormagdalena ha remitido dichos conceptos a los miembros de la Junta, con el propósito de dejar constancia de que no existe obstáculo técnico ni jurídico para proseguir con el proceso.

Aclaró nuevamente que la Junta Directiva no tiene competencia para pronunciarse sobre el fondo del traslape ni sobre la decisión de aprobar o negar las prórrogas, sino únicamente para autorizar al Director Ejecutivo a continuar con el trámite y la evaluación de las solicitudes, conforme a los procedimientos establecidos en la ley. También precisó que las autorizaciones temporales previamente expedidas son actos administrativos válidos y vigentes, sustentados en los principios de legalidad y favorabilidad portuaria.


SOLICITUDES DE MODIFICACIÓN O CONTRATO DE CONCESIÓN PORTUARIA

Solicitudes de Modificación o Contrato de Concesión Portuaria



Concesión	Solicitud	Actividad Principal	Carga	Fecha de Vencimiento
Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.	Solicitud de Prórroga	Importación de materias primas para la producción de fertilizantes y abastecimiento agrícola nacional.	Graneles secos: urea, fosfatos, potasio, carbonato de sodio, roca fosfórica y fertilizantes.	Mayo/2026
Sociedad Portuaria Río Grande S.A	Solicitud de Prórroga	Terminal de granel sólido y coque, orientado a exportación e importación por el río Magdalena.	Carbón, coque y derivados.	Enero/2026

Solicitudes de Modificación o Contrato de Concesión Portuaria



Concesión	Solicitud	Actividad Principal	Carga	Fecha de Vencimiento
Sociedad Portuaria <u>Mardique S.A</u>	Solicitud de Prórroga	Puerto multipropósito de servicio público para operaciones marítimas y fluviales.	Graneles minerales y secos, líquidos, carga general, Ro-Ro, hidrocarburos de transición y contenedores.	Enero/2030
Portuaria Puerto PIMSA S.A.	Modificación de Plazo	Terminal multipropósito especializado en graneles y carga de importación/exportación en Barranquilla.	Graneles, carga general y contenedores.	Octubre/2026

Posteriormente, el doctor Pereira hizo un recuento detallado de las características de cada sociedad portuaria bajo análisis, indicando que:

- La Sociedad Portuaria Colombo Venezolana (Monómeros) tiene como actividad principal la importación de materias primas para fertilizantes agrícolas, con carga a granel seco, y su concesión vence en mayo de 2026.
- La Sociedad Portuaria Río Grande opera un terminal de granel sólido, con transporte de carbón coque y térmico, y su concesión vence en diciembre de 2026.
- La Sociedad Portuaria Mardique S.A. es un puerto multipropósito de servicio público, marítimo y fluvial, que maneja graneles líquidos, hidrocarburos y carga general, con vencimiento de la concesión en 2030.
- La Sociedad Portuaria PIMSA S.A. es un terminal especializado en graneles y carga general ubicado en el municipio de Sabanagrande, Atlántico, cuya concesión vence en octubre de 2026.

CONTRAPRESTACIONES AÑO 2024 - CONTRAPRESTACIONES ESPERADAS ANUALES



Contraprestaciones Año 2024 Contraprestaciones Esperadas Anuales

Concesión	Contraprestación Año 2024	Contraprestación Esperada - ANUAL (Conpes 3744 - 4118)	% de Aumento - ANUAL
Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A.	\$334.286.984	\$600.950.000	79,8% (\$266.663.016)
Sociedad Portuaria Río Grande S.A	\$581.420.814	\$2.732.000.000	369,9% (\$2.150.579.186)
Sociedad Portuaria <u>Mardique</u> S.A	\$400.305.249	\$4.422.000.000	1.004,7% (\$4.021.694.751)
Portuaria Puerto PIMSA S.A.	\$113.784.121	\$600.000.000	300,41% (\$600.000.000.)

Al exponer los cálculos preliminares de la aplicación de la metodología actualizada de los Documentos CONPES 3744 de 2013 y 4118 de 2023, informó que las contraprestaciones anuales proyectadas serían las siguientes:

- Monómeros pasaría de 334 millones a aproximadamente 601 millones de pesos.
- Río Grande pasaría de 581 millones a 2.732 millones de pesos.
- Mardique pasaría de 400 millones a cerca de 4.422 millones de pesos.
- PIMSA pasaría de 113 millones a 600 millones de pesos.

Explicó que estas proyecciones, aunque preliminares, evidencian un incremento importante en los ingresos propios de Cormagdalena, lo que representa una oportunidad para fortalecer la inversión institucional en el río Magdalena.

Concluyó recordando que, en todas las sesiones anteriores, Cormagdalena ha mostrado apertura total frente a los requerimientos de los ministerios, insistiendo en que la entidad mantiene su disposición para atender cualquier solicitud de información adicional. Finalmente, reiteró que el objetivo del punto era permitir a la Junta deliberar y decidir sobre la autorización de facultades al Director Ejecutivo de Cormagdalena para continuar con el trámite de evaluación de las solicitudes de prórroga.

El Director Ejecutivo, doctor Álvaro José Redondo Castillo, intervino señalando: “*Señora Presidente, esta es la presentación que queríamos hacer, tratando de darle nuevamente respuesta a algunas de las observaciones que nos han hecho en las diferentes preguntas. Y bueno, nos encontramos en el punto número cuatro, para que, indiscutiblemente, la Junta Directiva, en su saber y entender, pueda tomar una decisión. Señora Ministra.*”

¿Autoriza la Junta Directiva al Director de Cormagdalena para que decida sobre la modificación sustancial o prórroga de los contratos de concesión?

Artículo 17 de la Ley 1 del 1991
Decreto 1079 del 2015 – Art.2.2.3.3.3.5

Tras su intervención, la Ministra de Transporte y Presidenta de la Junta tomó la palabra y manifestó: *“Perfecto, secretario, sigamos con el orden del día. Continúa la intervención del doctor Guillermo. Quiero pedirle que detalle y pueda nuevamente, pero con mayor precisión, demostrar que en efecto la información que se ha solicitado no ha sido allegada, que ha sido incompleta, no es clara y aún hay aclaraciones pendientes. Entonces, doctor Guillermo Salazar, tiene usted la palabra.”*

El doctor Guillermo Salazar, asesor jurídico del Ministerio de Transporte, intervino manifestando que su exposición se realizaría en tres puntos particulares y concretos. En primer lugar, se referiría al régimen de responsabilidad aplicable a los miembros de la Junta Directiva conforme a la Ley 222; en segundo término, a los supuestos de hecho relacionados con los contratos objeto de discusión; y, finalmente, a las consideraciones jurídicas que, a la luz de la normatividad vigente, sustentan la posición del Ministerio de Transporte.

