CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS No.:					268	Del Año:	2022	
CONTRATISTA:	LUISA FERNANDA VILLALBA AHUMADA				C.C. / C.E. No.:	22.586.360		
PERIODO DEL INFORME:	Desde:	01	10	2022	Hasta:	31	10	2022
		Día	Mes	Año		Día	Mes	Año

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO

OBJETO PRESTACION DE SERVICIOS PROFESIONALES DE ASESORIA JURÍDICA PARA EL FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE LA MAGDALENA								
PLAZO CONTRATO	Fecha inicio	29	08	2022	Fecha Terminación (Incluidas prórrogas)	31	12	2022
		Día	Mes	Año		Día	Mes	Año
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	$25.000.000							

2. DETALLE DE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL.

- Durante este periodo por directrices del supervisor del contrato realice un análisis profundo relacionado con el impacto del documento Conpes portuario, en relación con Cormagdalena, teniendo en cuenta que esta entidad tiene como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía asi como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente,, buscando promover la ejecución o ejecutar directamente o en asocio con otras entidades publicas o privados, proyectos de adecuación de tierras, entre otras operaciones.

- Estuve atenta a las diferentes llamadas telefónicas y correos relacionadas con el documento Conpes portuario.

- Reunión sostenida con el contratista Juan Pablo Cacais Garay, relacionadas con el documento del plan de adaptación a la guía ambiental paga con el fin de ir organizando la doucmentacion pertienente y asi avanzar en la elaboración y estructuración de la política de responsabilidad social.

En constancia de lo anterior, se firma el presente informe el 09 de noviembre de 2022.

Firmas

Luisa F. Villalba A.

Nombre: Luisa Fernanda Villalba Ahumada
Identificación: 22.586.360
Contratista

Firmado digitalmente por German Puentes Aguilar

Nombre Supervisor: Cr (Ra) Germán Puente Aguilar
Director Ejecutivo Encargado

ANALISIS DEL CONPES

CORMAGDALENA

1. INTRODUCCION _____1
2. PUNTO DE PARTIDA Y REFERENCIA LEY 1 DE 1991_____2
3. JERARQUIA EN PUERTOS FLUVIALES Y MARITIMOS _____3
4. CONTRAPRESTACION PORTUARIA: _____6
5. DEFINICION DE POLITICA PORTUARIA: Con miras al 2022/2025-----6
6. PLAN DE ACCION_____7
7. RECOMENDACIONES_____8
8. FINANCIAMIENTO_____8
9. CONCLUSION_____11
10. ANALISIS_____11

INTRODUCCION

La Política Portuaria, cuyos actores son los usuarios de la infractuctura y servicios disponibles en los puntos donde se consolidan los esfuerzos e inversiones publicas y privadas en donde todo se aúna para economía nacional competitiva, la última actualización de política portuaria se realizó en 2013.

Con la presente política pretenden incluir consideraciones y recomendaciones estratégicas sobre el sector portuario, en materia de metodología general, tarifas, revisión, nuevas inversiones, actualizaciones del plan de ordenamiento portuario y ambiental (2008).

Esta política pretende ser aplicada entre 2022 y 2026, donde buscan el cumplimiento de los preceptos estructurales de la Ley 1 de 1991.

La política portuaria esta a cargo del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, entidades involucradas 14 entidades de orden nacional de 5 sectores., técnico y Desde la ley 1 de 1991 el País avanzo con la incorporación del capital privado, esta incorporación tuvo un lapso desde 1991 -2013, periodo que ha sido de un sofisticado y progresivo avance para ser sostenido su servicio y su infractuctura portuaria, sin embargo han pasado 9 años sin actualizar la política portuaria, y la experiencia de ese auge es lo que indica que debe haber un cambio e introducir mejoras en el aspecto físico y tarifario y por supuesto renovación en los mecanismos utilizados, esta política tiene un enfoque integral teniendo en cuenta que el CONPES DE EXPASION PORTUARIA, debe cumplir con los elementos mínimos, como lo son la inversión, nuevas zonas portuarias, inversiones públicas, contraprestación, tarifas, concesiones y puertos sostenibles con total prevención de no dañar el medio ambiente.

Los objetivos que se persiguen son: El desarrollo económico y la competitividad del país en un contexto global; conceptualizan 7 pilares a saber:

1-capacidad portuaria

2-planeacion articulada entre naciones e inversionistas

3- sistema regulatorio

4-Metodologia

5- Contraprestación.

