

CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

POR UNA COLOMBIA UNIDA

29 de agosto de 2024

# COMISIÓN DE CONCESIONES PORTUARIAS, MARÍTIMAS Y FLUVIALES

Ginette Sofía Lozano Maturana  
Directora de Asuntos Económicos

# ORDEN DEL DÍA

## 1. Instalación

## 2. Avances de la estructuración legal y financiera del dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura

*Dr. Rafael Herz, vicepresidente de Estructuración y Banca de Inversión de la FDN*

*Dra. María Patricia Sandoval, gerente de Estructuración de la FDN*

- 
- 
- 

## 3. Avances y perspectivas del dragado del río Magdalena

*Dra. María Paula Guerrero, subdirectora de Desarrollo Sostenible y Navegación de Cormagdalena*

## 4. Diálogo gremial

4.1. Documento de vías de acceso

4.2. Análisis de usos y fuentes de la contraprestación portuaria 2018-2023

4.3. Reunión – Gobernadora del Valle del Cauca

4.4. Reunión – Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura

4.5. Reunión – Viceministro de Infraestructura (avance consultorías)



1. Saludo de instalación

# Avances de la estructuración legal y financiera del dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura

Dr. Rafael Herz, vicepresidente de Estructuración y Banca de Inversión de la FDN

Dra. María Patricia Sandoval, gerente de Estructuración de la FDN



1. **Alcance de la consultoría FDN - INVÍAS**
2. **Descripción del proyecto y supuestos de entrada**
3. **Elementos condicionantes del esquema de transacción**
4. **Alternativas analizadas**
5. **Recomendaciones**



Asesoría para desarrollar la debida diligencia legal y financiera y el diseño conceptual de la estructura de transacción para el dragado de profundización del canal de acceso a la zona portuaria de Buenaventura, basados en la información técnica existente al momento de la firma del contrato interadministrativo.



Componente legal y financiera en etapa de diseño de transacción



En paralelo, INVIA contrató:

Actualización de estudios técnicos, sociales y ambientales

Gestión de modificación licencia ambiental



## Profundidad actual del canal

**12.5 m**  
Bahía interna

**13.5 m**  
Bahía externa

## Contrato 0666 de 2016 INVIAS

<b>Tipo de canal:</b>	Canal de una vía
<b>Embarcación de diseño:</b>	Post Panamax Plus
<b>Profundidad bahía interna:</b>	16.5 m, 17.0 m
<b>Profundidad bahía externa:</b>	17.6 m
<b>Longitud canal:</b>	32.75 km
<b>Abscisas bahía interna:</b>	K0+000 - K15+000
<b>Abscisas bahía externa:</b>	K15+000 - K34+400
<b>Ancho solera bahía interna:</b>	160 m
<b>Ancho solera bahía externa:</b>	200 m
<b>Sobreancho bahía interna:</b>	210 m - curva 5
<b>Sobreancho bahía externa:</b>	220 m - curva 1
<b>Ancho zona de sobreceso:</b>	304 m
<b>Longitud zona de sobreceso:</b>	2.00 km
<b>Abscisas zona de sobreceso:</b>	K9+300 - K11+300
<b>Número de áreas de fondeo:</b>	4
<b>Profundidad áreas de fondeo:</b>	12.0 m
<b>CAPEX (Dragado Profundización)<sup>1</sup></b>	USD 424,574,555
<b>OPEX (Dragado Mantenimiento)<sup>2</sup></b>	USD 18,759,500

## Inversión del Proyecto a precios de hoy

Cifras en COP MM constantes de 2023

18 meses



### Dragado de Profundización

Rubro	COP 23 MM	USD 23
Preliminares	140,008	33,776,060
Canal de Acceso	2,106,920	504,026,605
Áreas de Fondeo	202,956	48,551,949
Bahía Sobrepaso	305,528	73,089,748
Dragado Profundización	2,755,412	659,444,362
Contrato Interventoría	111,765	26,748,456
<b>Inversión Total Dragado Profundización</b>	<b>2,867,177</b>	<b>686,192,818</b>

### Dragado de Mantenimiento

Rubro (Promedio Anual)	COP 23 MM	USD 23
Preliminares	4,296	1,195,445
Canal de Acceso	76,893	21,394,728
Áreas de Fondeo	15,129	4,209,460
Bahía Sobrepaso	4,431	1,232,803
Dragado Mantenimiento	100,749	28,032,436
Contrato Interventoría	6,392	1,778,634
<b>Inversión Anual Dragado Mantenimiento</b>	<b>107,141</b>	<b>29,811,070</b>

## 1 Certidumbre de estudios técnicos

Estudios y diseños:

Calidad y detalle suficiente:

- Justificación de profundidad objetivo (Costo/Beneficio)
- Material a dragar

Licencia ambiental: Pendiente el resultado de acuerdos protocolizados y la definición y cuantificación de actividades ambientales por realizar

## 2 Plazo de concesiones actuales

Sociedades portuarias actuales: Plazo de los contratos de concesión (SPRB vence en 9 años que es el 83% de la contraprestación)

## 3 Diferencia entre proyecciones y recaudo

Proyecciones de contraprestación: Diferencias entre proyecciones de contraprestación versus recaudo real. En promedio entre 2019 y 2022 se ha recaudado el 67% de la proyección – incertidumbre como fuente directa

## 4

### Agregación de fuentes de pago

Contraprestaciones portuarias (existente/ajustada)

Contraprestación económica a cargo de las sociedades portuarias y en favor de la Nación (INVIAS) y municipios o distritos.

Aportes públicos

Compromiso en firme de aportes del PGN (vigencias futuras) de forma contractual.

Aportes privados

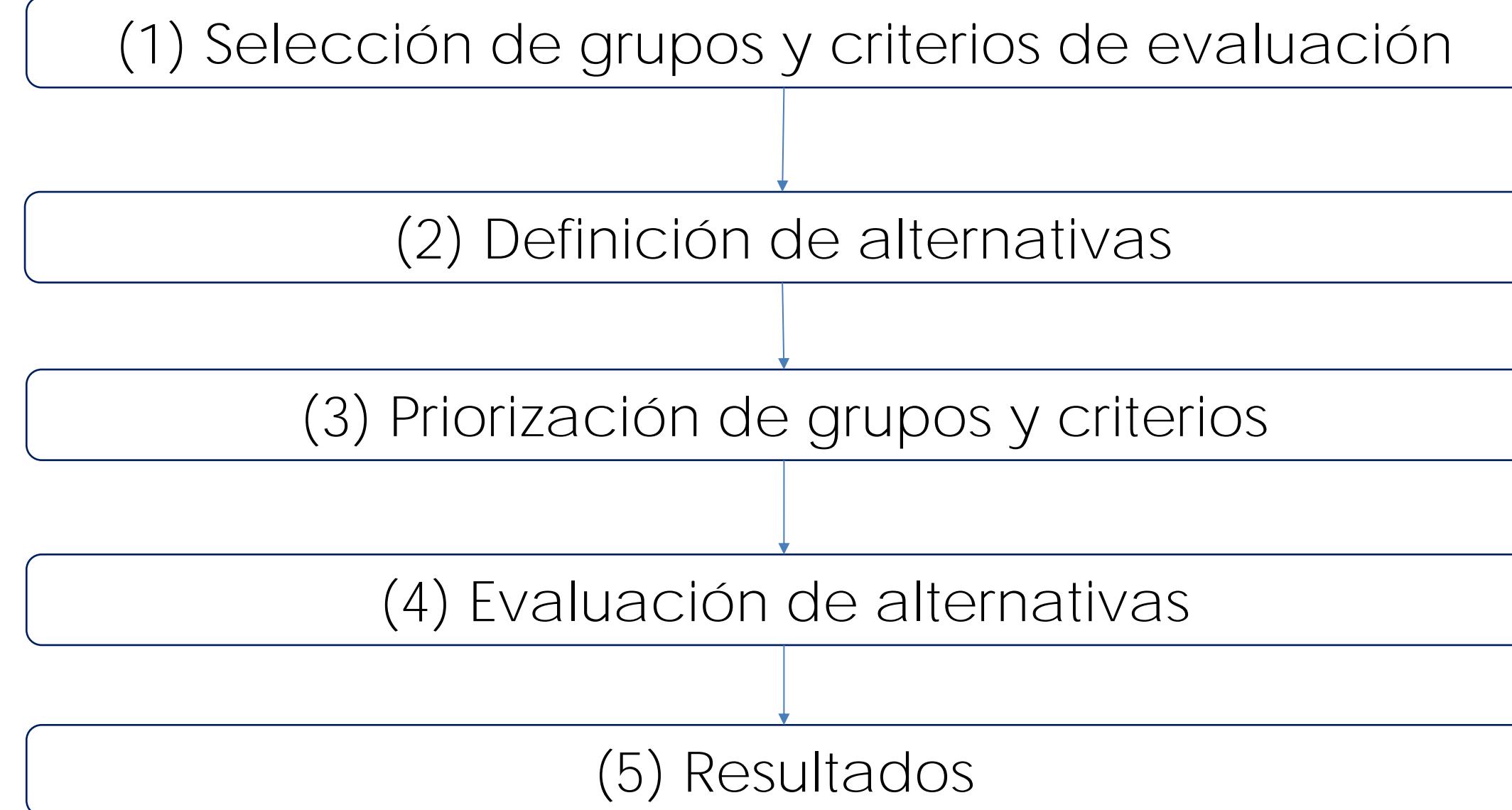
Posibilidad de incluir recursos privados de las sociedades portuarias u otros actores privados

Tasa por uso del canal\* (nueva)

Cobro a los usuarios (navieras) como recuperación de los costos de los servicios que se les prestan (dragado y mantenimiento del canal de acceso).

