

el SEÑOR de los CIELOS

LA CACERÍA CONTINÚA

Lunes a viernes
11:30 P.M.

f /CaracolTV

twitter @caracoltv

instagram @caracoltv

www.caracoltv.com

Negocios

Destinan \$15.000 millones a pequeños proyectos

Obras claves para mejorar la navegabilidad

El Gobierno invertirá más de \$3 billones para potenciar el transporte en el río Magdalena y el Canal del Dique, pero no son los únicos proyectos en la mira.



PAULA
DELGADO
GÓMEZ

pdelgado@elespectador.com
@PaulaDelG

Aunque el grueso de las inversiones públicas en infraestructura de transporte se destina al modo carretero, la ejecución de una serie de proyectos de vieja data de navegación fluvial y marítima, con los que este gobierno dice estar comprometido, podría duplicar esa participación en los próximos años.

Uno de los proyectos más ambiciosos en este frente busca potenciar la navegabilidad del río Magdalena, el corredor fluvial más importante del país. Con más de 1.500 kilómetros, de los cuales alrededor del 60 % son navegables, el río, que atraviesa 22 departamentos, tiene potencial para convertirse en el principal corredor de transporte de carga del país, incluso por encima de la red de carreteras. De hecho, actualmente mueve casi 300.000 toneladas al mes, por lo que representa un gran paso en el propósito de alcanzar un verdadero multimodalismo.

Sin embargo, la iniciativa no es nueva. En 2014 se intentó sin éxito llevar a feliz término las obras de dragado y encauzamiento (ahondamiento del río y conducción de la corriente) con la contratación del consorcio Navelena, que entonces era el único privado dispuesto a hacerlo, hasta que se declaró la caducidad del contrato en 2017 por sus vínculos con Odebrecht, firma brasileña que llegó a ser investigada en 10 países por corrupción. Los colombianos se quedaron esperando revivir el panorama de la década de los 60, cuando la navegación a vapor hizo famosos los viajes por su caudal.

Tras ese fracaso, la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) comenzó a liderar un proceso de reingeniería del modelo de asociación público-privada (APP) para licitar un proyecto más pequeño (pasó de \$3,3 billones a \$1,4 billones) con el apoyo de la comunidad de pescadores del río, los operadores por-

tuarios, las empresas de transporte, la Universidad del Norte, el Instituto Humboldt y la Federación Nacional de Navieros. El cronograma establecido apunta a que el proyecto quede completamente estructurado este año, lo que permitiría empezar los procesos de selección de precalificación de oferentes; de lograrse, en el primer trimestre de 2020 se adjudicaría la obra. Con la firma del contrato arrancarían paralelamente las obras de preconstrucción y el cierre financiero.

Desde el pasado 11 de julio, Cormagdalena se encarga directamente de las obras de dragado a la altura de Barrancabermeja, con el apoyo de Ecopetrol, que le suministra el combustible para poner en marcha la draga. Sin embargo, esperan adjudicar las obras a un tercero a finales de agosto y por un periodo de 18 meses, "para mantener niveles óptimos en la prestación hasta el sur de Bolívar y para que toda esa carga y transporte que se genera en Barranca tenga permanente continuidad", dijo Pedro Pablo Jurado, director de agencia pública.

En el canal de acceso al puerto de Barranquilla también se contrataron obras de dragado por un mes con la firma European Dredging Company, las cuales empezaron el 5 de julio, aunque están suspendidas temporalmente desde hace dos semanas por una avería en la maquinaria. Cabe recordar que en este punto se ha declarado dos veces la urgencia manifiesta debido a la alta sedimentación. También aquí se abrirá en las próximas semanas una licitación para contar con una draga preventiva durante 18 meses mientras entra en curso la APP.

Algo similar se realizará en el Canal del Dique, una bifurcación artificial del río Magdalena en el Caribe de 115 kilómetros, que se construyó en la época de la Colonia para conectar el afluente con la bahía de Cartagena. Este brazo artificial se rompió en la ola invernal de 2010, inundando la mitad del departamento del Atlántico y dejando 90.000 damnificados, y con frecuencia (la última vez fue en junio) está en alerta por posibles desbordamientos. El Fondo de Adaptación dividió las obras de recuperación en dos fases: de la primera está por concluir su ejecución, y la segunda, más



Vista del río Magdalena en la jurisdicción del departamento del Cesar. / Cortesía - Cormagdalena

Inversiones para mejorar la navegación

MEGAPROYECTOS FLUVIALES

Navegabilidad del río Magdalena

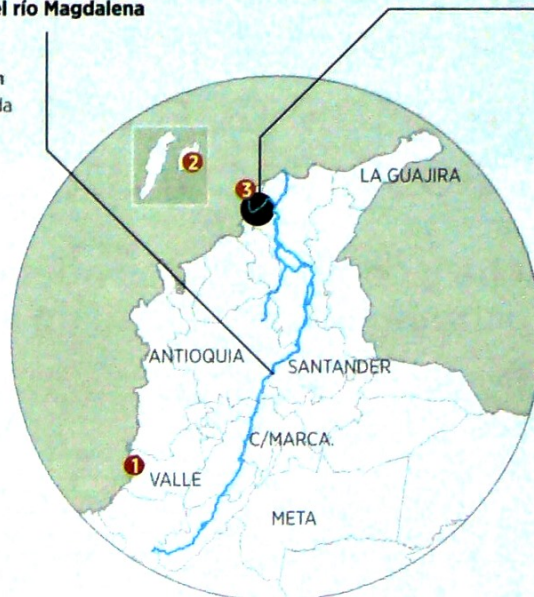
\$1,4 billones
APP en estructuración
Licitación proyectada para 2020