En desarrollo del primer punto, explicó que el artículo 22 de la Ley 222 dispone que los miembros de las Juntas Directivas son considerados administradores, razón por la cual les resulta aplicable lo establecido en el numeral segundo del artículo 23 de la misma norma, que impone el deber de velar por el estricto cumplimiento de la ley. Indicó que la inobservancia de tales deberes genera la responsabilidad prevista en el artículo 24 de la Ley 222, que establece la responsabilidad solidaria cuando se incumple la ley por parte de los miembros de la Junta Directiva o de la entidad. Destacó además que este artículo consagra una presunción de culpa que implica una inversión de la carga de la prueba, de modo que corresponde a los miembros de la Junta demostrar que actuaron con la debida diligencia y cuidado para evitar cualquier infracción normativa. Señaló que este principio es de la mayor importancia en el contexto de la decisión que se discute, pues sus efectos pueden generar consecuencias jurídicas directas para los miembros de la Junta.

Al abordar el segundo punto, advirtió que se trata de dos contratos cuyas vigencias contractuales ya expiraron, ambos vencidos en el año 2024. Precisó que, según lo expuesto y conforme a la información recibida, los concesionarios radicaron solicitudes de prórroga dentro de la vigencia contractual; sin embargo, la respuesta otorgada por Cormagdalena fue el otorgamiento de licencias temporales, asimilando ambas figuras. Aclaró que si bien la prórroga y la licencia temporal buscan resolver un mismo problema, consistente en evitar la interrupción de la prestación del servicio, son mecanismos jurídicamente distintos.

Explicó que la prórroga presupone la existencia del contrato y su objetivo es prolongar su vigencia en el tiempo, mientras que la licencia temporal se concede durante la etapa de formación del contrato de concesión, cuando aún no existe contrato perfeccionado, y se otorga para habilitar la prestación del servicio mientras se cumplen las formalidades contractuales. En ese sentido, sostuvo que la licencia temporal no era la figura adecuada, dado que en este caso no se había radicado una solicitud de concesión, sino de prórroga. Lo prudente y jurídicamente procedente habría sido tramitar la solicitud bajo la figura de la prórroga, no mediante una licencia temporal.

Añadió que, al día de la sesión, los contratos ya no se encontraban vigentes porque había vencido el plazo inicialmente pactado y no se habían prorrogado. En consecuencia, no era posible jurídicamente hablar de prórroga, toda vez que, conforme a lo dispuesto por el Consejo de Estado, para que proceda una prórroga debe existir un contrato vigente, y cualquier intento de prorrogar un contrato vencido es nulo de manera absoluta. Indicó que ello no solo representa una imposibilidad jurídica, al pretender revivir una situación que se extinguió por vencimiento del plazo, sino también un desconocimiento del principio de legalidad contractual. Pretender extender o revivir un contrato ya extinguido mediante una licencia temporal constituye una actuación contraria al ordenamiento jurídico.

En el tercer punto de su intervención, el doctor Salazar reiteró que, desde la perspectiva del Ministerio de Transporte, la consideración jurídica es clara: los contratos objeto de análisis no existen en la realidad jurídica por haber vencido su vigencia, y por tanto no es posible tramitar prórrogas sobre ellos. A su juicio, la figura de la licencia temporal otorgada no era jurídicamente procedente para mantener la explotación de un bien público una vez vencido el contrato original.

Finalizó señalando que, si bien reconoce que Cormagdalena ha remitido información en atención a los requerimientos del Ministerio, el tiempo transcurrido entre el envío de dicha información y la realización de la presente Junta Directiva resultó insuficiente para efectuar un análisis técnico y jurídico completo. En consecuencia, recordó que el Ministerio solicitó el aplazamiento de esta sesión con el fin de contar con un plazo razonable que permitiera evaluar integralmente los antecedentes, documentos y soportes de las solicitudes presentadas. Concluyó agradeciendo a la señora Ministra y al señor Director Ejecutivo de Cormagdalena por la palabra concedida.

Posteriormente, el Doctor Juan Pablo Vélez Castellanos, representante de Ecopetrol intervino solicitando una precisión frente a la exposición realizada por el doctor Guillermo Salazar. Indicó que deseaba conocer con exactitud a cuál o cuáles concesiones hacía referencia el Ministerio de Transporte cuando manifestó que los contratos objeto de estudio se encontraban vencidos, toda vez que en el marco de la sesión se estaban analizando varias solicitudes de prórroga y no todas correspondían a la misma situación jurídica o de vigencia.

En respuesta, el doctor Guillermo Salazar aclaró que los contratos a los que hacía referencia en su intervención correspondían a dos concesiones que, según la información con la que cuenta el Ministerio, ya cumplieron su término contractual en el año 2024, razón por la cual no se encontraban vigentes al momento de la sesión. Señaló que el Ministerio se basó en los documentos allegados por Cormagdalena y por los propios concesionarios, en los cuales se evidencia que la fecha de expiración había sido superada, y que, en consecuencia, cualquier actuación tendiente a extender su plazo carecería de fundamento legal.

Concluyó reiterando que la figura de la prórroga solo es procedente cuando el contrato está vigente, y que en los casos mencionados ello no se cumple. Reiteró además que las licencias temporales otorgadas no constituyen un mecanismo válido para revivir una concesión vencida ni para sustituir el procedimiento de una nueva concesión conforme a la ley.

Seguidamente, el doctor Guillermo Salazar manifestó que, frente a los dos contratos de concesión a los que había hecho referencia en su intervención, consideraba pertinente otorgar el uso de la palabra a otra funcionaria del Ministerio de Transporte, quien contaba con observaciones específicas relacionadas con la trazabilidad documental de dichos expedientes.

Acto seguido, intervino la doctora Natalie Neira, integrante del equipo del Viceministerio de Infraestructura, quien agradeció la oportunidad de dirigirse a la Junta y señaló que, si bien el doctor Pedrito Pereira había sido claro al exponer que durante la presente semana se había remitido la documentación correspondiente, era necesario precisar algunos aspectos en torno a la consistencia de la información recibida.