\*Hecho generador diferente de la Contraprestación, posible mismo uso. Recomendación de consultar con el Concejo de Estado.

## Pasos metodológicos – Análisis multicriterio



## Criterios

Contractual

Facilidad en la gestión contractual

Capacidad institucional

Capacidad del ejecutor

Estratégico

Alineación de incentivos

Asignación eficiente de riesgos

Legal

Necesidad de ajustes normativos

Financiero

Mayor acceso a fuentes de pago identificadas

Uso eficiente y transparente de los recursos

Eficiencia de los mecanismos de financiación

Técnico

Adaptabilidad y obras complementarias

Social

Integración del Proyecto con la sociedad civil

Ambiental

Posibilidad de cesión del instrumento ambiental

## Alternativas

	Dragado de profundización	Dragado de mantenimiento
1	APP de iniciativa pública	
2	Contrato de concesión Ley 80	
3	Asociación portuaria Ley 1	
4	Gerencia a cargo de entidad pública especializada	
5	Creación ESAL	
6	Contrato de obra pública a 10 años	
7	Entidad pública encargada del dragado	
8	Contrato de obra pública	APP o concesión Ley 80
9	Contrato de obra pública	Asociación portuaria Ley 1
10	Contrato de obra pública	Creación ESAL
11	Contrato de obra pública	Entidad pública encargada del dragado
12	Asociación portuaria Ley 1	Contrato de obra pública
13	Asociación portuaria Ley 1	APP o concesión Ley 80
14	Gerencia a cargo de entidad pública especializada	Contrato de obra pública
15	Gerencia a cargo de entidad pública especializada	APP o concesión Ley 80
16	Contrato de obra pública	Contratos de obra pública periódicos

## Momento Cero

- Desarrollo y **finalización de estudios técnicos**, ambientales, sociales.
- Confirmación profundidad objetivo, valores de inversión y mantenimiento

## Momento Uno

**Acercamiento Sociedades Portuarias para:**  
i) validar sus necesidades y ii) revisar sus condiciones actuales y iii) revisar la posibilidad de movilizar recursos privados para la fase de inversión

Con recursos públicos + privados

**Opción A**

Estructuración legal y financiera de contrato interadministrativo con la entidad para la **Gerencia pública especializada**

Con sólo recursos públicos

**Opción B**

**Analizar esquema de APP** siempre que se pueda validar con el mercado el traslado del riesgo del volumen de sedimentación principalmente. (Valor por Dinero)

**Opción C**

**Implementar un contrato de obra pública a 10 años**, con un esquema de endeudamiento público y un esquema de pagos por \$/m<sup>3</sup> dragado.

No asunción de riesgo

## Supuestos que requieren verificación

- 🚩 Estudio de tráfico portuario para:
  - ✓ Profundidad objetivo
  - ✓ Competitividad portuaria en caso de aplicar tasa por uso del canal
- 🚩 Verificar costos de inversión detallados en condiciones actuales
  - ✓ Mejor valoración de riesgos y asignación entre las partes
  - ✓ Certidumbre sobre las proyecciones
  - ✓ Cuantificación de costo ambiental y social (Licenciamiento)
- 🚩 Considerar la conveniencia de implementar la tasa por uso del canal para cubrir O&M, realizando las consultas necesarias
- 🚩 Acercamiento con las sociedades portuarias, revisar sus necesidades, condiciones actuales y posibilidades para movilizar recursos privados para la ejecución del proyecto.



Gracias

3.

# Avances y perspectivas del dragado del río Magdalena

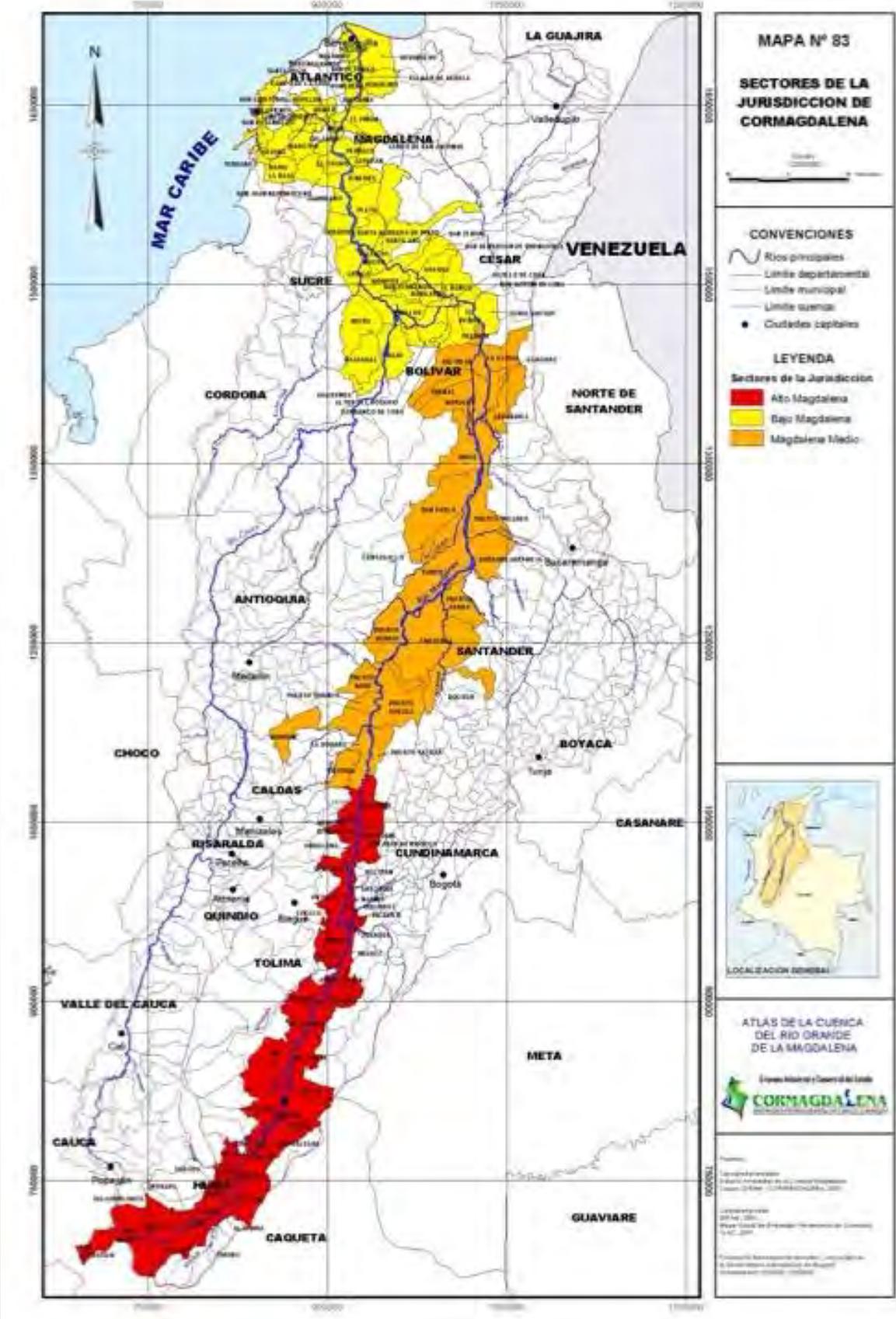
Dra. María Paula Guerrero, subdirectora de  
Desarrollo Sostenible y Navegación de  
Cormagdalena



