La meta es mover 9 millones de toneladas en carga

Avanza la APP del Magdalena

El Ministerio de Hacienda estudia el proyecto de navegabilidad. La ANI espera iniciar el proceso de licitación este año. El proyecto intervendrá un tramo de 668 kilómetros.

PAULA DELGADO GÓMEZ

pdelgado@elespectador.com
@PaulaDelG

Históricamente, el río Magdalena ha sido considerado la columna vertebral del país: conecta el interior con el mar Caribe, su cuenca ocupa el 24 % del territorio, atraviesa 13 departamentos de sur a norte y tiene un alto potencial de navegabilidad, que fue aprovechado para transportar personas y mercancías.

El deterioro de sus condiciones y el auge del transporte carretero le restaron protagonismo en las últimas décadas. Varios gobiernos han intentado en más de una ocasión devolverle grandeza, dado su potencial para llevar carga de todo tipo del centro del país a los puertos de la costa de forma eficiente y económica. El último de estos intentos fue en 2014, proceso recordado por terminar en caducidad en 2017, tras el escándalo de corrupción de Odebrecht.

La propuesta más reciente para recuperar la navegabilidad consiste en un proyecto de asociación público privada (APP) que busca que un privado asuma las obras de mejoramiento y mantenimiento, así como la operación de esta vía fluvial entre Barrancabermeja y Barranquilla por un periodo de 15 años y con un costo para la nación de $1,5 billones. Entre los beneficios se tendría un aumento del 200 % en la capacidad de movilización de carga, al llegar a nueve millones de toneladas.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), este año debe comenzar el proceso de licitación de la APP de navegabilidad por el Magdalena, cuya definición tomó tres años y contó con la participación de las empresas y la academia para no repetir los errores del pasado. Desde finales de marzo, el Ministerio de Hacienda estudia los documentos de la estructuración técnica, financiera y legal que elaboró el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

De acuerdo con Hacienda, no hay un plazo exacto de cuánto tiempo le tomará estudiar la propuesta, pero esperan que se culmine este mismo año. Según el cronograma socializado, bastaban apenas un par de meses. Una vez se cuente con esta aprobación, debe surtir el mismo proceso en Planeación Nacional, desde donde recientemente se expidió un Conpes para facilitar la inversión privada en proyectos fluviales.

Con la APP, cuyo contrato detalla intervenciones en una extensión total de 686 kilómetros, se busca mantener un canal navegable en el cauce del río comprendidos desde Bocas de Ceniza, en Barranquilla (Atlántico), hasta Barrancabermeja (Santander). Según la ANI, el proyecto representa una oportunidad económica fundamental, pues "el río será parte del motor del intermodalismo y de la competitividad de las regiones y del país".

"El Conpes es supremamente importante, porque le va a permitir una estabilidad jurídica al río durante unos 15 años, en los que vamos a tener navegabilidad, confiabilidad logística y los recursos necesarios para poder mover otros tipos de carga, como insumos agrícolas, alimenticios y demás industrias. La APP, por su parte, tiene dos pilares fundamentales para aumentar la competitividad del país: reducir el costo logístico y poder transmitirle ese ahorro al generador de carga y al transportador", destacó Andrés Londoño, presidente de Fedenavi.

En efecto, la navegación fluvial constituye uno de los tipos de aprovechamientos de ríos de mayor impacto económico para un país. La Misión Logística del DNP concluyó que mover un contenedor de Bogotá a uno de los puertos de Barranquilla puede valer 50 % menos si se hace un tramo por río. Esto permitiría reducir los costos logísticos, que hoy son del 13,5 % (la media en los países de la OCDE está alrededor del 8 %).

Mientras se tiene la aprobación, el Gobierno adelanta otros asuntos pendientes. El viernes pasado, el Ministerio de Transporte expidió un decreto (655 de 2021) que, según dijo, le dará "mayor impulso a la APP del río Magdalena". La norma permite que en proyectos de APP de vías fluviales o canales de aguas navegables pueda pactarse el derecho a retribución (pago) por unidades funcionales de infraestructura, como en las carreteras.

Esta figura de remuneración parcial, que autoriza que se pague al constructor sólo una vez se culminen tramos de la obra, existe desde 2012 y fue introducida por la ley de APP, pero no se podía aplicar a los otros modos de transporte porque no tienen la misma estructura, alcance o complejidad, dijo la ministra de Transporte, Ángela María Orozco, pues las actividades relacionadas con el diseño, construcción, operación y mantenimiento dependen de las variaciones del nivel del agua y del cauce, entre otros factores. Con el decreto se resolvieron esas diferencias.

El proyecto intervendrá un tramo de 668 kilómetros en el río. / Cortesía

También se cuenta, desde mediados de marzo de este año, con un Conpes para la asignación de riesgos en proyectos fluviales con la participación de capital privado, que sirvió de marco para la estructuración de la APP, pues detalla los lineamientos que deben seguir las entidades públicas al contratar este tipo de proyectos.

Actualmente, decenas de barcos recorren el Magdalena con carga cada día. De hecho, Cormagdalena reveló que entre enero y mayo de este año hubo un aumento del 11 % de toneladas de carga movilizada con respecto al mismo periodo en 2020. Y en hidrocarburos, principal producto que cirula por el río, el incremento fue del 17 %. Ecopetrol, por ejemplo, pasó de movilizar 534.012 barriles de combustóleo a 788.268 barriles, 48 % más.

Esto ha sido posible por la mejora en la navegabilidad gracias a los continuos dragados de mantenimiento que se hacen, pues estas labores facilitaron el movimiento de embarcaciones por el río y por el canal de acceso al puerto de Barranquilla. La meta este año es mover tres millones de toneladas. Aun así, el modo fluvial sólo mueve el 1,5 % de toda la carga del país.