Indicó que, desde las diferentes preguntas y requerimientos formulados por el Ministerio de Transporte, se ha venido señalando que varios de los documentos enviados presentan diferencias en las fechas de elaboración y radicación, lo cual ha motivado reiteradas solicitudes de aclaración. Explicó que el objetivo de dichas observaciones no es poner en duda la gestión o la buena fe de Cormagdalena, sino garantizar que la información

contenida en los expedientes sea coherente y verificable, toda vez que se trata de actuaciones que soportan decisiones de fondo sobre contratos de concesión portuaria.

Puso como ejemplo el caso de la Sociedad Portuaria Monómeros Colombo Venezolanos S.A., en el que se identificaron documentos con la misma denominación y actuación relativos a la solicitud de prórroga, pero con sellos de fechas distintas, lo cual genera dudas sobre la trazabilidad y el momento exacto de su radicación. Precisó que, a partir de esa situación, el Ministerio consideró necesario requerir las aclaraciones correspondientes, con el fin de confirmar la validez y secuencia cronológica de los soportes remitidos.

Agregó que, en relación con otras solicitudes, como la correspondiente a la sociedad PIMSA S.A., se evidenciaron inconsistencias similares. Aunque Cormagdalena había explicado que el modelo financiero no incluía valores asociados a inversiones en bienes privados o zonas adyacentes, en los anexos remitidos por el concesionario sí se hacía referencia expresa a intervenciones en dichos bienes. Por ello, enfatizó que existía una falta de correspondencia entre los soportes financieros y los documentos técnicos aportados por el propio concesionario.

Concluyó indicando que, por tales razones, el Ministerio de Transporte ha solicitado la revisión y aclaración de estos aspectos, de modo que el contenido de las solicitudes sea completamente congruente con los modelos financieros y con los documentos oficiales allegados. Reiteró que las observaciones del Ministerio se orientan a garantizar la transparencia y la solidez jurídica de las decisiones que la Junta Directiva deba adoptar.

Posteriormente, intervino el señor Juan Pablo Vélez Castellanos, representante de Ecopetrol ante la Junta Directiva, quien manifestó que, con el propósito de contribuir a la claridad y al avance del debate, deseaba formular una propuesta frente al punto que se encontraba en discusión.

Indicó que, a su juicio, *las observaciones presentadas por el Ministerio de Transporte se circunscribían únicamente a algunas de las concesiones sometidas a consideración de la Junta, mientras que sobre otras no existían reparos o comentarios sustanciales*. En ese sentido, consideró pertinente que la autorización que se estaba solicitando al órgano directivo pudiera dividirse individualmente por cada una de las cuatro concesiones analizadas, de modo que se pudiera adoptar una decisión diferenciada y no global.

Explicó que esta propuesta permitiría que la Junta Directiva avanzara con las concesiones respecto de las cuales no se habían formulado observaciones, mientras que aquellas que presentaban aclaraciones pendientes o requerimientos adicionales podrían ser objeto de un análisis posterior por parte de los miembros de la Junta, quienes, en cada caso, decidirían si otorgaban o no la autorización al Director Ejecutivo de Cormagdalena.

Concluyó señalando que el propósito de su planteamiento era facilitar el desarrollo del orden del día y evitar que las inquietudes sobre algunos expedientes detuvieran el trámite de los demás, proponiendo así un mecanismo que permitiera avanzar de manera ordenada y responsable en la deliberación y toma de decisiones.

Acto seguido, el señor Vélez solicitó que su propuesta fuera tenida en cuenta por la Presidencia y el Director Ejecutivo para su valoración durante la continuación del debate.

La señora Ministra de Transporte, en su calidad de Presidenta de la Junta Directiva, intervino para precisar que la convocatoria a la presente sesión se realizó con el propósito de someter a consideración de los miembros un único punto de votación, consistente en la autorización solicitada al Director Ejecutivo de Cormagdalena en relación con las concesiones portuarias presentadas. Explicó que, conforme a lo establecido en la citación y en el orden del día aprobado, la deliberación y votación se circunscribían a ese punto general, sin que procediera dividirlo o fragmentarlo en decisiones separadas por cada concesión.

Indicó que, en consecuencia, la votación se desarrollaría en los términos previstos desde la convocatoria, teniendo en cuenta que en el transcurso de la sesión ya se habían sometido a consideración y negado tanto la solicitud de aplazamiento de la reunión como la de suspender la votación del punto. Señaló además que la Presidencia se encontraba en ese momento en la sede principal de la entidad, garantizando el desarrollo formal del proceso.

Acto seguido, solicitó el uso de la palabra el Gobernador de Bolívar, doctor Yamil Arana

Padauí, quien manifestó que, si bien comprendía la aclaración hecha por la Presidenta, consideraba importante precisar que la propuesta presentada por el representante de Ecopetrol debía, en todo caso, ponerse a consideración de la Junta, por provenir de un miembro con voz y voto dentro del órgano colegiado.

El Gobernador señaló que, más allá de la forma en que se votara, era necesario que los miembros contaran con las claridades jurídicas y técnicas suficientes antes de emitir su voto. En ese sentido, solicitó expresamente a Cormagdalena que se pronunciara nuevamente para responder a las observaciones planteadas por los asesores del Ministerio de Transporte, particularmente en lo relacionado con los contratos vencidos, la diferencia entre prórroga y adición, y los demás aspectos jurídicos mencionados durante la sesión.

Añadió que también sería importante precisar si los análisis de riesgo y los planes de contingencia, mencionados por el Ministerio de Minas y Energía, hacían parte del trámite actual o si correspondían a una etapa posterior dentro del procedimiento. Insistió en que la decisión que la Junta adoptara debía ser plenamente responsable y sustentada, por lo que solicitó esas explicaciones antes de proceder con la votación.

Ante la intervención del Gobernador, la Ministra de Transporte reconoció su solicitud y consideró que era completamente razonable pedir las aclaraciones pertinentes. Aclaró además que, hasta ese momento, aún no se había presentado la exposición de las dos concesiones restantes, correspondientes a PIMSA y Mardique, sobre las cuales el Ministerio tenía serias preocupaciones que los miembros de la Junta debían conocer antes de tomar una decisión.

En consecuencia, la Presidenta solicitó al equipo jurídico de Cormagdalena, que respondiera las observaciones realizadas por los representantes del Ministerio de Transporte y que, posteriormente, continuara con la presentación de las concesiones de PIMSA y Mardique.

