



Paula Delgado Gómez

Periodista

Así va el avance de la APP para la navegación 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.



El proyecto de navegabilidad del Magdalena intervendrá un tramo de 668 kilómetros en el río.

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”.

Te puede interesar



Economía

Aprueban construir nuevo edificio para el Dapre y los ministerios de Trabajo y de Justicia

18 jun 2021 - 3:46 p. m.



Empresas

Las micro y pequeñas empresas han llevado la peor parte en la pandemia

Hace 3 horas



Economía

La ruta que ha recorrido Colombia hasta este punto de la pandemia

Hace 2 horas

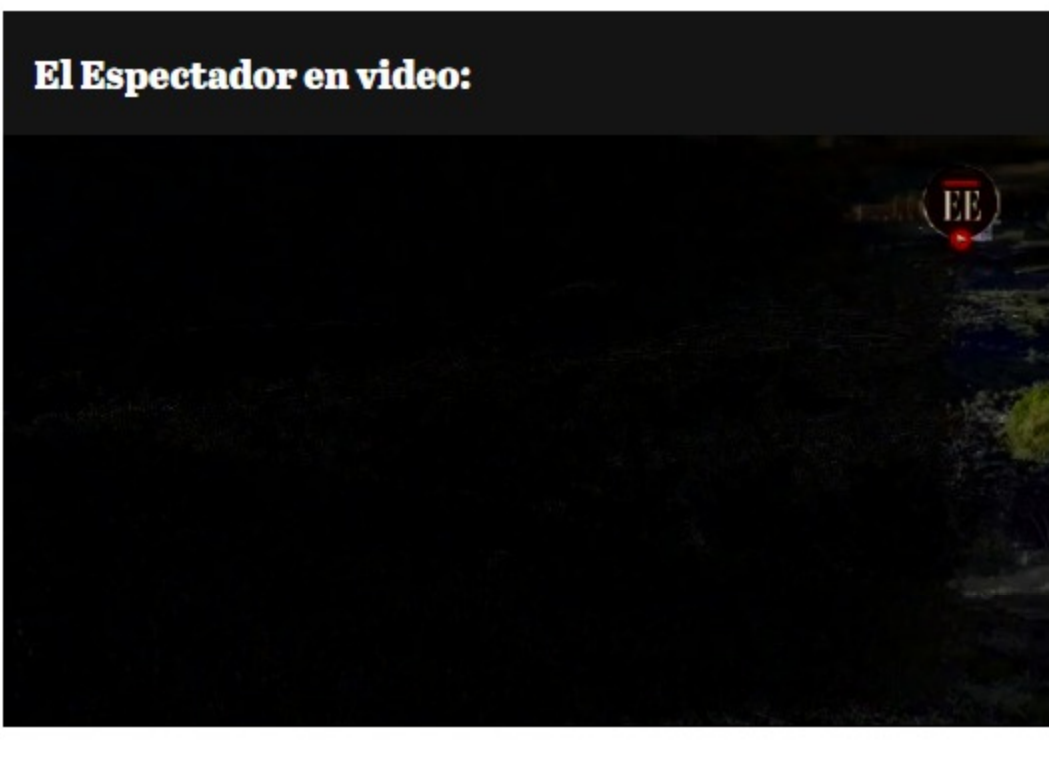


Nuestras primicias en Google News

Lea también: **El ferrocarril que ayudó a repensar el transporte multimodal**

“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.

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 movilizadas 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.

Lea también: **Un país con el transporte varado**

¿En qué consiste la obra?

El proyecto intervendrá un tramo de 668 kilómetros, que sumados a 18 kilómetros más que serán monitoreados, redondean los 686 kilómetros. La iniciativa se dividió en 18 infraestructuras funcionales, en su mayoría, obras de infraestructura hidráulica (protección de orillas, reparación de tajarar, 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 barcas, 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.



Recibe alertas desde Google News

Temas Relacionados

Últimas noticias



este punto de la pandemia

Hace 2 horas

Empresas

Las micro y pequeñas empresas han llevado la peor parte en la pandemia

Hace 3 horas

Empresas

Los privados tienen luz verde para vacunar: así es como lo harán

Hace 19 horas