

ECONOMÍA

EMPIEZAN NUEVAS LABORES EN EL MAGDALENA

“La navegación por ríos hoy está en pañales”: Cormagdalena

Economía 5 Sep 2019 - 9:00 PM
Por: Paula Delgado Gómez / @PaulaDelG.

El director de Cormagdalena, en entrevista con El Espectador, destacó que en el último contrato de dragado se logró una reducción superior al 10 % en el costo del metro cúbico.



Pedro Pablo Jurado, director de Cormagdalena. / Gustavo Torrijos - El Espectador

Esta semana comenzarán las labores de dragado en el río Magdalena a la altura de Barranquilla, con la llegada de la draga Hang Jun 5001, del consorcio Shanghai Ingecon. El director de Cormagdalena, Pedro Pablo Jurado, en entrevista con **El Espectador**, se refirió a este contrato con el que se extraerán más de 1,1 millones de metros cúbicos y a las demás acciones medianas las cuales se avanza en la optimización del afluyente como ruta de transporte.

Lea también: [Buscarán que Cormagdalena se haga cargo de daño ambiental en Puerto Colombia](#)

¿Cómo han avanzado con los contratos de dragado? de planeación de dragados, porque es tan importante conseguir los recursos como invertirlos de la manera más eficiente posible. Con los contratos de dragado históricamente ha habido muchas dificultades. Por primera vez planteamos que hay ciertos tramos en los que, en lugar de pagar por metros cúbicos, podemos contratar las dragas mediante un arrendamiento de equipos, conscientes de que podemos administrar ese riesgo y tenemos experiencia, para así asignar de mejor manera los recursos que tenemos, incrementar el costo-beneficio y alcanzar un mayor rendimiento en inversión.

Integramos toda la visión de administración del año con el ciclo de aguas del río, procurando hacer los dragados en los momentos de aguas bajas. Ese es otro momento completamente transformador de planeación porque no se dragaba en el mejor momento sino cuando se podía, cuando teníamos los recursos, porque es mejor dragar que no, pero hemos entendido que lo mejor es hacerlo con planeación y auditoría.

¿En qué tramos?

En el tramo comprendido entre Calamar y la desembocadura del Canal del Dique en Cartagena, que es en Pasacaballos, y desde Barrancabermeja, aguas abajo. Por primera vez contratamos personal para operar un equipo de Cormagdalena en esas zonas.

En la desembocadura del río en Barranquilla, que es donde hay una actividad portuaria marítima internacional, estamos pensando en un modelo de contratación diferente, porque ahí es mejor pagar que asumir el riesgo por la complejidad de la operación. Luego de conseguir recursos para la ejecución de 2019 y 2020, y en medio de todas las dificultades presupuestales, contratamos con Findeter a una compañía china que intervendrá más de 22 kilómetros del canal de acceso. Y hemos bajado el precio del metro cúbico enormemente a \$11.636, cuando en enero nos tocó pagar \$7.000 millones por 180.000 metros cúbicos (\$38.000 metro cúbico) y entre abril y agosto pagamos \$6.000 millones por menos de 500.000 metros cúbicos (\$13.000).

En la medida en que hemos ido fortaleciendo Cormagdalena, los procesos de planeación del dragado y la auditoría a los contratos formados, hemos ido encontrando que somos capaces de integrar más a las empresas, pagar menos y obtener el mayor beneficio para la inversión que hacemos.

¿Cómo ha sido el trabajo con Ecopetrol?

Gracias al convenio que tenemos con **Ecopetrol**, ese equipo de Cormagdalena está atendiendo parte de las necesidades que tiene el río porque nos están suministrando combustible, pero son tantas que aunque lo que podemos hacer genera gran impacto, necesitamos más inversión; estamos proyectando cerrar 2019 con un aporte directo de **Ecopetrol** de \$5.000 millones para fortalecer nuestro presupuesto de inversión y navegación. Además, hemos encontrado gran eco de la Federación Nacional de Navieros y de las asociaciones portuarias. Cormagdalena hoy ha sido capaz de volver a convocar a los actores que tienen interés en el río y mantener la confianza en que la APP va a ser una realidad, en que somos capaces de atender los requerimientos que demandan y en que lo podemos hacer de manera constructiva, trayendo al sector privado. Al final esto tiene sentido si aumentamos la carga, generamos confiabilidad y traemos inversión, esa es nuestra gran meta.