El Director Ejecutivo de Cormagdalena solicitó la palabra para cederla al doctor Juan Mauricio González, asesor jurídico de la Corporación, con el fin de dar respuesta a las inquietudes formuladas por los representantes del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Minas y Energía.

El doctor González inició su intervención saludando a los miembros de la Junta Directiva y agradeciendo el uso de la palabra. Explicó que, durante todas las sesiones y preguntas realizadas en el marco del estudio de estas concesiones, el equipo jurídico de Cormagdalena ha estado atendiendo y revisando de manera permanente las observaciones que se han formulado por parte de los ministerios, y que gran parte de ellas ya han sido objeto de aclaración o de respuesta formal mediante los informes remitidos a sus dependencias.

Señaló que, desde el punto de vista normativo, la interpretación que ha orientado las actuaciones de Cormagdalena es aquella que otorga un efecto jurídico pleno a las disposiciones legales vigentes, y que busca garantizar el principio de favorabilidad portuaria y continuidad del servicio público, conforme a lo dispuesto en la Ley 1ª de 1991 y en el Decreto 1079 de 2015. Indicó que las solicitudes de prórroga y las de autorización temporal presentadas por los concesionarios fueron radicadas durante la vigencia de los contratos, y que dicha circunstancia constituye un elemento determinante para la validez del trámite.

Precisó que las autorizaciones temporales expedidas por la Corporación se fundamentaron en el marco de la ley y fueron objeto de análisis jurídico, técnico y financiero. Recordó que estas figuras fueron adoptadas en aplicación del principio de continuidad del servicio público portuario y que su legalidad no ha sido cuestionada ni demandada por autoridad alguna, por lo que se encuentran plenamente vigentes.

En relación con las observaciones realizadas por el Ministerio de Transporte sobre los límites de adición contractual, el asesor jurídico citó la Ley 1150 de 2007 y explicó que, en cada una de las solicitudes de prórroga, el concesionario presenta su modelo financiero con las proyecciones de inversión y retorno, el cual es objeto de verificación por parte del equipo técnico y financiero de la Corporación. Señaló que este proceso de revisión se realiza de manera rigurosa, verificando las variables que inciden en el tiempo de recuperación de la inversión, de forma que cualquier decisión se adopte con soporte documental completo y trazable.

Indicó que el análisis de los modelos financieros, así como las proyecciones de contraprestación y su relación con los plazos solicitados, son ejercicios que forman parte de los informes técnicos y jurídicos que deben estar debidamente suscritos por las dependencias competentes antes de que el Director Ejecutivo tome una decisión.

Señaló además que, Cormagdalena ha mantenido una relación de colaboración institucional con los ministerios, y que las diferencias en fechas o sellos en algunos documentos obedecen a los procesos internos de radicación y seguimiento documental, no a la ausencia de información. Reiteró que toda la documentación solicitada ha sido remitida oportunamente, tanto en las reuniones previas como en las preguntas formales, y que el procedimiento se encuentra respaldado por los principios de legalidad, transparencia y trazabilidad administrativa.

Concluyó manifestando que la Dirección Ejecutiva, junto con su equipo jurídico y técnico, continuará garantizando que las decisiones se adopten con el rigor y el sustento que la ley exige, agradeciendo a la señora Ministra la posibilidad de intervenir.

La Ministra de Transporte concedió nuevamente el uso de la palabra al asesor jurídico del Ministerio de Transporte, el Dr. Guillermo Salazar, quien intervino para complementar las precisiones formuladas por el equipo técnico de esa cartera y dejar sentada la posición institucional frente a los temas debatidos.

El asesor jurídico inició agradeciendo la aclaración efectuada por Cormagdalena, señalando que, desde la perspectiva del Ministerio, existían dos aspectos que debían puntualizarse. En primer lugar, reconoció que, conforme a la documentación disponible, las solicitudes de prórroga se presentaron dentro de la vigencia contractual, pero reiteró que el análisis jurídico del Ministerio no se centraba en ese punto, sino en la figura empleada por Cormagdalena para atender dichas solicitudes.

Precisó que, aunque se advertía que la Corporación había expedido licencias temporales, el Ministerio consideraba que esa actuación no tenía respaldo en la ley para el caso concreto, puesto que la figura de la licencia temporal, de acuerdo con la Ley 1ª de 1991, corresponde a una etapa precontractual, no posterior a la celebración del contrato de concesión.

Explicó que, en una lectura sistemática de la norma, los artículos 9, 12 y 13 de la Ley 1ª se ubican dentro del capítulo que regula la fase de formación del contrato, mientras que el artículo 14 se refiere a la formalización del mismo. Por ello, sostuvo que no es jurídicamente posible asimilar una solicitud de concesión con la existencia de un contrato vigente, ya que la única forma de extender sus efectos en el tiempo es mediante una prórroga debidamente tramitada y aprobada, y no a través de una licencia temporal.

Agregó que, en este sentido, el Ministerio compartía plenamente lo expuesto por el asesor de despacho de la Ministra de Transporte, doctor Ernesto Ortiz, en cuanto a que extender el tiempo contractual constituye una verdadera adición, pues permite al concesionario continuar explotando un bien público y, por tanto, prolongar los efectos económicos del contrato inicial.

El asesor jurídico precisó que las observaciones del Ministerio se limitaban a estos dos contratos Monómeros y Río Grande, en los cuales se identificaban inconsistencias jurídicas que debían ser revisadas con mayor detenimiento. No obstante, enfatizó que el Ministerio no desconocía los esfuerzos ni la gestión técnica realizada por Cormagdalena, sino que buscaba garantizar la estricta aplicación del marco legal que regula las concesiones portuarias.

En razón de lo antedicho, hizo un llamado a mantener la coherencia procedimental dentro del desarrollo de la sesión, recordando que la Junta Directiva ya había negado la modificación del orden del día y que la votación convocada correspondía a una autorización general, no a decisiones particulares por concesión. Subrayó que las dudas expresadas por las entidades del orden central y territorial reafirmaban la necesidad de haber pospuesto la votación, con el propósito de fortalecer el diálogo interinstitucional y lograr una posición articulada frente a los temas de fondo.