# Dragado del Río Magdalena

Corporación Autónoma Regional  
del Río Grande de la Magdalena

# Jurisdicción Cormagdalena

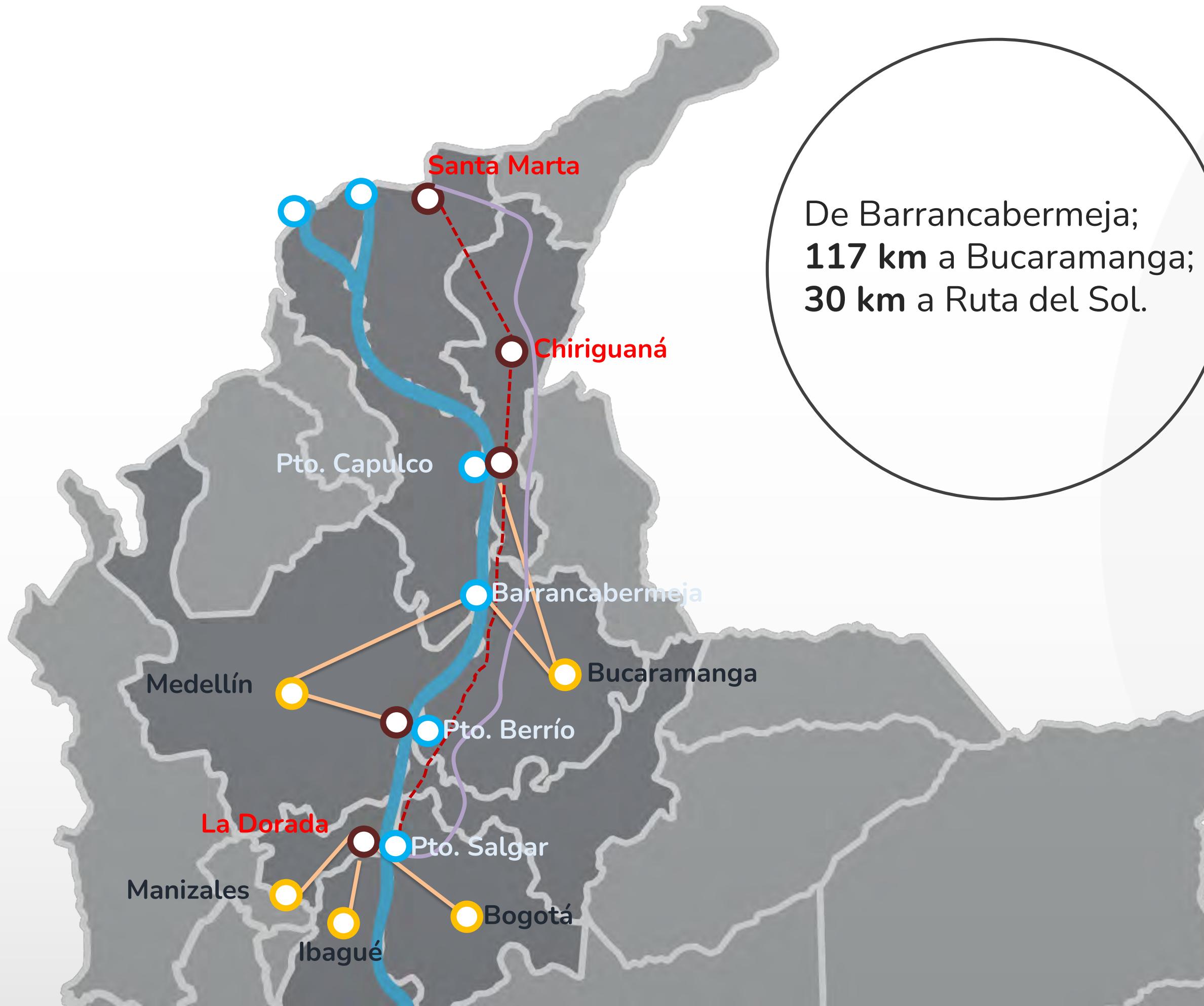


BAJA			MEDIA			ALTA		
Atlántico, Bolívar, Cesar, Magdalena y Sucre			Antioquia, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cesar, Cundinamarca y Santander			Cauca, Cundinamarca, Huila y Tolima		
No.	Departamento	Municipios	No.	Departamento	Municipios	No.	Departamento	Municipios
1	CAUCA	1	1	CAUCA	1	1	CAUCA	1
2	HUILA	24	2	HUILA	24	2	HUILA	24
3	TOLIMA	14	3	TOLIMA	14	3	TOLIMA	14
4	CUNDINAMARCA	9	4	CUNDINAMARCA	9	4	CUNDINAMARCA	9
5	CALDAS	2	5	CALDAS	2	5	CALDAS	2
6	BOYACÁ	1	6	BOYACÁ	1	6	BOYACÁ	1
7	ANTIOQUIA	5	7	ANTIOQUIA	5	7	ANTIOQUIA	5
8	SANTANDER	5	8	SANTANDER	5	8	SANTANDER	5
9	CESAR	4	9	CESAR	4	9	CESAR	4
10	BOLÍVAR	33	10	BOLÍVAR	33	10	BOLÍVAR	33
11	SUCRE	4	11	SUCRE	4	11	SUCRE	4
12	MAGDALENA	15	12	MAGDALENA	15	12	MAGDALENA	15
13	ATLÁNTICO	13	13	ATLÁNTICO	13	13	ATLÁNTICO	13
<b>Total</b>			<b>130</b>			<b>130</b>		

- 13 departamentos, 129 municipios ribereños y Puerto Colombia
- 7.011.380 habitantes de los municipios ribereños (DANE 2023)
- 2 municipios categoría especial
- 2 categoría uno
- 88% categoría 6



# Conexión al río Magdalena



De Barrancabermeja;  
**117 km** a Bucaramanga;  
30 km a Ruta del Sol.

De Puerto Capulco; **190 km**  
a Bucaramanga; **21 km**  
a Ruta del Sol; línea férrea  
hasta Puerto Berrio  
y La Dorada.

Río Magdalena	
Carretera	
Línea férrea	
Puerto fluvial	
Ruta del Sol	
Conexión férrea	
Centros de distribución	



**CORMAGDALENA**

*La energía de un río que impulsa a un país*

# Proyectos Río Magdalena



# Draga canal de acceso Puerto de Barranquilla

## Características técnicas

- Eslora total: 81 metros
- Manga moldeada: 18,2 metros
- Calado de dragado: 6,5 metros
- Volumen de tolva: 3.300 m<sup>3</sup>
- Profundidad de dragado: 20 metros
- OPEX anual: \$ 20.000 millones (pesos corrientes de 2023)
- Tiempo de construcción: 36 meses
- Constructor: COTECMAR

Inversión  
**\$364.980**  
Millones (pesos corrientes  
de 2023)

# Draga canal navegable entre Barrancabermeja y Barranquilla

## Características técnicas

- Capacidad teórica de bombeo: 600m<sup>3</sup>/hora
- Distancia de descargue: 500 metros - tubería
- Calado máximo operativo: 4,50 pies
- Profundidad máxima de dragado: 13 a 15 metros
- Profundidad mínima de dragado: 1,2 metros

- **Tiempo de construcción:** 5 meses
- **Tiempo de entrega:** 31 de diciembre 2025
- **Constructor:** Consorcio CRCC DRACOMA

Inversión

**\$26.943**

millones



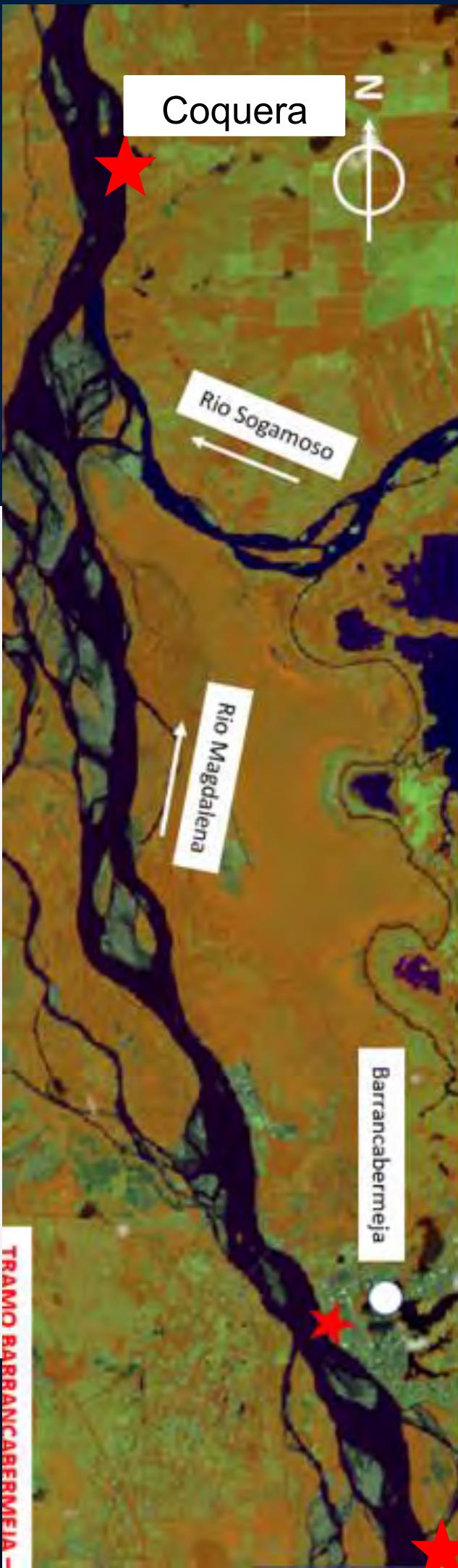
# Obras de encauzamiento unidades funcionales previstas para Barranquilla



- Obras necesarias para restablecer la funcionalidad de la infraestructura (diques y tajamares) existente del canal de acceso.