¿En qué va el proceso de conformación de una nueva asociación público-privada (APP) para la navegabilidad en el Magdalena? ¿Será una realidad?

Vamos a abrir la licitación. En estos meses, la APP que recibimos ha sido rediseñada. Se han aportado criterios muy valiosos a partir de estudios que tenemos tanto del Instituto Humboldt como de la Universidad del Norte. Tenemos suficiente información para plantear un rediseño y presupuestos, por lo que pondremos a disposición del sector privado los estudios previos que se han realizado.

La Ley 1508, que regula las alianzas público-privadas, nos obliga a dar un paso importante en la apertura oficial del proceso, que es el diálogo competitivo. Hay varios que hemos abordado transversalmente, entre los cuales vemos con mucho interés que se construya una draga en Colombia.

¿Eso se incluiría en el contrato de concesión?

No, y es una idea en borrador. Lo vemos como un estímulo importante para la industria metalmeccánica. Creemos que está lista y hemos abordado el tema con la Andi y Fedemetales. Tiene sentido que dentro de toda la inversión que vamos a hacer, se quede en el país lo máximo que ese proceso nos puede dejar, una draga. El río es de los colombianos, la base de este esquema es fortalecer nuestra capacidad comercial e industrial.

También hemos invitado al diálogo competitivo a otros sectores que estoy seguro pueden tomar gran ventaja competitiva sobre la APP, por ejemplo, el palmero. Vemos con mucho interés en que la carga que se produce en el Magdalena Medio pueda moverse a través del río. Es importante escucharlos, tener claras todas esas perspectivas para que lo que resulte sea un proceso incluyente, fortalecido y transparente.

En el Caribe hay una serie de requerimientos permanentes por el cambio climático, tenemos problemas de erosión costera y afectación en puertos. También tenemos mucho por hacer en términos de construcción de naves, mucho por definir en cuanto a navegación por ríos, que hoy está en pañales, y vamos a requerir dragas. Es un elemento que estamos ansiosos de presentar.

¿Cuál es la capacidad de navegación del río en este momento?

Se han planteado tres tipos de naves conforme a las tres unidades funcionales identificadas en el Magdalena. En Barrancabermeja y algo así como el kilómetro 38 sería fundamentalmente navegación de tipo planchón, que es lo que hoy tenemos. Eso se compone de un remolcador más barcazas. Entre el kilómetro 37 y el 22 se ha pensado en una nave que tenga capacidad marítima internacional, de mayor calado, pero no tanto como las inicialmente planteadas entre el kilómetro 22 y el -2 en Bocas de Ceniza.

Le recomendamos: [Estas son las obras claves para mejorar la navegabilidad en el país](#)

¿Con la licitación de la APP cambiarían estas condiciones?

Lo que hemos hecho es identificar las naves según la necesidad de **comercio** y hacia dónde se proyecta y para generar estabilidad en eso.

Manténgase informado sobre las **últimas noticias** que suceden en Colombia y el Mundo, el más completo cubrimiento noticioso todos los días con el periódico El Espectador.

Temas relacionados

- Río Magdalena
- Dragado
- draga
- App
- licitación

Comentario

Le puede interesar

Mundo Pyme - Banco de Bogotá

El costo de los cruceros en Colombia puede sorprenderte

Últimas Noticias

Hace 3 horas

Oferentes presentaron sugerencias para subasta del espectro radioeléctrico

Inflación en agosto fue de 3,75 % y estuvo por debajo de las expectativas

Economía Hace 5 horas

El periodista de El Espectador Edwin Bohórquez Aya ganó el premio Analéx

Economía Hace 11 horas

La Superintendencia de Comercio formula pliego de cargos contra Rappi

Economía 5 Sep 2019

Lanzan programa de empadronamiento para pensionados

Economía 5 Sep 2019

Inflación en agosto fue de 3,75 % y estuvo por debajo de las expectativas

Últimas Noticias