6- Marco Institucional.

7-Sostenibilidad Ambiental.

Pilares que a su vez tienen 17 líneas de acción, esta política está proyectada a 5 años 2022/2026, en la cual proponen que 14 entidades de orden nacional implementen 25 acciones cuyas inversiones serán priorizadas para ser ejecutas con presupuesto del sector transporte. Se aspira que esta implementación esté lista en el 2025.

2-PUNTO DE PARTIDA Y REFERENCIA LEY 1 DE 1991.

Tenemos un sector portuario sostenible, eficaz y continuo, la eficiencia es demostrada con el auge que ha mantenido y va en aumento que se refleja en la competitividad del comercio exterior, desarrollándose todos los puertos a nivel nacional, sin embargo, las navieras internacionales solicitan aumentas y mejoras del portafolio de servicios en sus instalaciones.

Así las cosas y consientes que las políticas públicas del CONPES (PLANES DE EXPANSION PORTUARIA) se instrumentaliza mediante los mecanismos de concesiones a sociedades portuarias privadas, la cual prestan un servicio publico a todos los usuarios de carácter nacional e internacional.

Según la LEY 1 DE 1991, la política portuaria tiene 5 elementos esenciales.

1- Inversión en nuevas instalaciones.
2- Conveniencia de crear puertos.
3- Inversiones publicas.
4- Metodología de contraprestaciones.
5- Tarifas.

Bajo estos elementos se actualiza la política portuaria, el articulo 23 de la ley 1 de 1991: contextualiza que la autoridad portuaria se encuentra en cabeza del CONPES, en el es que aprueba los planes de expansión portuaria, el ministro de Transporte es quien programa, evalúa en coordinación con la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, los planes de expansión portuario.

En el parágrafo 6 la DIMAR, continuara otorgando concesiones y permisos de construcción para el desarrollo de actividades marítimas no consideradas como portuaria.

En la ley 856 de 2003, se ve reflejado el porcentaje que recibe la nación y/o los municipios, distritos donde se opera, los puertos, así como su destinación especifica de los recursos pactados.

En la actualidad ahí 8 metodología distintas de contraprestación portuaria vigentes.

La contraprestación que recibe el estado se invierte en ejecución de obras y mantenimientos para las zonas costeras, en dragados de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a cargo de la nación, mantenimiento de acceso a la vías férreas, fluviales y terrestres , a los puertos de municipio, distritos y a las obras de mitigación ambiental.

En materia tarifaria están reguladas por los estatutos de puertos junto con las resoluciones de la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE (723/1993), existen 4 tarifas reguladas:

- El muellaje
- Uso de infractuctura
- Servicios públicos
- Almacenaje

Algunos servicios que se prestan no se encuentran regulados y se rigen bajo un entorno libre por el comportamiento del mercado portuario, estos precios se ajustan por la tasa interna de retorno (TIR) todo esto seria aplicable en un termino estimado de 10 años.

La superintendencia de transporte ejercerá la función de coordinador junto con la dirección general marítima del Ministerio de defensa (capitanes de puertos) de manera exclusiva las funciones de autoridad marítima.

La ley 161/1994 desarrollo el articulo 331 de la Constitución en la que se creó CORMAGDALENA (recupera la navegación y actividades portuarias).

En el decreto 1800/2003, se crea EL INCO (INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES), el cual planea, estructura, contrata para ejecutar y administrar los negocios con capital privado y público. Este paso a ser la ANI (AGENCIA NACIONAL DE INFRACTUCTURA) por el Decreto 4165/2011.