Obras previstas según estudios disponibles: **Reparación del Tajamar Occidental y protección de orillas K14+000 al K16+000.**

# Obras de encauzamiento unidades funcionales previstas sector Barrancabermeja



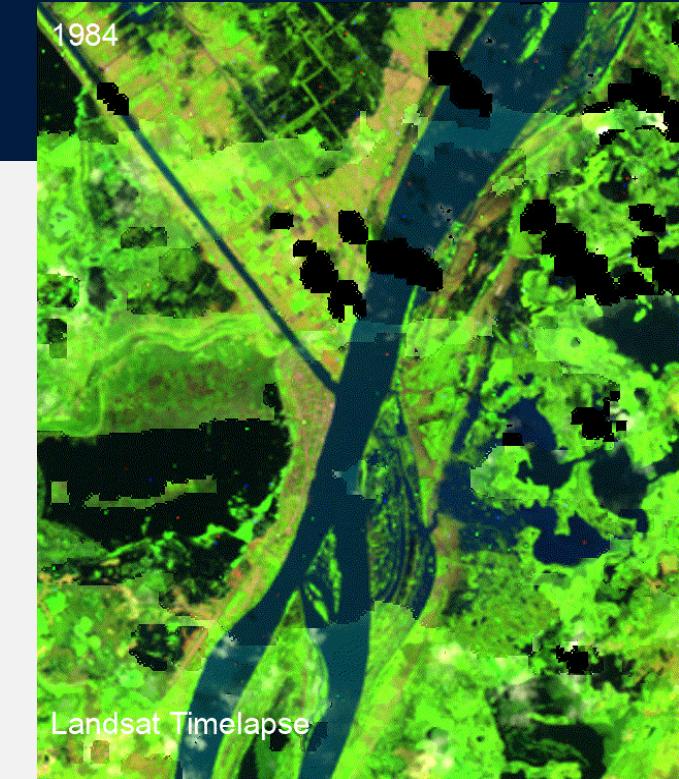
- **Primera fase de intervención**  
Unidades funcionales previstas sector entre Carmelitas (Yondó) y La Coquera (Puerto Wilches)
- **38 kilómetros entre Carmelitas y La Coquera**
- **Obras previstas según estudios disponibles:**  
Diques sumergidos perpendiculares y diques sumergidos direccionales.

Carmelitas

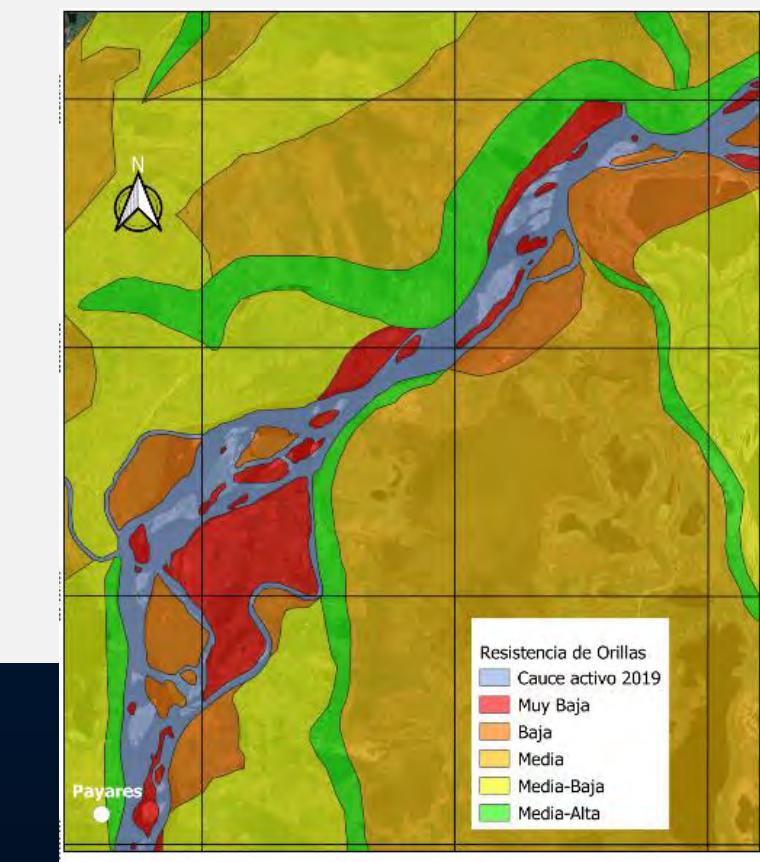
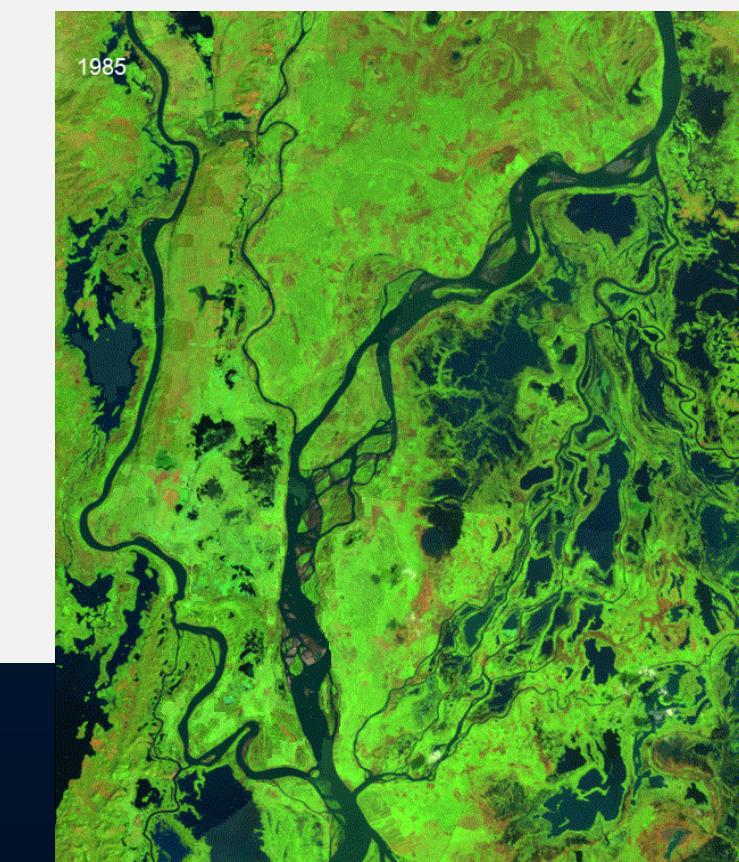
# Plan de monitoreo

## Objetivo

- Hacer seguimiento y control operativo de las condiciones de navegabilidad del río.
- Realizar evaluación hidromorfológica para el soporte de cualquier cambio o adaptación por la variabilidad o cambio climático.
- Cerrar brechas de conocimiento, definición y ajustes de políticas ambientales.
- Contar con una serie de tiempo multianual que cubra la mayor extensión espacial del río, para desarrollar modelos de pronósticos robustos.



Evolución morfológica e Hidrosedimentológica zona Calamar

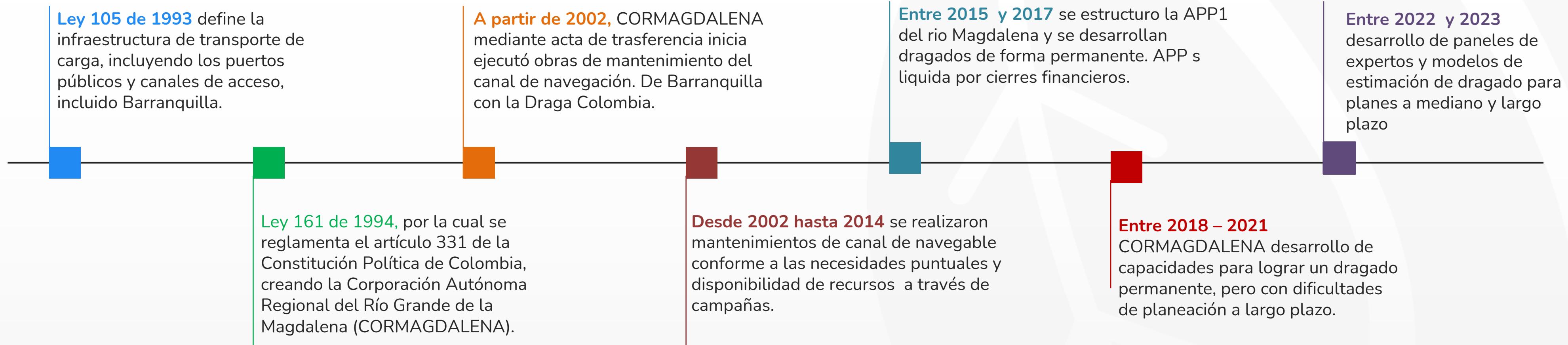


Evolución morfológica e Hidrosedimentológica Sector Terpelito



# Plan de dragado Río Magdalena

# Historia del dragado del canal de acceso al puerto de Barranquilla



# Plan de dragado a 2026 - canal de acceso al Puerto de Barranquilla – sector Barrancabermeja - Barranquilla - volúmenes a dragar

