



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
CAMARA DE REPRESENTANTES

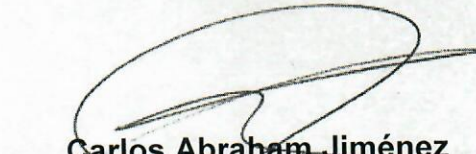
COMISIÓN CUARTA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: *Duque*
Fecha: *Agosto 25/2021*
Hora: *2:03pm*
Número de Radicado: _____

Proposición

PROYECTO DE LEY No.158 2021 Cámara, "POR LA CUAL SE DECRETA EL PRESUPUESTO DE RENTAS Y RECURSOS DE CAPITAL Y LEY DE APROPIACIONES PARA LA VIGENCIA FISCAL DEL 1o. DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2022.

Artículo Nuevo. Con el fin de garantizar la navegabilidad del Río Magdalena en la unidad funcional al tramo comprendido entre los municipios de Barrancabermeja-La Dorada, asígnese al presupuesto de inversión de la sección 2401 correspondiente al Ministerio de Transporte la suma de hasta **CIEN MIL MILLONES DE PESOS M/CTE \$100.000.000.000.**


Erwin Arias Betancur
Representante por Caldas


Carlos Abraham Jiménez
Senador de la República

Carlos Alberto Cuenca Chaux
Representante a la Cámara



Julio César Triana Quintero
Representante a la Cámara


Modesto Aguilera Vides
Representante a la Cámara


Saïm Villamil Queseep
Representante a la Cámara


Oscar Tulio Lizcano Gonzales
Representante a la Cámara


JOSE GABRIEL AMAR SEPULVEDA
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico


MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático


Néstor Leonardo Rico Rico
Representante a la Cámara

Justificación

El río Magdalena comprende cerca de 1.550 kilómetros a lo largo de nuestro territorio nacional, de los cuales 1.024 (km) son aptos para la navegación y, ahora más que nunca, serán estratégicos para enfrentar la emergencia socioeconómica que estamos atravesando.

Dada la importancia que representa el río Magdalena para el desarrollo económico del país resulta necesario asignar por parte del Gobierno Nacional los recursos necesarios para permitir su navegabilidad en la unidad funcional correspondiente al tramo comprendido entre los municipios de Barrancabermeja-La Dorada.

Hacer navegable este afluente para conectar la región Caribe con el centro del país, desde Bocas de Ceniza (Atlántico) hasta el puerto La Dorada, resulta clave para reactivar la economía colombiana en estos tiempos de crisis, al permitir optimizar los procesos de logística y transporte a través de la navegabilidad del río permitiría un gran avance hacia la multimodalidad, el mejoramiento de la competitividad y el fortalecimiento de las regiones.

Lo anterior, en el marco de los Conpes 3758 y 4028, además de investigaciones adelantadas por Fedesarrollo y Cormagdalena mediante las cuales se evidencia que cerca del 80 % de la carga del país es movilizada por carretera, y tan solo el 1,4 % por vía fluvial, desaprovechando el gran potencial logístico que tiene Colombia por intermedio del río.

En este sentido el asignar la presente partida presupuestal resulta de vital importancia económica, social y ambiental al permitir mejorar las condiciones físicas del río, además, de consolidar un medio de transporte que conecte los principales centros de producción y consumo del país con menores costos de transporte y mejor logística.

- El modo fluvial presenta grandes ventajas ambientales y comparativas respecto al resto de los modos de transporte en el país para trayectos extensos.
- De acuerdo con el Documento CONPES 3758, aprobado en 2013, el transporte fluvial permite tanto la reducción de emisión de gases de efecto invernadero, como la optimización de costos para el transporte de carga y de pasajeros 30, partiendo de las condiciones topográficas que se presentan en el territorio nacional. En consecuencia, la Política Nacional Logística del país contenida en el Documento CONPES 354731, aprobado en 2008, y el Documento CONPES 3982, aprobado en 2020, pretende potenciar la intermodal, o integración y articulación de los modos logísticos nacionales, con el propósito de mejorar las condiciones de competitividad nacional mediante la eficiencia en tiempos y costos logísticos. Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad

Otros aspectos positivos que favorecen la navegabilidad del río en su totalidad.

- Mayor visibilidad de la región, lo que permitiría promocionarla como una zona de desarrollo del país.
- Pasar del modo Terrestre al fluvial significaría un ahorro del 80% aguas abajo y del 62% aguas arriba
- Mejoras de las condiciones de comunicación fluvial que permitirían el acceso a los sitios turísticos
- Son varios los sectores que se podrían ver beneficiados en el proyecto, incluidos los servicios de transporte terrestre.