Quedó constancia de que, tras la intervención anterior de Juan Mauricio, la Presidencia dio paso a las observaciones pendientes sobre PIMSA y Mardique. La Ministra indicó que Natalie Neira expondría primero lo relativo a Puerto PIMSA y que luego Giovanni

presentaría lo de Mardique. Natalie Neira, del Viceministerio de Infraestructura, explicó que tenían dos inquietudes principales frente a PIMSA: i) en los documentos remitidos por el concesionario se menciona que parte del reforzamiento se ubica en zona adyacente privada, mientras que el modelo financiero que conoció el Ministerio solo contempla inversiones en bienes de uso público, por lo que pidieron armonizar solicitud y modelo; ii) si el plan de inversiones incorpora intervenciones nuevas, no les resulta claro por qué se tramita como prórroga y no como modificación contractual, motivo por el cual solicitaron aclaraciones y tiempo para revisar.

A solicitud de la Presidencia, respondió el doctor Pedro Pereira por Cormagdalena. Señaló que el asunto ya se había tratado en las pre-juntas, que toda la trazabilidad viene remitiéndose desde mayo y que, en el caso de PIMSA, las obras derivan de un requerimiento de la autoridad ambiental de julio de 2024 para prevenir erosión. Aclaró que cualquier inversión que el concesionario ejecute en predios privados no hace parte del modelo financiero de recuperación ante Cormagdalena, y que eso está consignado por escrito en la propuesta. Añadió que el contrato vence en octubre de 2026 y que la solicitud busca ajustar el plazo para permitir la recuperación de las obras exigidas por la autoridad ambiental.

La ingeniera Natalie Neira precisó, con base en el anexo denominado solicitud de modificación Puerto PIMSA, que en la página señalada por el Ministerio se describe una franja de más de cuarenta metros en zona adyacente privada. Reiteró que por eso piden consistencia entre el documento de solicitud, el modelo financiero y los soportes técnico-jurídicos, de modo que quede claro qué se ejecuta en bienes públicos y qué no.

En ese punto intervino el Gobernador de Bolívar para subrayar que la Junta no puede entrar a revisar caso por caso ni a dirimir minucias técnicas o financieras de cada concesión. Indicó que el rol del órgano colegiado es decidir si otorga o no las facultades al Director para que, con su equipo y dentro del marco legal, adopte los actos que correspondan. Advirtió que pretender que la Junta haga ese detalle podría implicar extralimitación y que, en todo caso, las inquietudes técnicas deben tramitarse con Cormagdalena en mesas de trabajo. Señaló además que no comparte que se presenten advertencias en términos que puedan sentirse como amedrentamiento, y pidió mantener el debate en tono respetuoso.

La Ministra respondió que el papel de la Presidencia es garantizar que los miembros cuenten con elementos suficientes antes de votar y que, por ello, corresponde advertir sobre riesgos jurídicos, particularmente cuando en el expediente hay referencias a contratos vencidos y a la imposibilidad de prorrogar lo que ya expiró. Se produjo un cruce de posiciones entre la Ministra y el Gobernador sobre el alcance de la responsabilidad de la Junta: el Gobernador insistió en que la decisión es sobre facultades y no sobre el fondo de cada concesión, mientras que la Ministra sostuvo que, aun siendo una autorización, implica responsabilidad y debe adoptarse con información completa. La Presidencia llamó al orden, reiteró que conduciría la sesión y que se escucharían las intervenciones agendadas.

Acto seguido, la Ministra dio la palabra a Giovanni para exponer las observaciones sobre Mardique. Giovanni explicó que Mardique solicita prórroga con vencimiento original en 2031 y que el trámite viene de tiempo atrás. Expuso que existe un área de superposición con Puerto Bahía (concesión ANI) y que, ante la intención de extender muelle y aumentar posiciones de atraque, el Ministerio solicitó a la Dimar caracterización técnica de las áreas para determinar la extensión real de la superposición. Indicó que también deben validar información sobre una piña de amarre construida por Puerto Bahía en un área que podría estar dentro de la concesión de Mardique, y que la eventual remoción tendría implicaciones técnicas y ambientales que requieren análisis. Concluyó que, al pedirse la prórroga con seis años de antelación, hay tiempo para agotar esas verificaciones y evitar decisiones con información incompleta.

Pidió la palabra Cormagdalena para complementar. Se recordó una reunión del 8 de julio en la Viceministerio de Infraestructura con presencia de la Dimar y Cormagdalena, y se hizo referencia a conceptos ya allegados: Superintendencia de Transporte, que vio viable adelantar la modificación, y la Dimar, que encontró conveniencia y legalidad y calificó el traslape como un asunto técnico-operativo que no impide el trámite, sin perjuicio de las coordinaciones entre concesionarios. Se informó que funcionarios de Cormagdalena y Dimar verificaron en sitio la piña de amarre y que Dimar remitió comunicaciones para que se estudie la situación en el ámbito ambiental. Con base en ese acervo, Cormagdalena sostuvo que el trámite puede continuar, quedando la decisión final sujeta al análisis integral

del Director.

La Viceministra de Infraestructura pidió que Giovanni reiterara la necesidad de la información solicitada y advirtió que, de autorizar la prórroga sin esa validación, podrían darse efectos como pagos de doble contraprestación en áreas de maniobra superpuestas o decisiones sin soporte suficiente. Giovanni insistió en la importancia de contar con coordenadas validadas por Dimar, el alcance real del muelle proyectado y los efectos del eventual retiro de la piña de amarre para pronunciarse con rigor técnico y ambiental.

Seguidamente intervino el alcalde de Honda para llamar a concentrarse en la decisión de facultades, comparando el esquema con el que los concejos municipales otorgan autorizaciones al ejecutivo territorial: la responsabilidad técnica recae en quien ejecuta; la Junta no es la instancia para hilar el detalle de cada expediente. Manifestó que ya había suficiente debate y pidió avanzar.

A continuación, Juan Pablo Vélez propuso construir un checklist de requisitos y soportes para cada solicitud, de manera que la Junta pueda verificar de forma clara los cumplimientos antes de decidir. La Ministra acogió la idea como instrumento útil y anunció que daría la palabra a la Dimar. Tras resolver dificultades de conexión, el Capitán Germán Escobar intervino por Dimar para señalar que el concepto de esa autoridad fue de viabilidad operativa de la ampliación propuesta por Mardique desde la perspectiva de seguridad marítima, pero que dejaron constancia expresa del traslape con Puerto Bahía y recomendaron a las partes resolverlo por los posibles efectos futuros cuando atraquen buques mayores.

El Gobernador de Bolívar retomó la palabra para insistir en que la Junta solo está llamada a autorizar o no al Director y propuso incluir en la redacción de la pregunta que la autorización aplica únicamente respecto de concesiones vigentes, como salvaguarda adicional. La Ministra respondió que el orden del día ya había sido sometido a consideración y que no era posible reabrir su modificación, por lo cual la votación se haría tal cual estaba.