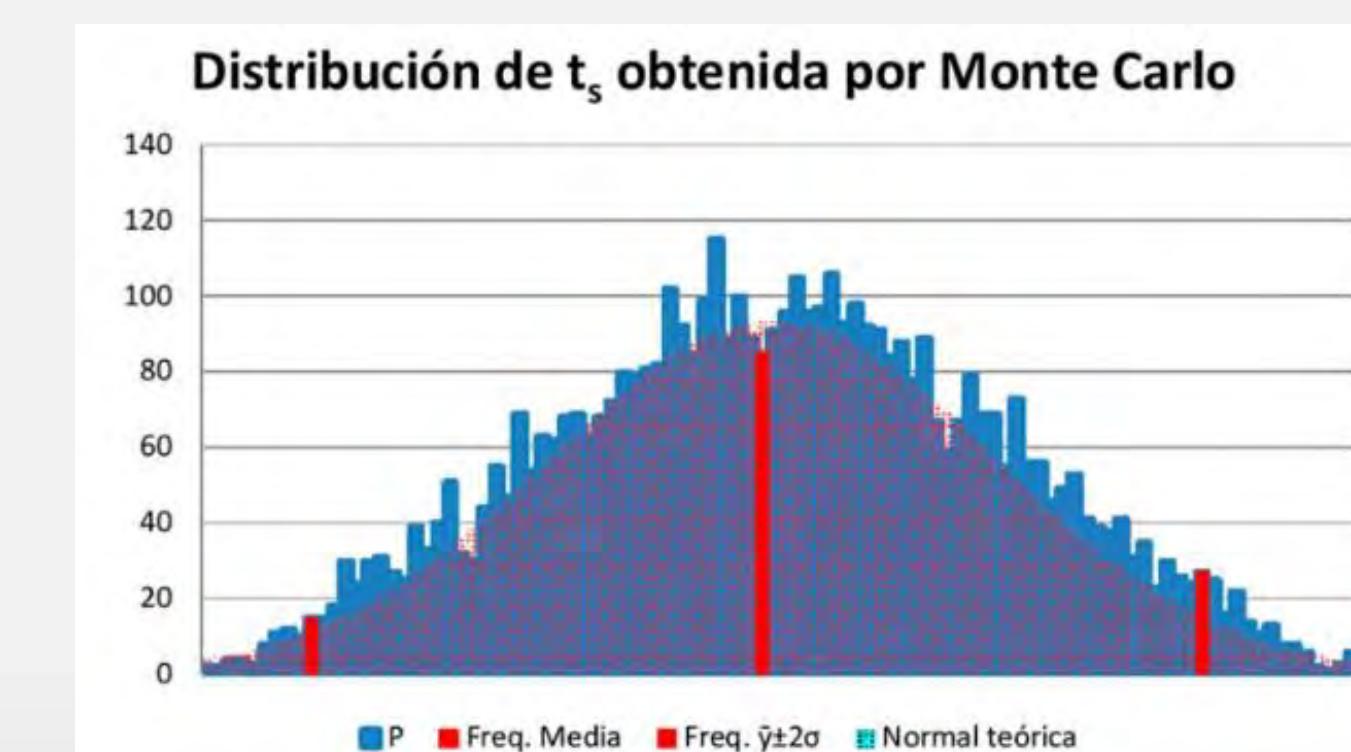
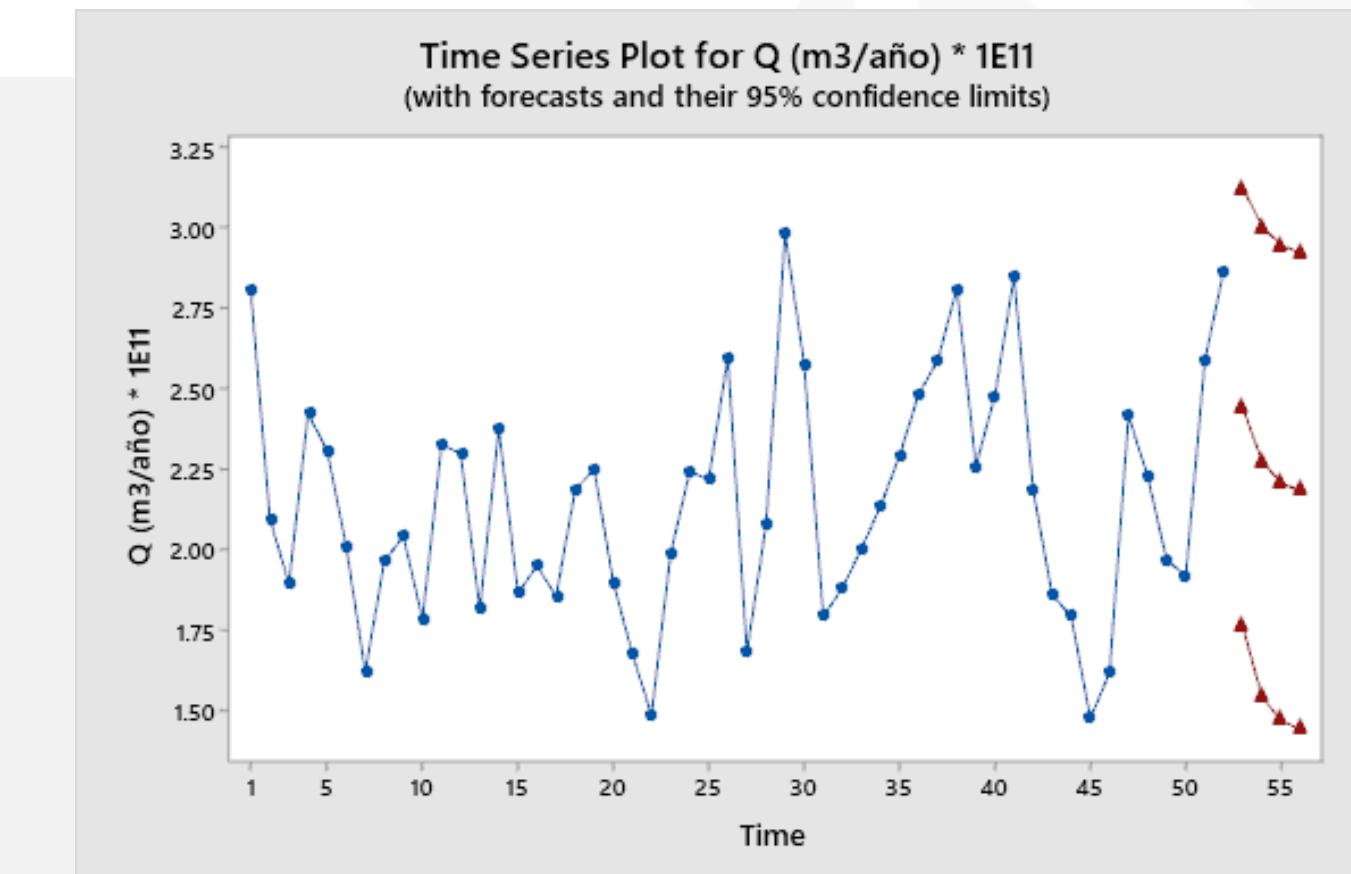
Sector	Volúmenes estimados para un 90% de probabilidad No Excedencia (m <sup>3</sup> ) para un periodo de 36 meses	Volúmenes a dragar por vigencia para un periodo de 33 meses comprendidos entre noviembre de 2023 y julio de 2026				
		2023 (2 meses)	2024	2025	2026 (7 meses)	TOTAL (33 meses)
Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla	4.147.719	548.833	2.832.000	3.326.000		<b>4.158.033</b>
<b>Barrancabermeja - Barranquilla</b>	4.399.000	244.389	1.466.334	1.466.334	855.361	<b>4.032.416</b>

Se utilizaron tres modelos para análisis de pronósticas de volúmenes basados en correlaciones de volúmenes líquidos y sólidos

Método de Pronóstico Estadístico  
(CIIC)

Modelo Físico Batimetrías y Tasas (UNINORTE)

Modelo Probabilístico  
(CIIC)



# Canal navegable 2024



Dragado de mantenimiento y obras de encauzamiento en el canal de acceso al puerto de Barranquilla:  
**\$106.206 millones**



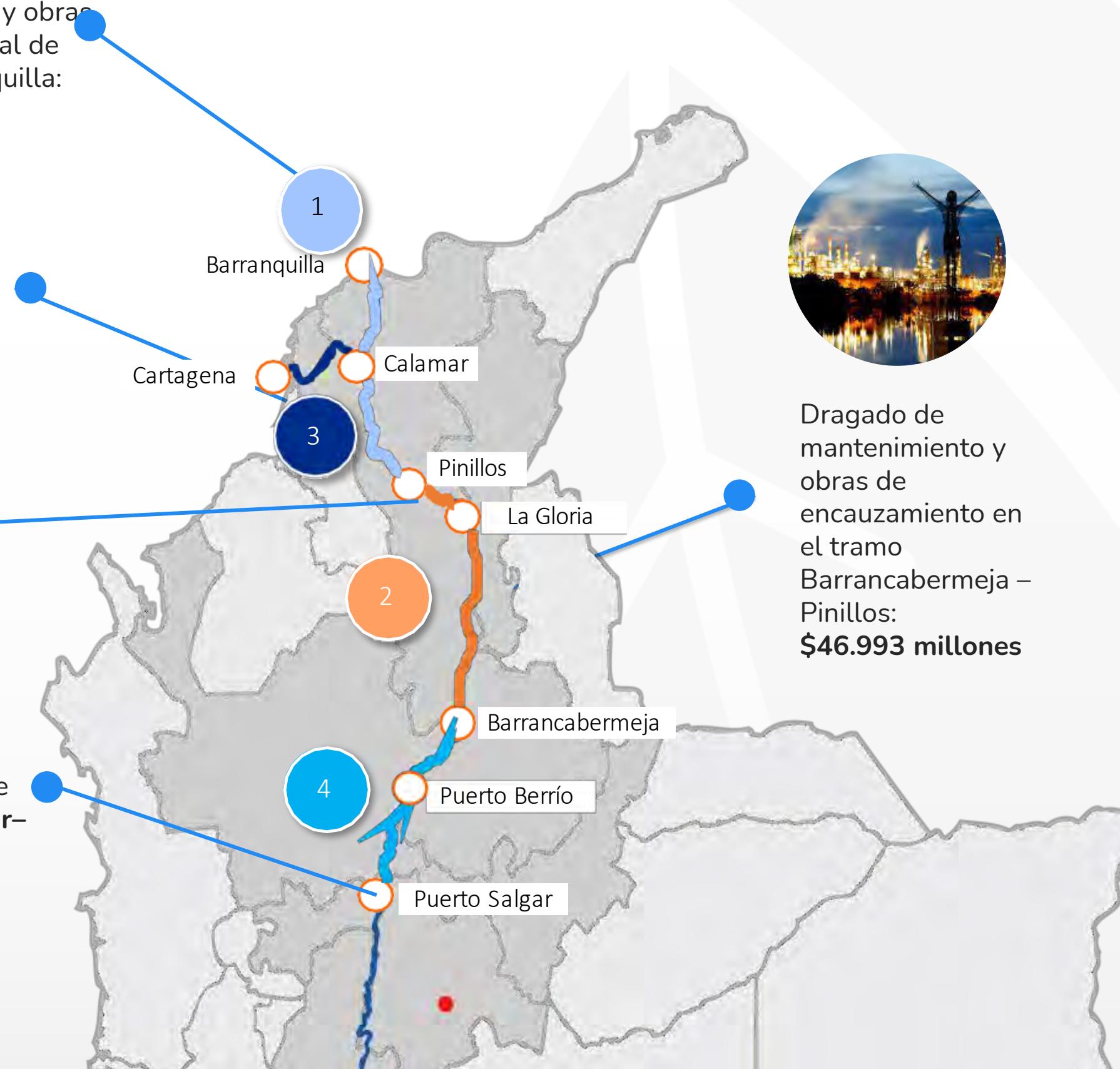
Dragado hidráulico del canal del Dique:  
**Proyecto APP - ANI**