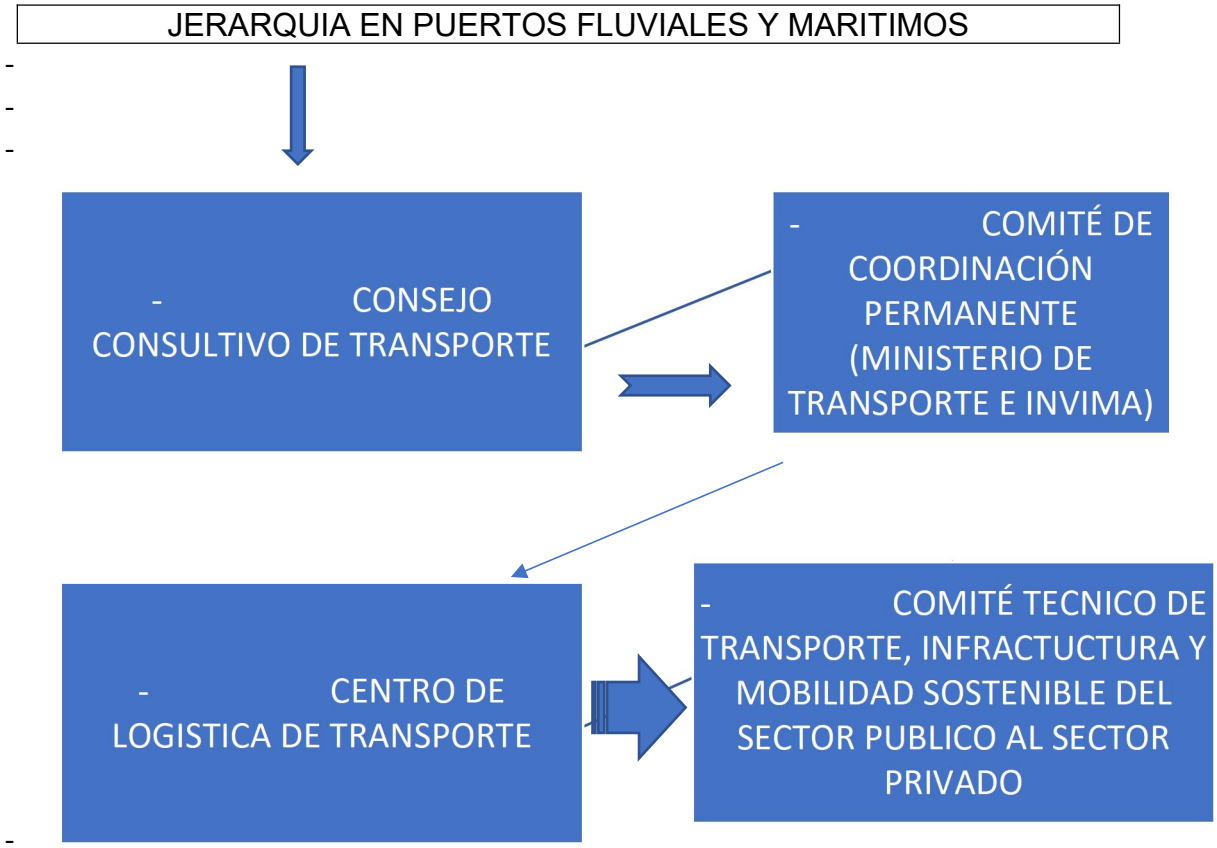
INVIAS, CORMAGDALENA, DISTRITOS, MUNICIPIOS PORTUARIOS, se convierten en actores del sector portuario. INVIAS, recibe el 80 % de la contraprestación por concepto del uso y goce temporal y exclusivo. Esto fue modificado por el artículo 64 de la ley 1242/2008- Ley 1557/2012

Quedando así las cosas que los 30 kilómetros últimos del rio magdalena, el 60% de la contraprestación por zona de uso publico y el 40% los recibirán los Municipios/ Distrito

CORMAGDALENA 60%

MUNICIPIO Y/O DISTRITOS 40%

Cuando se trate de zonas de uso publico ubicadas en el resto del rio recibirá el 100% CORMAGDALENA, los distritos de Barranquilla, Cartagena de Indias, Santa Marta, son autoridades portuarias adicionales (LEY 768/2002)



En 1990 los servicios prestados tuvieron su auge a través de la constitución y de la ley 1 de 1991. En la que se buscó abolir el monopolio estatal de los puertos, fue entonces cuando se dieron las concesiones, todos estos cambios se dieron porque Colombia abrió sus puertas a la economía mundial sin estar actualizado por lo que las exigencias requerían mejores servicios, así mismo con la entrada en auge de la tecnología se requieren nuevos mecanismos o procesos de adaptación institucional.

Esta nueva propuesta lleva consigo mejoras continuas, dando autonomía, competencia y desarrollo armónico habilitador del comercio y sostenibilidad ambiental entre otros frente a los nuevos retos internacionales.

Todo lo anterior es en busca de adoptar una visión contemporánea del sistema portuario, así mismo se presente potenciar las inversiones en términos de eficacia.