Canal del Dique

\$1,9 billones
APP en estructuración
Licitación proyectada para 2020

OTRAS INVERSIONES

- 1 Dragado Buenaventura y Tumaco **\$20.000** millones
- 2 Muelle de Providencia **\$14.000** millones
- 3 Canal de acceso al puerto de Cartagena **US\$30** millones



PROGRAMA COLOMBIA FLUVIAL

Inversión 2019-
\$15.000 millones
15 proyectos financiados
100.000 personas beneficiadas
Política en estructuración

Fuente: Cormagdalena, ANI, Invias

US\$150 millones para el catastro multipropósito

Para implementar la nueva política de catastro multipropósito, el Gobierno recibirá US\$150 millones de créditos aprobados por el Banco Mundial (US\$100 millones) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, US\$50 millones). La

meta es actualizar el 60 % del área catastral en 2022 y su totalidad en 2025. Según Planeación Nacional, las metas específicas son actualizar los primeros 5 millones de hectáreas, equivalentes a 360.000 predios y 65.000 títulos

registrados, y otorgar a mujeres rurales al menos 26.000 del total de títulos registrados. La nueva política incorpora un componente tecnológico con uso intensivo de imágenes satelitales de alta definición.



ne a su cargo otras obras de menor cuantía para facilitar la navegación marítima, por ejemplo, en Buenaventura, donde se prevé una inversión de \$20.000 millones para dragado de mantenimiento con el fin de que los barcos puedan transitar por los canales de acceso sin mayores restricciones y llevar al resto del país la mercancía que proviene del Pacífico. También se está estructurando una licitación para profundizar el canal de acceso a entre 15 y 16 metros y se permita el arribo de naves de gran tamaño al distrito portuario. Se espera que quede lista antes de que termine el año.

De igual forma se está estudiando el diseño de la variante al canal de acceso al puerto de Cartagena. El director de la entidad, Juan Esteban Gil, explicó que esperan invertir alrededor de US\$30 millones en profundización para que los barcos puedan entrar libremente a una zona de atraque amplia donde se les permita hacer maniobras y no tengan que parar su operación. Otro de los puertos donde se vienen realizando obras de profundización es el de Tumaco, que recientemente se llevó a 7,3 metros, aunque la idea es que llegue a 10 metros.

La entidad también se encuentra definiendo los pormenores del programa Colombia fluvial para ponerlo a andar en los próximos meses. Su objetivo es garantizar la realización de obras que conecten las zonas apartadas del país cuya única vía de transporte es un río. “La política beneficiará a la gente del Pacífico, la Orinoquia y la Amazonia, donde solo hay caminos ancestrales o ríos. Esto se hará a través de muelles, escalinatas y otras obras de protección, limpieza y dragado, todo lo necesario para que sean totalmente navegables”, detalló Gil.

Para este programa se destinarán \$15.000 millones del presupuesto nacional, que se espera permitan financiar parcialmente al menos unos 15 proyectos a través de una convocatoria con alcaldías y gobernaciones, los cuales en suma beneficiarán a unas 100.000 personas. El director destacó que se trata de inversiones pequeñas de alto impacto que facilitan el atracado de barcos pequeños y lanchas y, por ende, el movimiento de mercancías y personas. “Los ríos son medios naturales que requieren de poca inversión, pero han estado muy olvidados. Hay personas que no tienen cómo movilizarse o trasladar enfermos, insumos y hasta alimentos. El presupuesto fluvial de los últimos años no pasaba de \$2.000 millones o \$3.000 millones. Nosotros lo multiplicamos por cinco”, dijo.

El director señaló que se ha identificado la urgencia de ampliar los muelles Victoria Regia, en Leticia, y Cubaradó, Pie de Pató y Bahía Solano, en el Pacífico, donde la operación se dificulta por su limitada capacidad. También se busca la manera de consolidar las acupistas del Pacífico (ríos Atrato y San Juan y los esteros hacia Cauca y Nariño), de la Orinoquia (ríos Meta, Orinoco y Guaviare) y de la Amazonia (ríos Putumayo y Amazonas).

compleja, está en estructuración e incluye trabajos para garantizar la navegabilidad, controlar los caudales, disminuir el riesgo de inundación en los centros poblados a orillas del río y restaurar los ecosistemas afectados por el paso de sedimentos.

En la segunda fase participan también Cormagdalena y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Particularmente esta última apoyará la estructuración financiera y legal para que el proyecto pueda ser contratado a través de una concesión. “Ya se tienen los diseños en fase tres. Estamos cerrando la estructuración técnica y buscando los recursos que se requieren con una diversidad importante de fuentes porque es un proyecto muy ambicioso con inversiones por \$1,9 billones; será la solución definitiva”, dijo la vicepresidenta de estructuración de la ANI, Paola Osorio. También explicó que una vez se complete este proceso y se tengan los trámites de aprobación del financiamiento, se convocará la licitación, algo que podría ocurrir a principios de 2020, según sus cálculos.

Más allá de los megaproyectos

El Instituto Nacional de Vías (Invias) tie-

Más de 6,6 millones de personas con poder adquisitivo conectando con tu marca



Publicidad Digital en Torres Empresariales

- ✓ Big Data y Analytics del consumidor.
- ✓ El usuario promedio usa el ascensor mínimo 6 veces al día.
- ✓ Consumidores activos, profesionales y tomadores de decisión.

enmedio[®]
comunicación digital

Contáctanos: 311 743 2614
anny.rivera@enmedio.com.co
enmedio.com/publicidad

Emprendimiento
#1 Digital Signage
Región Andina

AVI
LATINOAMÉRICA