Dragado de mantenimiento en el brazo de Mompox:  
**En estructuración 2025**

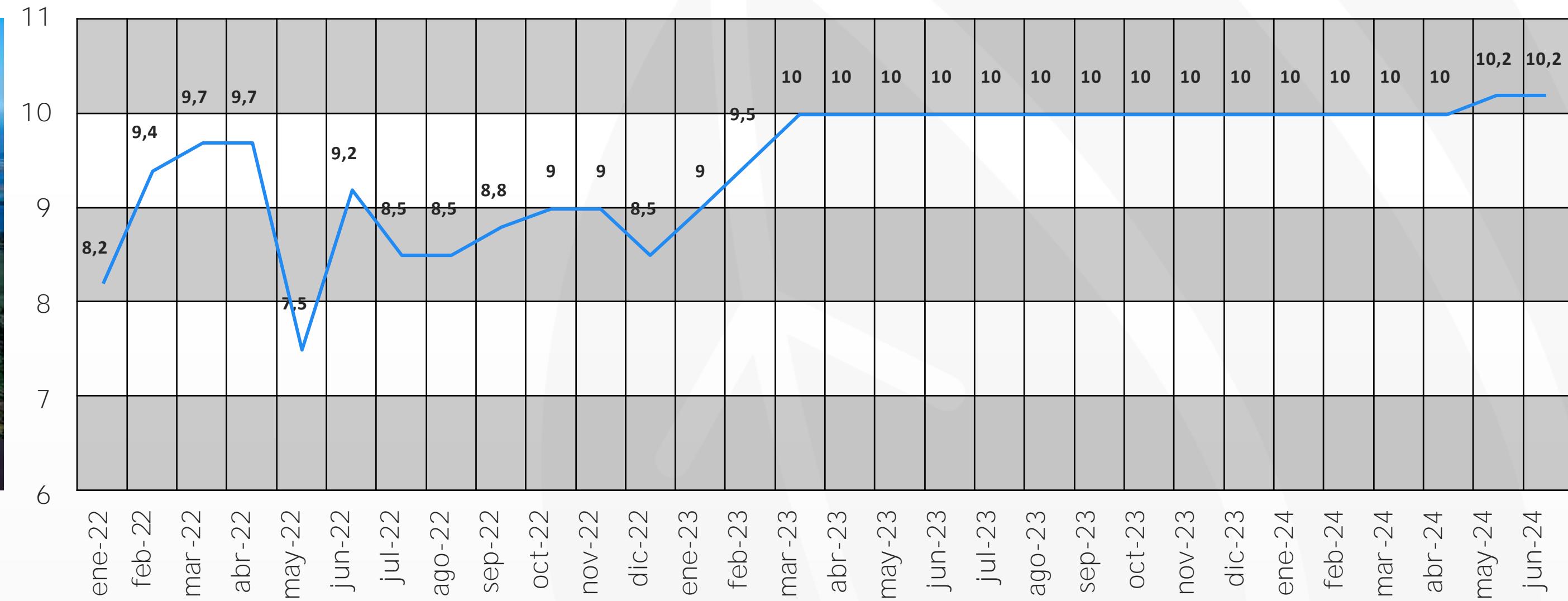


Plan para la recuperación de la navegación **Puerto Salgar-Barrancabermeja**  
**En estructuración 2025**