Intervino el Gobernador de Santander para señalar que no corresponde a la Junta coadministrar y que, a su juicio, ya había ilustración suficiente, solicitando proceder a votar. La Ministra cerró el debate, afirmó que todos habían tenido espacio para plantear inquietudes y ordenó la votación nominal.

Acto seguido, la Viceministra de Infraestructura, Liliana María Ospina Arias, indicó que se continuarían las observaciones sobre dos concesiones pendientes: primero Puerto Pinza y luego Mardique. Concedió la palabra a la ingeniera Natalie Neira del Ministerio de Transporte, quien expuso dos inquietudes sobre Puerto Pinza: (i) en la documentación del concesionario se afirma que parte de las obras de reforzamiento se ejecutarían en zonas adyacentes de propiedad privada, lo que exige aclarar coherencia entre plan de inversiones, modelo financiero y régimen de reversión; y (ii) aunque el contrato inicial cumplió su objeto, el trámite se presentó como prórroga pese a contemplar nuevas intervenciones, por lo que, en criterio del Ministerio, correspondería una modificación contractual y no una prórroga.

El Director Ejecutivo de Cormagdalena, Pedro Pereira, respondió que el tema se discutió en mesas previas y reiteró que la propuesta de Puerto Pinza contempla aproximadamente tres millones y medio de dólares en obras de protección y prevención de erosión solicitadas por la autoridad ambiental. Señaló que cualquier intervención en predios privados no hace parte del modelo de recuperación de la inversión, según consta en los documentos del expediente, y que la solicitud de prórroga busca asegurar tiempo para recuperar inversiones derivadas de requerimientos ambientales, sin que exista aún decisión de fondo.

La ingeniera Natalie Neira precisó que en el documento denominado solicitud de modificación de Puerto Pinza, página 10, el concesionario consigna tramos en zonas privadas, por lo que reiteró la necesidad de alinear soportes técnicos, jurídicos y financieros.

Intervino el Gobernador de Bolívar, Yamil Arana Padauí, para recordar que la Junta Directiva no es el órgano llamado a revisar el detalle técnico de cada concesión; su competencia es autorizar o no facultades al Director, mientras que la verificación técnica, jurídica y financiera corresponde a Cormagdalena. Advirtió que entrar a calificar concesión por concesión sería una extralimitación, y solicitó avanzar hacia la decisión sobre las facultades.

La Ministra de Transporte, María Fernanda Rojas, replicó que, si bien la Junta no decide el fondo de los contratos, sí asume responsabilidad al autorizar facultades, por lo que requiere contar con información suficiente, más cuando el Ministerio ha advertido que hay solicitudes de prórroga sobre contratos que ya habrían vencido, lo que tornaría improcedente prorrogar. Se produjo un intercambio de posiciones con el Gobernador de Bolívar, quien reiteró que la Junta no debe ser amedrentada con escenarios de responsabilidad que no le competen; la Ministra pidió respeto y mantener el orden en las intervenciones.

Concedida la palabra al ingeniero Giovanni (Ministerio de Transporte), este expuso sobre Mardi que el contrato vence en 2031 y la prórroga fue solicitada con seis años de antelación. Señaló superposición de áreas entre Mardi (Cormagdalena) y Puerto Bahía (ANI). Hasta ahora la convivencia fue acordada, pero la extensión de muelle solicitada por Mardi podría interferir en el área superpuesta. Indicó además la existencia de una piña de amarre construida por Puerto Bahía en un área presuntamente concesionada a Mardi, cuyo eventual retiro tendría implicaciones técnicas y ambientales; por ello, solicitó tiempo adicional para validar coordenadas con la Dimar y evaluar impactos.

El Director de Cormagdalena recordó que el asunto se trató en reuniones técnicas con la Viceministra y la Dimar; citó conceptos favorables de la Superintendencia de Transporte (11 de abril de 2024) y de la Dimar (16 de abril de 2024) sobre viabilidad y conveniencia de la modificación, precisando que el traslape es un asunto técnico-operativo que no impide el trámite. Informó que en visita conjunta del 18 de junio se verificó una invasión del área concesionada a Cormagdalena por parte de infraestructura de Puerto Bahía, lo cual se puso en conocimiento de las autoridades competentes. Reiteró que el trámite sigue su curso y que la decisión se adoptará con base en los estudios y conceptos.

La Viceministra solicitó a Giovanni insistir en que, pese a los conceptos, subsisten riesgos operacionales y ambientales que deben evaluarse, incluyendo la consonancia con el Plan Maestro de Restauración Ecológica de la Bahía de Cartagena y las implicaciones del eventual retiro de la piña de amarre. Se recibieron intervenciones de mandatarios territoriales enfatizando que la Junta no coadministra sino que otorga facultades y que los análisis técnicos y jurídicos son responsabilidad de Cormagdalena.

Concluida la discusión, se procedió a la votación del punto cuarto del orden del día, relativo a autorizar al Director Ejecutivo de Cormagdalena para decidir, conforme a la ley, sobre solicitudes de modificación sustancial y/o prórroga de concesiones portuarias. Quedaron registradas las siguientes manifestaciones:

Al iniciarse la votación, la Ministra de Transporte, María Fernanda Rojas, intervino para sustentar su voto en los siguientes términos:

“Perfecto, entonces tendría para hacer la sustentación de mi voto. Estamos votando una facultad especial y específica, no una general, que ya tiene el Director por tener la ordenación del gasto en Cormagdalena. Esta es una facultad particular, y al delegar o asignar una responsabilidad al Director, también se comparte una responsabilidad. Yo sí considero, y estoy absolutamente segura, de que se responde por la decisión que se toma el día de hoy.

Estamos votando una autorización para la modificación sustancial y prórroga de contratos de concesión que, a mi juicio, dentro de los cuatro mencionados en este punto del orden del día, incluye al menos uno cuya modificación o prórroga sería ilegal, por cuanto el contrato jurídicamente ya no existe. Se está incluyendo un contrato que ya murió en la posibilidad de ser modificado, y eso es ilegal. Y me parece que esa ilegalidad tiene implicaciones graves.

No voy a votar sobre la base de algo que considero ilegal. Quiero dejar claridad en esto porque puede tener consecuencias no solo administrativas y fiscales, sino también penales. En ese caso, estaríamos casi que buscando revivir un contrato que ya no existe, un ‘contrato zombi’. Eso ni siquiera en las películas se logra, y por eso quiero que quede el antecedente de lo que estoy diciendo, que además pido quede en el audio del acta que se envíe a mi despacho.