De la función publico privado sea reportado beneficios contundentes que se deben preservar; la POFP/2008 (PLAN DE ORDENAMIENTO FISICO Y AMBIETAL) de los litorales actualizar y crear herramientas de visualización geográfica para consultar el tiempo real para orientar la toma de decisiones.

EL CONPES 3744/2013, en el cual se estipula que se debe mejorar las estrategias eficaces para gestión contractual, para introducir una mayor competencia que genere nuevos incentivos, con estos se busca crear nuevas concesiones, a terminarse en el 2021(CEPAL), así mismo actualizar la metodología para actualizar tarifas a las sociedades portuarias.

Se debe fortalecer al ministerio de transporte en su función de máxima autoridad portuaria para la toma de decisiones, se concibe que se debe trabajar con la DIAN, ICA, INVIMA, Y LA DIRECCION DE ANTINARCOTICO DE LA POLICIA NACIONAL ENTRE OTROS.

Todo este dado para que realizar los cambios necesarios y responder las demandas de crecimiento de tráfico marítimo y fluvial y las mejores practicas en materia de sostenibilidad.

Los puertos son entidades MULTIDIMENSIONAL, anclados en una geografía, que dependen de operaciones, teniendo en cuenta que son las entradas del comercio transportado que es aproximadamente del 80%.

La infractuctura del transporte apropiado y la prestación eficiente de servicio conexos contribuyen a que un país, región se desarrolle a mayor grado lo que conlleva a reducir costos asociados al consumo de servicios.

Los puertos fluviales y marítimos son puertas de entrada y salida del comercio consolidando la importación y exportación, así mismo el flujo de personas.

Los puertos marítimos y fluviales se han vuelto CLUSTERAS (EMPRESAS INTERCONECTADAS), el 2016(CEPAL) se creo un panorama de estrés a la industria portuaria por la desaceleración económica que tubo china y posterior a esto se entro en pandemia (COVID 19).

PUERTOS: Son localidades geográficas donde se encuentran los terminales, infractructuras, instalaciones entre otros.

TERMINALES: Unidad operativa en los puertos habilitados para el deposito de transito y se necesitan equipos específicos.

Los PCS (PORT COMUNITY SISTEM), son plataformas electrónicas que sirven para conectar las operaciones portuarias, por lo cual se deben mejorar con innovación tecnológica.

CONTRAPRESTACION PORTUARIA: reside en :

TARIFA: precio pagado por el usuario al estado a cambio de un servicio

Los sistemas de información no son homogéneos por lo tanto es necesario jerarquizar y mejorar el sistema tecnológico para lo cual se creó l ventanilla única (UVM) por haber duplicidad en los repartos ocasionando pérdida de tiempo, teniendo en cuenta la necesidad en términos de articulación institucionales, se debe definir competencia, límites de acción, roles, así como fortalecer al Ministerio de Transporte como plena autoridad.

COMUNIDADES: son órganos idóneos cuyo objetivo es generar consenso y coordinación entre actores (Problemática local), es necesario concertar mecanismos y acuerdos compensatorios y de inclusión.

DEFINICION DE POLITICA PORTUARIA: Con miras al 2022/2025, el objetivo específico.

1- Crecimiento contralado, uso eficiente
2- Definir roles, procedimientos y herramientas
3- Mejorar mecanismos
4- Regular la promoción, competitividad y eficacia del servicio
5- Fortalecer la autoridad portuaria y relacionar las entidades del estado
6- Actualizar el marco institucional del sector portuario
7- Impulsar la sostenibilidad ambiental y social del entorno

PLAN DE ACCION:

Seguir lo planteado por el 2038 la UPIT, utilizará el modelo de transporte y de capacidad portuaria como herramienta para planificar y esto ocurrirá en el 2023 y será revisada cada 4 años con las entidades correspondientes.

En el 2024 el MINISTERIO se vincula con su CONCEPTO como autoridad portuaria, el cual será requerido para el otorgamiento de nuevos contratos, dicho concepto se proferirá desde el 2025, el cual será obligatorio y vinculante. Así mismo la UPIT, clasificará los puertos en los cuales reconocerá la importancia social, ambiental entre otros criterios.

Esta clasificación permitirá conocer los roles que tiene cada zona portuaria y se realizará en 2024 y estará a cargo del Ministerio de Transporte, UPIT, Autoridades Marítimas, Distritos Y Municipios Portuarios.