Total inversión 2024: **\$153.199 millones**

# Plan de dragado para Mantenimiento Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla



**Presupuesto 2024**

\$ 46.752.549.438

**Presupuesto 2024 para amparar  
vigencias futuras**

\$ 43.185.895.446

**Presupuesto 2025  
para vigencias futuras**

\$ 110.460.847.665

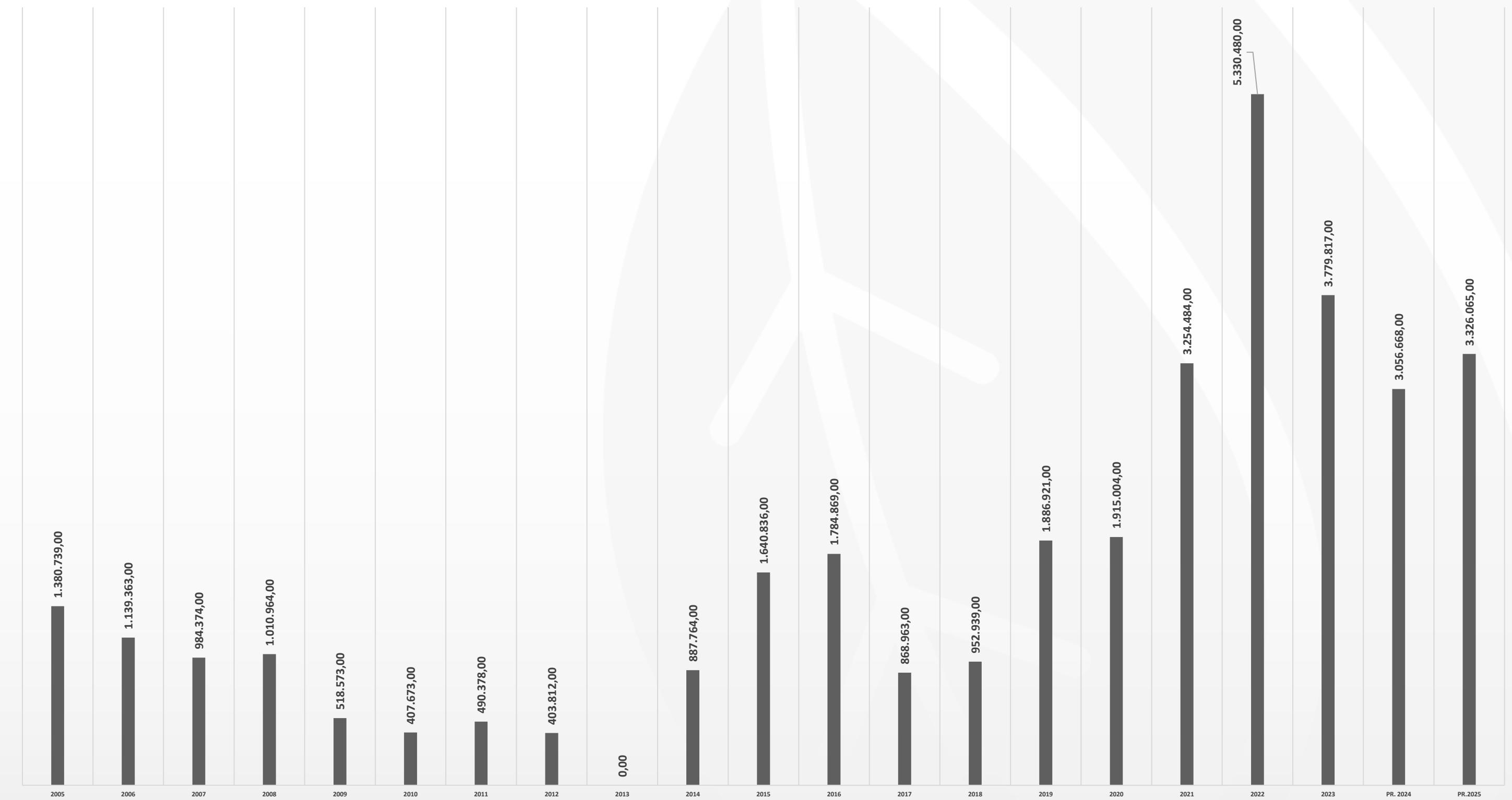
**Valor total**

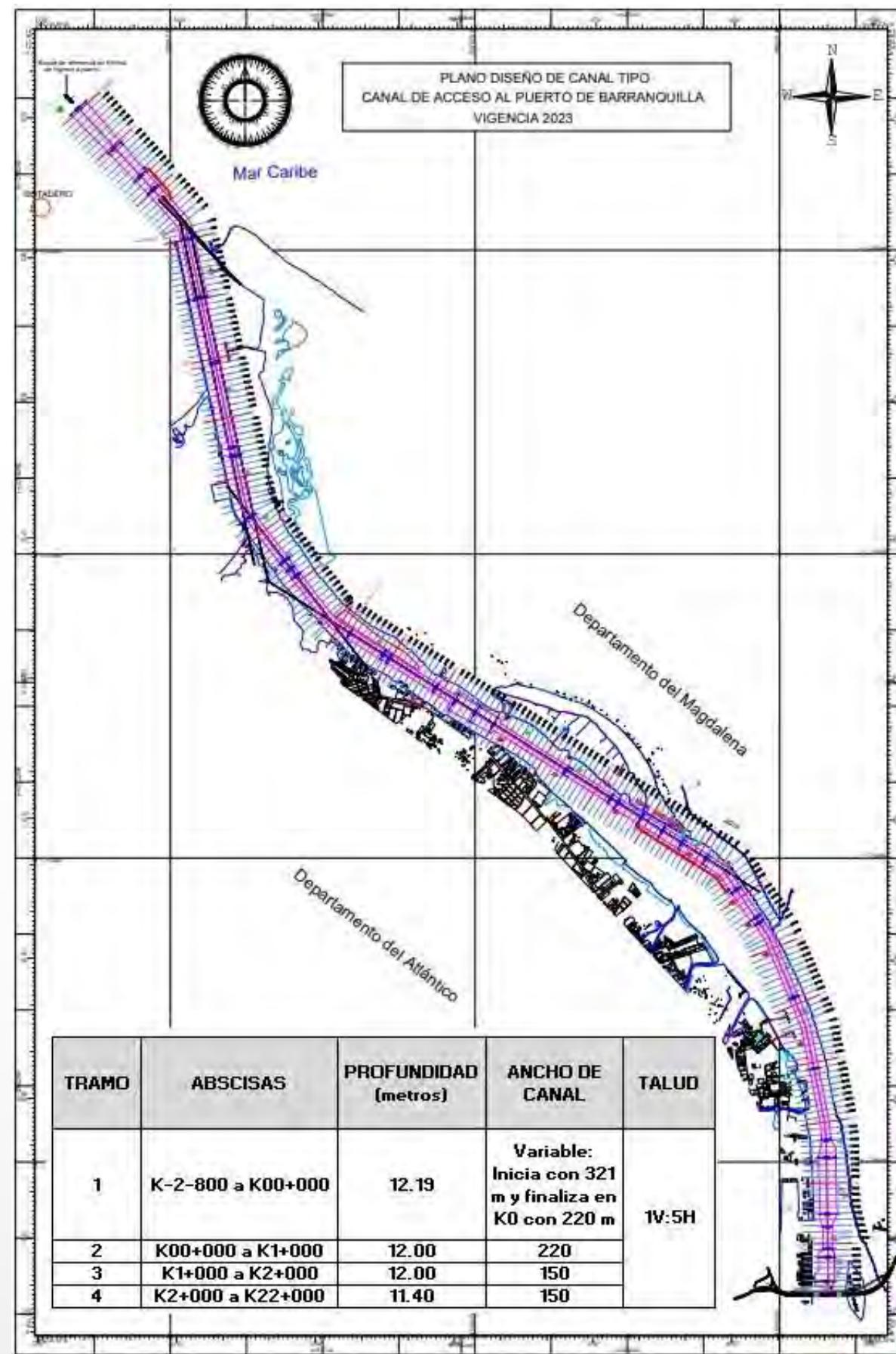
\$ 153.646.743.111

# Volúmenes de Dragado Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, m<sup>3</sup>



Canal de acceso al puerto de Barranquilla





# Diseño del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla

TRAMO	ABSCISAS	PROFUNDIDAD (metros)	ANCHO DE CANAL	TALUD
1	K-2-800 a K00+000	12,19	Variable: Inicia con 321 m y finaliza en K0 con 220 m	
2	K00+000 a K1+000	12,00	220	
3	K1+000 a K2+000	12,00	150	
4	K2+000 a K22+000	11,40	150	

Actualización a través de un estudio, modelación y análisis para fines de eficiencia logística, operatividad y seguridad náutica.

# Plan de Dragado para Mantenimiento canal navegable entre Barrancabermeja y Barranquilla



- Inversión total: \$ 109.951.704.587
- Plazo de ejecución: 31 julio 2026
- Volumen contratado: 4.636.628 m<sup>3</sup>
- Equipo de dragado Hidráulico: 4
- Equipos para remoción Mecánica: 3

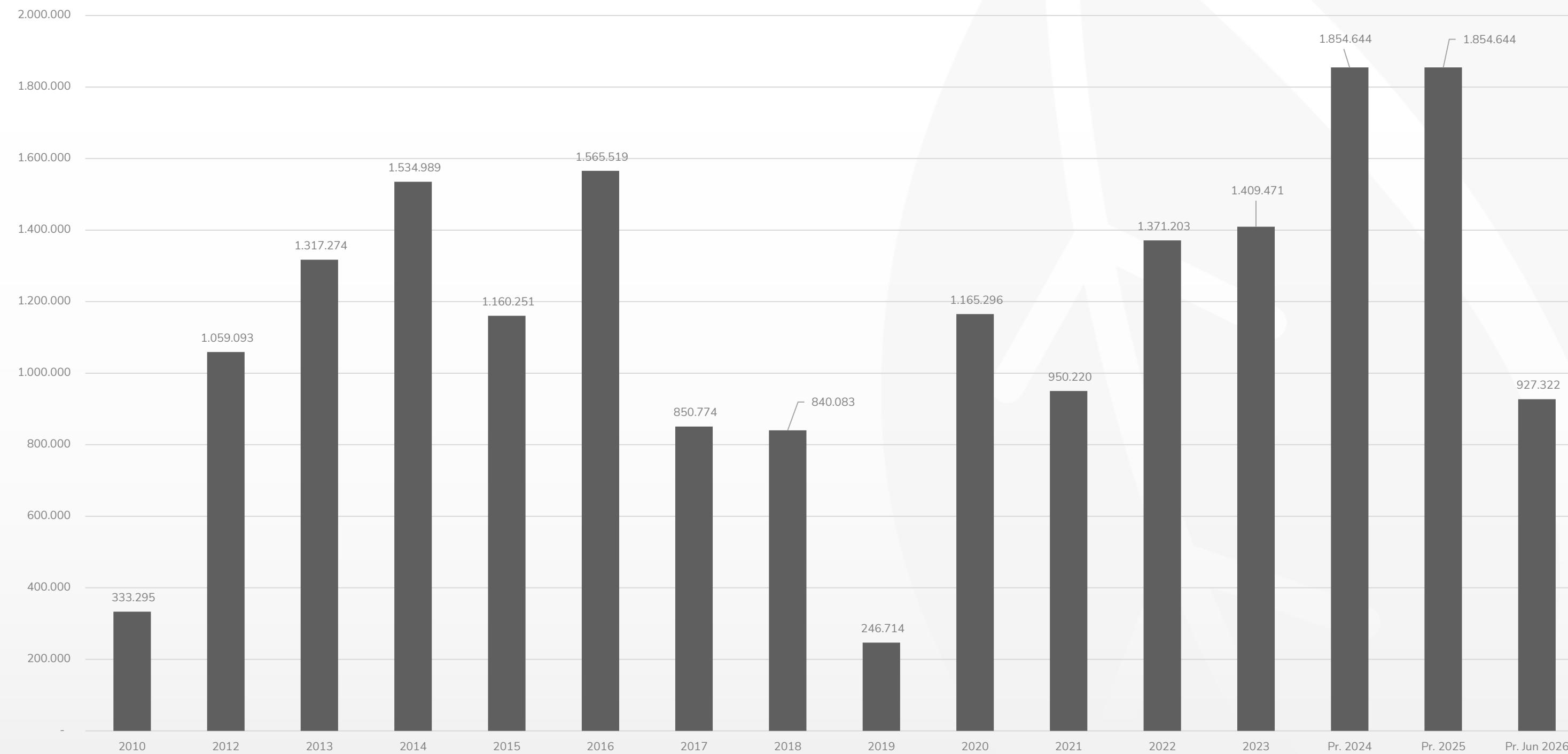


## Plan de dragado 2023-2026

Cifras en millones de pesos

2023	2024	2025	2026	Total
5.217	37.222	44.526	22.985	109.951

# Volúmenes Dragados en el canal navegable Barrancabermeja - Barranquilla





2024



4. Diálogo gremial



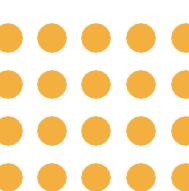
# Documento sobre vías de 4.1. acceso marítimas y terrestres a los puertos