Aquí se está confundiendo la figura. Cuando se habla de prórroga, no se está entendiendo lo que la jurisprudencia ha establecido: que en el caso de una concesión, una prórroga equivale a una adición. No es un contrato de arrendamiento ni un simple acto administrativo.

Lo explicó con detalle nuestro equipo jurídico, y, en ese sentido, no comparto la interpretación que se ha presentado por parte de Cormagdalena, porque me parece jurídicamente riesgosa y equivocada.

Por todas esas razones, entendiendo que delegar una responsabilidad no exime de la propia responsabilidad, y que el enfoque planteado en la exposición de Cormagdalena no se ajusta a la normatividad, mi voto es negativo al punto cuarto del orden del día.”

Continua a votación con la Dra Liliana Maria Ospina Arias quien manifiesta: Voto negativo “por todo lo que ha planteado tanto la señora Ministra como, por ejemplo, también la Viceministra de Minas, y por las explicaciones jurídicas y técnicas que hemos dado desde el Ministerio de Transporte, mi voto es negativo al cuarto punto.

Consideramos que no existe aún la información suficiente ni la certeza jurídica necesaria para adoptar una decisión de esta naturaleza, y que, en consecuencia, no es prudente otorgar las facultades solicitadas al Director Ejecutivo. Reiteramos que los análisis sobre la vigencia de los contratos y las condiciones de legalidad deben agotarse antes de cualquier autorización”.

Ministerio de Ambiente, En el momento de la votación, al ser consultado el Ministerio de Ambiente, la representante doctora Edith Bastidas dejó constancia de su voto en los siguientes términos: “De acuerdo con los argumentos técnicos y jurídicos esgrimidos por parte del Ministerio de Transporte durante el desarrollo de esta sesión, nos acogemos a dicha posición y, en consecuencia, el voto del Ministerio de Ambiente es negativo.”

Viceministro de Minas y Energía, manifiesta que: su voto es negativo por los argumentos expuestos durante la sesión.

El Viceministro de Desarrollo Rural (e), Dr. Jose Luis Quiroga, señala: “Teniendo en cuenta lo planteado en los argumentos del Ministerio de Transporte, nos acogemos y en virtud de lo anterior, este despacho emite voto negativo frente a dicha solicitud”.

El Gobernador de Bolívar, Yamil Arana Padauí, intervino para dejar constancia expresa de su posición y de las precisiones que solicitó a Cormagdalena: “Mi voto es positivo. Quiero dejar claro que nosotros, como Junta Directiva, no estamos decidiendo sobre prórrogas, ni sobre modificaciones, ni mucho menos sobre adiciones contractuales. Lo que estamos haciendo es facultar al Director de Cormagdalena para que, con su equipo técnico, jurídico y administrativo, dentro del marco de sus competencias, tome las decisiones que correspondan.

En ese sentido, dejo constancia de que mi voto positivo está basado en la interpretación de que esta Junta no está adoptando una decisión de fondo sobre las concesiones, sino otorgando una autorización para que la entidad competente, en este caso Cormagdalena, evalúe y defina conforme a la ley.

Adicionalmente, solicito a Cormagdalena que antes de adoptar cualquier decisión definitiva, revise de manera detallada las inquietudes planteadas por la señora Ministra de Transporte y por los demás ministerios durante esta sesión, especialmente las consideraciones jurídicas y técnicas que se han expuesto. Sugiero que esas observaciones sean tenidas en cuenta, analizadas y atendidas en su totalidad, buscando la mayor solidez y transparencia posible en el proceso.

Finalmente, pido que quede registrado en el acta que mi voto positivo se da bajo la condición de que las decisiones que adopte Cormagdalena recaigan únicamente sobre contratos de concesión que estén vigentes, conforme a la ley y dentro de los límites establecidos por la normatividad.”

El Gobernador de Santander, Juvenal Díaz Mateus, intervino para dejar constancia de su voto en los siguientes términos:“Yo estoy de acuerdo con lo expresado por el Gobernador de Bolívar. Considero que nosotros, como Junta Directiva, otorgamos unas facultades para que quienes las reciben asuman la responsabilidad de las decisiones que adopten. No nos corresponde coadministrar ni interferir en los procedimientos propios del Director Ejecutivo de Cormagdalena.

Reconozco las advertencias y las observaciones hechas por la señora Ministra, que son valiosas y deben tenerse en cuenta, pero nuestro papel es distinto. Lo que estamos

haciendo es habilitar al Director para que, dentro del marco legal, ejerza sus competencias. Por ello, mi voto es positivo para otorgar las facultades al Director de Cormagdalena, con la claridad de que debe proceder conforme a la ley y a los conceptos técnicos y jurídicos pertinentes.

Acto seguido, intervino el Alcalde del municipio de Tello, Huila, doctor Fernando Alirio, quien expresó su voto en los siguientes términos: *“Mi voto es positivo. Quiero dejar en claro que no estamos votando prórrogas ni decisiones de fondo sobre las concesiones, sino autorizando al Director de Cormagdalena para que, con su equipo técnico, jurídico y administrativo, evalúe cada solicitud y adopte las determinaciones que correspondan.*

Esta autorización está limitada a los contratos que se encuentren vigentes y debe sustentarse en los estudios y análisis que la entidad realice conforme al marco legal. En ese sentido, apoyo que se otorguen las facultades para que el Director pueda continuar el trámite de revisión y decisión de las concesiones.”

Durante la votación, el alcalde del municipio de Pinillos, Bolívar, doctor Carlos Tovar, intervino para manifestar su voto y dejar constancia de su posición: *“Mi voto es positivo. Considero que el tema ha sido suficientemente debatido y que hoy contamos con las aclaraciones necesarias para tomar una decisión. Lo que se está aprobando no es una prórroga ni una modificación directa, sino la facultad para que el Director de Cormagdalena, con su equipo técnico, jurídico y financiero, analice cada caso dentro del marco de la ley y tome las decisiones correspondientes.*

Nosotros como Junta no entramos a revisar los detalles de cada concesión, sino que brindamos las herramientas institucionales para que la entidad cumpla con sus funciones. Quiero dejar constancia de que mi voto positivo se sustenta en la confianza en el procedimiento técnico y en la necesidad de seguir fortaleciendo las inversiones que benefician al río y a las comunidades ribereñas.