En el mismo 2024, los entes encargados (LA UPIT, DNP, Ministerio de Transporte, Autoridades Marítimas y Fluviales, Ambientales), definirán los estándares mínimos par el CONTENIDO DE PLANES MAESTROS PORTUARIOS y se considerara la visión de GEMELOS DIGITALES, como herramienta (ejemplo: sensores), en el 2023/2024, también se actualizará la metodología POFP, vinculando entidades estatales que tengan correlación.

La UPIT, definirá el periodo del POFP, el cual no podrá ser superior a 4 años. El DPN, será retroalimentado por entes que le pasaran la información requerida, para que las demás entidades definan el formato de trabajo y suministro de información.

El POFP, elaborará el plan de ordenamiento que contendrá la información necesaria que será analizada periódicamente y una vez escogida esa metodología deberá ser implementada por las entidades concedentes por el otorgamiento y/o las prórrogas de concesión portuaria.

En el 2023/2024, se realizarán proyectos priorizados con recursos derivados de la contraprestación portuaria, ahí 7 departamentos priorizados, en el 2023 el Ministerio de Transporte conceptualizara y liderara un esquema de incentivos que permiten garantizar la inversión privada, en las infractructuras privadas.

En el 20204/2025, el Ministerio de Transporte realizará estudios de la estructura del mercado de servicios portuarios y se mantendrá la libertad regulada para los servicios portuarios.

En el 2025 una vez se escoja el mecanismo para obtener las tarifas concretas el Ministerio de Transporte y la superintendencia de puertos y transporte expedirán la resolución respectiva.

También en el 2025 se desarrollara comités operativos de zonas portuarias logísticas donde se fortalecerá la figura de LIDERES DE CORREDOR LOGISTICO y los facilitadores portuarios, para desarrollar funciones de acercamiento entre los actores, mientras que en el 2023/2024 el Ministerio de Transporte diseñara e implementara el REPOSITORIO PORTUARIO, en la cual se unificara los reportes portuarios, y será implantada en fases:

Fase 1: recolección de datos y respuestas de pagos.

Antes que culmine el 2025 el DPN Y EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, evaluaran y conformaran una instancia de articulación intersectorial, anterior a esto en el 2023, en conjunto con otras entidades estatales se realizara un seguimiento momentáneo de actividades que afecten los ecosistemas y el medio ambiente, los informes de seguimiento serán en junio y diciembre de cada año así:

- Primer corte: junio de 2023
- Informe de cierre: diciembre de 2026.

ACCIÓN ESPECÍFICA

En el marco de las acciones de gestión de cambio climático, en 2024, el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Superintendencia de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Dirección General Marítima, la Agencia Nacional de Infraestructura y Cormagdalena, diseñará e implementará

una herramienta de monitoreo y seguimiento a la implementación de medidas para la gestión ambiental y de cambio climático y la identificación de la huella de carbono.

Esta herramienta buscará generar acciones que reduzcan la insipiencia en implementación de medidas de mitigación en el entorno portuario nacional.

De la misma forma que efectuaran actividades necesarias para identificar alternativas para la compensación por emisiones, promover el aprovechamiento de energías renovables e incentivar reconversión,

reemplazo y uso de equipos, maquinaria y vehículos operados con energías limpias, y acelerar la implementación de medidas de adaptación a las amenazas por las condiciones climáticas futuras. Complementariamente se recomienda el refuerzo de estrategias que promuevan la implementación de sistemas de monitoreo permanente de emisiones de contaminantes, ruido y vibraciones en los terminales portuarios, la reducción de la contaminación atmosférica y la aplicación de medidas para la mitigación de impactos. Para ello, se contará con la gestión coordinada de la DIMAR, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Autoridad Ambiental y la Superintendencia de Transporte.

.

FINANCIAMIENTO

En cumplimento de los objetivos de esta política, las entidades involucradas en su ejecución gestionarán y priorizarán, en Mediano Plazo, los recursos para la financiación de las estrategias que se proponen, tiene un valor de inversión total aproximado de 8.500 millones de pesos de 2022.