Análisis de usos y fuentes de  
4.2. la contraprestación portuaria  
2018-2023



## CONTEXTO

- El pasado 17 de junio de 2024, la Dirección de Asuntos Económicos de la CCI solicitó, mediante un derecho de petición, información sobre las fuentes y usos de la contraprestación portuaria a cargo del Instituto Nacional de Vías.
  - En específico, se solicitó la siguiente información:
    1. Indique el valor total de la contraprestación recaudado por uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público recibida por el Invías, discriminado por zona portuaria y por año, entre 2018 y 2023, incluidos (cifras en valores corrientes de cada año).
    2. Indique el valor total de la contraprestación recaudado por el uso de la infraestructura recibida por el Invías, discriminado por zona portuaria y por año, entre 2018 y 2023, incluidos (cifras en valores corrientes de cada año).
    3. Teniendo en cuenta que las destinaciones de la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura son: **(i)** la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera; **(ii)** el dragado de mantenimiento y/o profundización; **(iii)** la construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación; **(iv)** el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario; y, **(v)** las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre, indique el valor de la destinación de la contraprestación por uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público recibida por el Invías, discriminado por zona portuaria, destinación y por año, entre 2018 y 2023, incluidos (cifras en valores corrientes de cada año).
    4. Indique el valor de la destinación de la contraprestación por el uso de la infraestructura recibida por el Invías, discriminado por zona portuaria, destinación y por año, entre 2018 y 2023, incluidos (cifras en valores corrientes de cada año)
- 

# RECUADO POR CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA

## 2018 Y 2023

ZONA PORTUARIA	2018	2023 (enero a junio)
Zona Portuaria de Barranquilla		
Zona Portuaria de la Guajira	22.859.046.982	47.489.669.491
Zona Portuaria de Cartagena	25.014.153.169	20.439.756.419
Zona Portuaria de Coveñas (Morrosquillo)	4.571.351.393	17.690.862.382
Zona Portuaria de Santa Marta y Ciénaga	37.001.803.392	47.726.787.461
Zona Portuaria de Buenaventura	84.075.584.658	57.395.252.614
Zona Portuaria de Tumaco	2.312.381.461	1.579.490.065
Zona Portuaria de Urabá	4.244.981.274	3.080.945.142
Zona Portuaria de San Andrés		
<b>TOTAL</b>	<b>180.079.302.329</b>	<b>195.402.763.574</b>

Fuente: Instituto Nacional de Vías (Invías)



## USOS DE RECURSOS PERCIBIDOS POR EL INVIAZ POR CONTRAPRESTACIÓN PORTUARIA (2018-2023)

### INGRESOS CORRIENTES – PORTUARIA (2018-2022)

MODO	INVERSIONES
CARRETERO	619.207.622.122,92
FLUVIAL	33.797.852.661,00
MARITIMO	188.737.668.881,77
OTROS	10.318.807.643,32
<b>TOTAL</b>	<b>852.061.951.309,01</b>

Fuente: DAE-CCI a partir de información INVIAZ

### INGRESOS CORRIENTES - CONTRAPRESTACION PORTUARIA (2023)

MODO	INVERSIONES
CARRETERO	83.434.723.413,94
FLUVIAL	-
MARITIMO	36.644.637.086,00
OTROS	2.050.000.000,00
<b>TOTAL</b>	<b>122.129.360.499,94</b>

Fuente: DAE-CCI a partir de información INVIAZ

**Total: 974.191.311.808**



4.3. Reunión - Gobernadora del  
Valle del Cauca

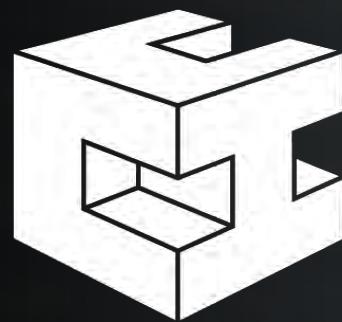


# Reunión – Presidente de la

## 4.4. Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)



# Reunión – Viceministro de 4.5. Infraestructura (Avances en consultorías)



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA  
POR UNA COLOMBIA UNIDA



[www.infraestructura.org.co](http://www.infraestructura.org.co)



camaradelainfra



camaradelainfra



camaradelainfraestructura



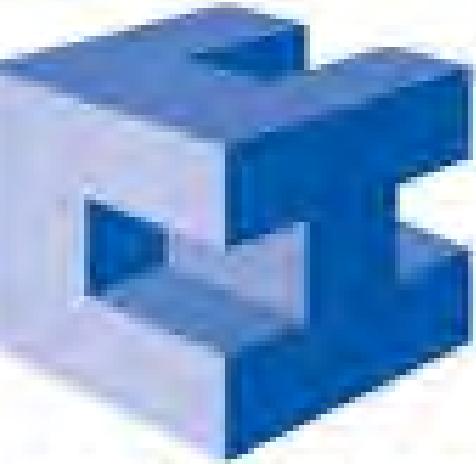
camaradelainfra



Cámara Colombiana Infraestructura

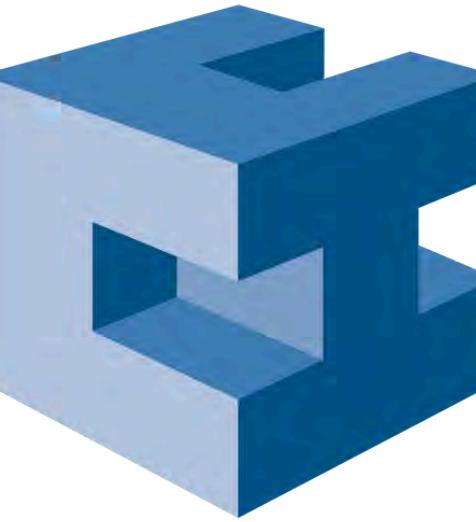
Gracias





CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

POR UNA COLOMBIA UNIDA



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA

SECCIONAL NORTE



# DIAGNÓSTICO VÍAS DE ACCESO A TERMINALES PORTUARIAS



# CONTENIDO DEL DOCUMENTO

- **Antecedentes.**
- **Justificación.**
- **Diagnóstico Vías de acceso terrestres, marítimas y fluviales hacia terminales portuarias.**
  - Contexto.
  - Situación, necesidades y problemáticas actuales.
  - Inventario de vías alrededor de las terminales portuarias.
- **Departamentos, ciudades y municipios incluidos en el diagnóstico.**
  - Atlántico: Barranquilla.
  - Bolívar: Cartagena.
  - Magdalena: Santa Marta y Sitio Nuevo.
  - Cesar: Gamarra.
  - Valle del Cauca: Buenaventura.



**3.2.3. Inventario de vías alrededor de las terminales portuarias en el departamento.**

**3.2.3.1. Avenida Vía Alterna al Puerto de Santa Marta (Mamatoco - SPSM).**

Actualmente, la vía alterna al puerto está clasificada como una vía secundaria, diseñada para facilitar el tránsito de carga y aliviar la congestión en los corredores principales. Esta calzada pavimentada cuenta con dos carriles en cada sentido, permitiendo un flujo eficiente de vehículos pesados y transporte de mercancías.

La vía se extiende desde la "Quebrada el Doctor", un punto de referencia importante en la región, hasta la Sociedad Portuaria de Santa Marta. A lo largo de su recorrido, la vía atraviesa diversas áreas clave, incluyendo el sector de Mamatoco, donde se conecta con la Transversal del Caribe. Esta intersección estratégica no solo facilita el acceso al puerto, sino que también integra la infraestructura vial regional, mejorando la conectividad entre la ciudad y las principales rutas comerciales.

La construcción y clasificación de esta vía alterna han sido fundamentales para optimizar el acceso al puerto, evitando la congestión en las áreas urbanas y promoviendo una mayor eficiencia en el transporte de mercancías. Su diseño y ubicación la convierten en un componente esencial en la red de transporte de la región, contribuyendo al desarrollo económico y logístico de Santa Marta y sus alrededores.

**Ilustración 6. Vía Alterna al Puerto. Elaboración Propia.**



# LISTADO DE VÍAS PRIORIZADAS

## ➤ ATLÁNTICO

- Avenida Hamburgo con conexión entre la calle 2 y 4.
- Corredor carrera 38 - conexión glorieta Corredor Portuario.
- Ampliación del Corredor Portuario.

## ➤ MAGDALENA

- Vía alterna al Puerto de Santa Marta (Incluye Glorieta de Mamatoco).
- Variante Férrea - Quebrada El Doctor - Bureche.
- Vía de acceso complementaria a Transversal del Caribe - Acceso Terminal Portuaria.

## ➤ BOLÍVAR

- Corredor Portuario de Cartagena.
- Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique.
- Canal del Acceso alterno a la Bahía de Cartagena.
- Puente Gambote en doble calzada hasta la variante de Mamonal e intervenir con una glorieta en la intersección 90° Cruz del Viso.

## ➤ CESAR

- Corredor del proyecto Transversal Río de Oro - Aguaclara- Ocaña- Gamarra (incluye calle complementaria a la calle 2 y viaducto).
- Hidrovía de acceso a la Terminal Fluvial - Navegabilidad del Río Magdalena.

## ➤ VALLE DEL CAUCA

- Corredor Buenaventura - Loboguerrero-Buga.
- Dragado de mantenimiento al Canal de Acceso.
- Profundización del Canal de Acceso.

**Nota:** En pasado estudio estaban incluidas y priorizadas las siguientes vías, las cuales no fueron destacadas por las sociedades portuarias en esta actualización del documento:

1. Cartagena – Barranquilla "Vía al mar" y circunvalar de la prosperidad.
2. Autopistas del Caribe Corredor de carga Cartagena – Barranquilla "Ruta Caribe II".
3. Calle 30 – el oriente del Atlántico (troncal del occidente).
4. APP Concesión Puerta de Hierro – Palmar de Varela. Carreto Cruz del Viso (Bolívar).