Además, destaco que Cormagdalena es una entidad que genera desarrollo, empleo y progreso en la región. Por eso debemos apoyarla para que continúe trabajando, siempre teniendo en cuenta las recomendaciones y observaciones hechas durante esta sesión. Mi voto, entonces, es positivo para otorgar las facultades al Director.”

El alcalde del municipio de Honda, Tolima, ingeniero Juan Enrique Rendón Rondón, intervino brevemente durante la votación para manifestar su posición: *“Mi voto es positivo. Me acojo a lo expresado por los compañeros que intervinieron anteriormente y comparto plenamente los argumentos expuestos. En ese sentido, apoyo la decisión de otorgar las facultades al Director de Cormagdalena para que adelante los análisis y actuaciones que correspondan conforme al marco legal.”*

El alcalde del municipio de Barrancabermeja, doctor Jonathan Vásquez, intervino durante la votación para dejar constancia de su voto, expresando lo siguiente: *“Mi voto es positivo. Considero que lo que estamos aprobando corresponde a las competencias que tiene el Director Ejecutivo de Cormagdalena y su equipo técnico. No estamos decidiendo sobre prórrogas ni modificaciones contractuales específicas, sino otorgando las facultades necesarias para que la entidad evalúe y actúe dentro del marco de la ley.*

Confío en que Cormagdalena procederá con responsabilidad, aplicando los estudios jurídicos y técnicos que correspondan, y que esta decisión contribuirá al normal desarrollo de sus funciones institucionales.”

El Alcalde del Banco señala su voto *positivo*.

El Dr. Juan Pablo Vélez, intervino manifestando que había tenido inconvenientes técnicos que le impidieron participar en el momento inicial.

La Ministra de Transporte, María Fernanda Rojas, consultó: *“Doctor Juan Pablo, ¿su intervención corresponde al marco de la votación o es posterior a ella?”*

A lo que el doctor Vélez Castellanos respondió: “En el marco de la votación, Ministra. Tuve unos problemas técnicos y me disculpo, estuve desconectado unos minutos, pero quiero dejar constancia de mi voto. Con base en los argumentos expuestos durante la sesión, donde lo que se realiza es la entrega de facultades al Director Ejecutivo de Cormagdalena,

y bajo el entendido de que dichas actuaciones deben cumplirse conforme a todos los requisitos legales, técnicos y administrativos aplicables, mi voto es positivo.

Se autoriza al Director para que proceda dentro de esos términos, garantizando que cada decisión de modificación sustancial o prórroga cumpla con la legalidad y los procedimientos correspondientes.

Miembro/Entidad	Sentido del voto	Observación resumida
María Fernanda Rojas – Ministra de Transporte	Negativo	Considera que hay al menos un contrato vencido; prórroga sería improcedente; riesgo jurídico por tratarse de una facultad específica que implica asignar una responsabilidad al Director Ejecutivo de Cormagdalena
Liliana María Ospina Arias – Viceministra de Infraestructura	Negativo	Se acoge a argumentos técnicos y jurídicos expuestos por el Ministerio.
Edith Bastidas – Viceministra de política y normalización ambiental	Negativo	Se acoge a argumentos del Ministerio de Transporte.
Sorrel Parisa - Viceministra de Minas	Negativo	Mantiene observaciones técnicas y jurídicas planteadas.
José Luis Quiroga – viceministro de desarrollo rural	Negativo	Vota negativo; confirma por chat.
Jhon Alexander Ramos	Negativo	Vota negativo; confirma por chat.
Yamil Arana Padauí – Gobernador de Bolívar	Positivo	La Junta no decide de fondo; faculta al Director
Juvenal Díaz Mateus – Gobernador de Santander	Positivo	La Junta no coadministra; las decisiones de fondo son de Cormagdalena dentro del marco legal.
Fernando Alirio (alcalde de Tello, Huila)	Positivo	Autoriza para que el Director evalúe jurídicamente contratos vigentes y decida con estudios.
Carlos Tovar – Alcalde de Pinillos, Bolívar	Positivo	Resalta necesidad regional; apoya otorgar facultades.
Juan Enrique Rendón – Alcalde de Honda, Tolima	Positivo	Autoriza; la evaluación técnica y jurídica es de Cormagdalena.
Jonathan Vásquez – Alcalde de Barrancabermeja	Positivo	Está dentro de las competencias; aprueba facultades.
Luis Hernando Santa María – Alcalde Cimitarra	Positivo	Autoriza para continuidad del trámite dentro de la legalidad.
Ronald Florez Sierra – Alcalde de El Banco, Magdalena	Positivo	Apoya otorgamiento de facultades.
Juan Pablo Vélez Castellanos – Ecopetrol	Positivo	Autoriza condicionando a cumplimiento de todos los requisitos de legalidad.

Concluida la votación, se registraron quince (15) votos en total, de los cuales seis (6) fueron negativos y nueve (9) positivos. En consecuencia, la Junta Directiva aprobó la autorización de facultades al Director Ejecutivo de Cormagdalena para que, dentro del marco legal vigente y con base en los estudios técnicos, jurídicos y financieros que correspondan, adopte las decisiones relacionadas con las solicitudes de modificación sustancial y/o prórroga de los contratos de concesión portuaria.

Se deja constancia de que los votos negativos provinieron de los representantes del Gobierno Nacional, Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Comercio y Ministerio de Agricultura, quienes manifestaron preocupaciones jurídicas sobre la vigencia de algunos contratos y la naturaleza de las figuras contractuales utilizadas. Por su parte, los votos positivos correspondieron a los representantes de las entidades territoriales y del sector productivo, quienes sustentaron su decisión en la necesidad de garantizar la continuidad de los procesos concesionales y el respeto a las competencias propias de Cormagdalena como autoridad otorgante.

No se presentaron proposiciones ni asuntos adicionales en el punto de varios.

No habiéndose presentado más intervenciones, la Presidente de la Junta declaró clausurada la sesión de la Junta Directiva de CORMAGDALENA agradeciendo la participación de todos los asistentes. Se dejó constancia de que la presente acta será suscrita por la Presidente de la sesión y por la Secretaría de la Junta, para los fines legales pertinentes.


MARIA FERNANDA ROJAS MANTILLA
 Presidenta Junta Directiva


 Firmado digitalmente por ALVARO JOSE REDONDO CASTILLO
ÁLVARO JOSE REDONDO CASTILLO
 Secretario