De acuerdo con Londoño, además de hidrocarburos y *commodities*, se transportan maíz para la industria avícola y porcícola, porque la lluvia aumentó el nivel del río, "lo que busca la APP es que a lo largo del año se mantengan esas condiciones de favorabilidad". Esto termina por beneficiar también la actividad portuaria. En Barranquilla, por ejemplo, se registró un aumento del 45 % en toneladas en mayo de 2021 frente a 2020.

¿En qué consiste la obra?

El proyecto intervendrá un tramo de 668 kilómetros, que sumados a 18 kilómetros más que serán monitoreados, redondean los

» La APP del río Magdalena generaría 16.300 empleos directos, indirectos e inducidos.

Días claves para las "Big Tech"

El paquete de reformas antimonopolio presentado en el Congreso de Estados Unidos dirigido a las grandes empresas tecnológicas podría tener, si se promulga, efectos de gran alcance en la forma en que la gente utiliza la red y en las empresas estadounidenses más grandes y exitosas.
Los cinco proyectos de ley, que se votarán el miércoles, impedirían a los gigantes tecnológicos usar una plataforma para beneficio de terceros.

686 kilómetros. La iniciativa se dividió en 18 unidades funcionales, en su mayoría, obras de infraestructura hidráulica (protección de orillas, reparación de tajamar, diques sumergidos, revestimiento de orilla y amarraderos, entre otras), indispensables para mantener un canal navegable.

Además, como parte de las actividades de operación y mantenimiento que debe realizar el concesionario a lo largo del canal navegable, están las labores de dragado, el de despeje de canal, el servicio de información del canal navegable, la señalización de puentes, la provisión y el mantenimiento de amarraderos, la instalación y operación de estaciones de medición de niveles, la operación del centro de control, el servicio de atención a los usuarios y, en general, la operación y mantenimiento. Según Fedenavi, esto permitirá armar convoyes de hasta nueve barcazas, cada uno de los cuales puede cargar más de 10.000 toneladas.

De acuerdo con lo previsto por el Gobierno Nacional, el proyecto beneficiará directamente a 69 municipios ribereños en su recorrido entre Barrancabermeja y Barranquilla, impactando a más de 6,6 millones de personas de manera positiva en los departamentos de Atlántico, Magdalena, Bolívar, Sucre, Cesar, Santander y Antioquia.

JUAN CARLOS GÓMEZ

La señora Lina Khan y la libre competencia

El año pasado, un subcomité de la Cámara de Representantes de Estados Unidos presentó su reporte sobre el poder de mercado de las *Big Tech* (Amazon, Apple, Facebook y Google) y su efecto en el emprendimiento, la privacidad y la libertad de información. Durante más de un año, este subcomité recopiló miles de documentos y recibió las declaraciones de los presidentes de esas compañías, de algunos de sus competidores y el testimonio de distinguidos expertos.

Con base en ese reporte, la semana pasada se presentaron varios proyectos de ley para enfrentar las múltiples distorsiones existentes en los mercados digitales y las prácticas anticompetitivas de las *Big Tech*. Ya está claro que con el actual marco normativo no ha sido posible.

Entre las normas propuestas está la de dotar de mayores recursos a las agencias estatales encargadas de vigilar la sana competencia y la de permitir que los usuarios puedan trasladar sus datos personales de una plataforma a otra. También se proponen normas para impedir que los motores de búsqueda privilegien sus propios productos o que las tiendas virtuales impongan condiciones comerciales.

A pesar de que existe cierto consenso bipartidista para aprobar esas leyes que enfrentarían el poder de las *Big Tech*, es de esperar que el *lobby*, como en otras ocasiones, logre impedir o atenuar esa cruzada para regular los mercados digitales.

En todo caso el poder ejecutivo, en cabeza del presidente Biden, sí parece decidido a actuar, como lo demuestra el nombramiento de Lina Khan, nueva presidenta de la Comisión Federal de Comercio (FTC) de Estados Unidos. Nacida en Londres, de origen pakistaní y con apenas 32 años, la señora Khan, durante su corta pero brillante carrera profesional, ha demostrado tener el carácter y el conocimiento suficientes para garantizar la sana competencia y la protección del consumidor en el mundo digital.

En su aclamada producción académica hay un estudio sobre el poder de mercado de Amazon (*Amazon's Antitrust Pradox*), que puede ser la piedra angular de la regulación de la competencia en los mercados digitales. Será muy interesante observar cómo logrará llevar sus brillantes ideas a la práctica.

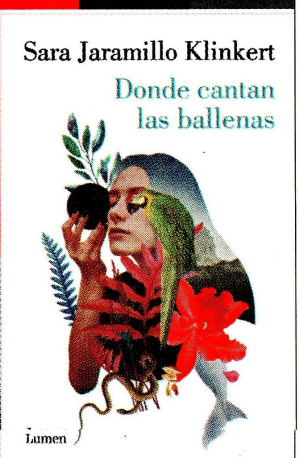
@jcgomez_j

CLUB DE LECTURA
EL ESPECTADOR

Exclusivo
PARA SUSCRIPTORES

En esta oportunidad la invitada será la autora del libro **"Donde cantan las ballenas"**

Sara Jaramillo Klinkert



Lee previamente la obra de la autora.

Participa en la conversación el día:

23 DE JUNIO

7:00 a 8:00 p.m.

Modera:
María Paula Lizarazo,
periodista de Cultura de **El Espectador**

Inscríbete en:

inscripciones.elespectador.com/

Penguin Random House Grupo Editorial