RECOMENDACIONES:

1- Recomiendan aprobar este documento
2- Que prioricen recursos para implementar este CONPES
3- Solicitar al DPN
- Implementar la política portuaria
- Consolidar y divulgar la política portuaria
- Implementar el modelo de transporte con horizonte de 20 años
4- Solicitar al Ministerio de Transporte:
- Realizar ajustes necesarios para las solicitudes de concesión
- Promover y garantizar la mano de obra Wuayu
- Tomar a una decisión respecto de la política pública tarifaria
- Manteniendo la libertad regulada
- Autorizar la libertad de la tarifa
- Establecer mesas de trabajo
- En el termino de un año implementar una plataforma informática que permita interoperabilidad.

- Actualizar el POFP (PLAN DE ORDENAMIENTO FISICO Y PORTUARIO)
- Implementar los planes maestros con visión de 10 a 20 años
- En corto plazo actualizar la metodología empleada para los grados físicos ambientales
- Crear comunidades portuarias en coordinación con la DNP
- Promocionar los buques y cruceros, actividades necesarias para el desarrollo, modernización de servicios turísticos
- Adelantar la reglamentación de la ley 1242 del año 2008, con lo que tiene que ver con los parámetros técnicos de seguridad, competencia y operaciones náuticas

5- Solicitar al Ministerio de Transporte y ala UPIT

- Que con el apoyo del DNP, SUPERINTENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE Y CORMAGDALENA, consoliden la información de las herramientas para actualizar anualmente la información
- En coordinación con LA DIRECCION GENERAL MARITIMA, MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y DNP, definir los estándares mínimos de planes maestros
- Adelantar las acciones necesarias para actualizar POFP
- Que la UPIT, asuma la correcta operación de las herramientas
- Realizar análisis de desempeño económico y financiero de las concesiones
- Conformar comités para evaluar roles, metodología y modificaciones.

6- Solicitar a la DIMAR en tres meses un informe de vulnerabilidad de los puertos principales, así como el cabal cumplimiento de compromisos internacionales.

CONCLUSION

En definitiva se necesita concretarle las funciones como autoridad principal al Ministerio de Transporte y que este ejerza en coordinación con los entes estatales para complementar los cambios y directrices que debe abanderar ante la comunidad portuaria y enfrentar con más fuerza la situación que aqueja en la actualidad es el cambio climático es sin duda alguna uno de los retos que debe enfrentar el sector portuario, toda vez que se debe manejar tala de árboles, aumento del nivel del mar, las inundaciones, la erosión costera y los huracanes, las cuales podrían tener graves consecuencias para la infraestructura marítima, causando daños a los muelles, terminales, patios de almacenamiento y depósitos, e incluso llegando a la necesidad de cerrar el puerto, perturbando así los servicios portuarios. Lo anterior agravado por el incremento de las emisiones de gases efecto invernadero y contaminación en el aire entre otros, situación que generaría que las contraprestaciones que generan estos puertos disminuyan. El Estado debe tomar medidas que garanticen la estabilidad y

continuidad en la prestación del servicio, así como el análisis y desarrollo de los incentivos
adecuados a la inversión, en función de la transformación global de las actividades en el entorno portuario. De otra parte, el entorno global ha impuesto exigencias ambientales y sociales cada vez más desafiantes en cuanto a la obligatoriedad de conservación del patrimonio natural de las naciones. Las tecnologías y los sistemas de información que permiten la toma de decisiones sobre la operación y expansión del sistema portuario, han experimentado avances notorios, hecho que invita a la revisión de protocolos de flujo de información, analítica de datos y la actualización de información sobre aspectos propios del ordenamiento de los territorios en relación con los emplazamientos portuarios.
Por último, el nivel emergente de la competencia entre redes y entre puertos está transmitiendo nuevas complejidades a la gobernanza del sector portuario y ha impulsado nuevas estrategias que requerirían un proceso de adaptación institucional.

ANALISIS

Teniendo en cuenta que CORMAGDALENA tiene como objeto la recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la generación y distribución de energía, así como el aprovechamiento sostenible y la preservación del medio ambiente, los recursos ictiológicos y demás recursos naturales renovables. ARTICULO 2o. de la Ley 161 de 1994

En su visión técnica y financiera persigue el desarrollo y la explotación adecuada de los recursos ictiológicos y agrícolas en el área de actividades de la Corporación, dentro de los parámetros de protección de los recursos naturales y del medio ambiente. Promueve la participación en la creación de sociedades portuarias en las poblaciones ribereñas del Río Magdalena, que contribuyan a desarrollar el servicio del transporte fluvial y su integración con otros medios complementarios.

CORMAGDALENA, dentro de sus funciones busca Promover la ejecución o ejecutar directamente, o en asocio con otros entes públicos y privados, proyectos de adecuación de tierras, avenamiento y control de inundaciones, operar y administrar dichos proyectos o darlos en concesión y delegar su administración y operación en otras personas públicas y privadas, así como establecer las contribuciones de valorización correspondientes a las tarifas y tasas por la utilización de sus servicios, lo que conlleva a fomentar y apoyar financieramente la adecuación y explotación de las posibilidades que para la creación social, ofrecen el Río Magdalena y sus zonas aledañas.

CORMAGDALENA busca adoptar las disposiciones necesarias para la preservación del equilibrio hidrológico de la cuenca, conforme a las disposiciones

medio ambientales superiores y en coordinación con las corporaciones autónomas regionales encargadas de la gestión medio ambiental en el área de su jurisdicción, al igual que promueve el aprovechamiento sostenible de los recursos hidrobiológicos y demás recursos naturales renovables, conforme a las políticas nacionales y con sujeción a las normas superiores y adelantar programas empresariales que involucren a la comunidad ribereña y propendan por el aumento de su nivel de vida.

Colombia se enorgullece de un Río Magdalena, como uno de los recursos más importantes navegable que propulsa la economía nacional de cara a la competitividad nacional e internacional, el cual debe ser reglado mediante el CONPES para que este a su vez reglamente los buenos y diversos dividendos que esta política pública le puede dejar al país para estos mismos recursos puedan ser invertidos en el avance tecnológico , físico, fluvial y marítimo que es aplicable tanto a la comunidad pública como privada , para la cual se debe fomentar más incentivos que motiven a la comunidad privada a invertir en estos proyectos-concesiones que son visto o se pueden convertir . en política pública mediante el documento CONPES, EL ESTADO, ha dado inicio a la ejecución de proyectos donde pretende la recuperación de la navegabilidad marítima y fluvial, para brindarle a los usuarios, servicios públicos y privados con niveles estándares de calidad internacional desde Puerto Salgar - La Dorada hasta Bocas de Ceniza en Barranquilla, entre otras zonas portuarias.

Con este auge que se ha mantenido el cual es sin precedentes, teniendo en cuenta que se han cumplido a cabalidad lo proyectado en el tiempo, por lo cual es necesario una actualización de medidas, tarifas, técnicas, tecnología logística, dragados, equipos físicos entre otros para seguir garantizando una adecuada contraprestación, una buena infraestructura en el país, como son los de diseño y construcción; así mismo, el sistema financiero contratando para recibir una remuneración por un servicio, lo que implica que el particular ponga a disposición del Estado una infraestructura operativa, cumpliendo con unos estándares de calidad establecidos, es decir que el particular invierte y luego el Estado remunera.

Con la política portuaria se busca dar un giro aplicando las recomendaciones dada en el borrador del próximo CONPES, el borrador plantea un Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena, a menores costos y con mas ventajas de obtener mejores contraprestaciones e incentivar al usuario privado para que invierta en las concesiones y vea devuelto su patrimonio para así seguir uniendo fuerzas y tener óptimos equipos, mecanismos, infractucturas y demás beneficios que se reflejan en lo suscrito en el documento, para lo cual están dadas las condiciones de tiempo y lugar para desarrollarse a mediano plazo y con mejores garantías mediante un programa de intervenciones estratégicas, prioritarias y continuas, manteniendo condiciones de navegabilidad del río con obras, dragados y mantenimiento orientado al desarrollo y fortalecimiento de los servicios de transporte, siempre considerando y salvaguardando el medio ambiente.

Así las cosas, es de acoger las recomendaciones relacionadas en el mismo documento toda vez que están dadas las condiciones para seguir con el desarrollo mediante planes y programas encaminados para mejorar la reglamentación, infractucturas, modernización, actualización, contraprestación, equipos físicos y sobre todo cuidar y mantener el medio ambiente o en el peor de los casos implementar proyectos de mitigación o los convenientes.

Es de anotar que es necesario que se implementes la reglamentación donde se reconoce como máxima autoridad al Ministerio de Transporte y su concepto sea necesario para los contratos, concesiones y permisos propios en los puertos marítimos y fluviales, igualmente que los demás entes del estado se entrelacen para que todos los conocimientos estén a la orden de este gran proyecto hibrido, que genera una economía sostenible, continua y de apoyo.

9:19

4G

JG

LA

Juan Pablo G.