

PROYECTO DE LEY No. ____ DE 2026 CÁMARA

"Por medio de la cual se crea el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar, se establecen lineamientos para la promoción del desarrollo productivo, logístico, portuario, agroindustrial y de comercio exterior, y se dictan otras disposiciones."

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:****CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. Objeto. Créase el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar, como un instrumento jurídico de articulación institucional, coordinación interadministrativa, planeación estratégica y orientación de políticas públicas, destinado a promover el desarrollo económico, logístico, industrial, portuario, agroindustrial, tecnológico, energético y de comercio exterior asociado a la recuperación y aprovechamiento sostenible de la navegabilidad del río Magdalena.

El Corredor tendrá por objeto promover la coordinación entre las entidades del orden nacional, departamental, distrital y municipal, así como con el sector privado, la academia y demás actores estratégicos, para facilitar la formulación, articulación e implementación de políticas, planes, programas y proyectos que fortalezcan la competitividad, la productividad, la inversión y el desarrollo regional, dentro del marco de las competencias establecidas en la Constitución y la ley.

Artículo 2. Naturaleza jurídica. El Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena constituye un instrumento jurídico de coordinación institucional y articulación territorial, creado por la presente ley para orientar y fortalecer la acción concurrente de las entidades públicas competentes en materia de competitividad, logística, infraestructura, desarrollo económico, comercio exterior, planeación e inversión.

El Corredor no constituye una entidad pública, organismo, establecimiento público, empresa industrial y comercial del Estado, sociedad de economía mixta, agencia estatal, patrimonio autónomo, fondo cuenta, esquema asociativo territorial ni cualquier otra persona jurídica de derecho público o privado.

En consecuencia, el Corredor no tendrá personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa, representación legal, planta de personal, capacidad contractual ni presupuesto independiente.

Las actuaciones que se desarrollen en el marco del Corredor serán ejecutadas por las entidades públicas competentes, conforme a las funciones que les asignan la Constitución Política y la ley.

Artículo 3. el el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena, tendrá las siguientes finalidades:

1. Fortalecer la competitividad nacional mediante el aprovechamiento estratégico del río Magdalena como eje logístico de integración territorial.
2. Promover la articulación entre la infraestructura fluvial, portuaria, vial, férrea y aeroportuaria.
3. Impulsar la localización de inversiones industriales, logísticas, tecnológicas, agroindustriales y de comercio exterior.
4. Fomentar la coordinación institucional entre las entidades públicas y privadas competentes.
5. Promover el desarrollo económico sostenible del departamento de Bolívar como nodo estratégico del corredor fluvial del río Magdalena.
6. Contribuir a la generación de empleo formal, innovación, productividad y competitividad regional.

Artículo 4. Declaratoria de importancia estratégica nacional. Declárese de importancia estratégica nacional el corredor económico, logístico y portuario del río Magdalena en el departamento de Bolívar, como eje para el fortalecimiento de la competitividad, la integración regional, la reindustrialización, el comercio exterior, el desarrollo sostenible y la modernización de la infraestructura multimodal del país.

El Gobierno Nacional, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, promoverá acciones orientadas al fortalecimiento de la navegabilidad del río Magdalena y al desarrollo de proyectos logísticos, industriales, portuarios y de conectividad asociados al corredor estratégico objeto de la presente ley.

Artículo 5. Ámbito territorial. El Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena comprenderá los municipios del departamento de Bolívar vinculados al corredor logístico, portuario, industrial y de conectividad asociado al río Magdalena, conforme a los criterios técnicos, económicos, logísticos y de planificación territorial que determine el Gobierno Nacional en coordinación con la Gobernación de Bolívar y las entidades territoriales correspondientes.

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá incorporar, mediante reglamentación, otros municipios o áreas estratégicas del departamento de Bolívar que tengan relación

funcional, logística o económica con el corredor del río Magdalena y con los objetivos establecidos en la presente ley.

Artículo 7. Principios orientadores. La interpretación y aplicación de la presente ley se regirá por los siguientes principios:

1. Competitividad regional y nacional.
2. Desarrollo económico sostenible.
3. Coordinación institucional.
4. Integración multimodal del transporte.
5. Planeación territorial estratégica.
6. Sostenibilidad ambiental.
7. Eficiencia logística.
8. Atracción de inversión productiva.
9. Generación de empleo formal y desarrollo empresarial.
10. Innovación, ciencia y tecnología.
11. Equidad territorial y cierre de brechas regionales.

Artículo 8. Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley serán aplicables a las actuaciones que desarrollen las entidades públicas competentes, en el marco de sus funciones constitucionales y legales, respecto de la formulación, coordinación, promoción y ejecución de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar.

La aplicación de la presente ley no modificará la distribución constitucional y legal de competencias entre las entidades públicas del orden nacional y territorial.

CAPÍTULO II

COMPONENTES ESTRATÉGICOS Y ÁMBITOS DE DESARROLLO DEL CORREDOR ECONÓMICO, LOGÍSTICO E INDUSTRIAL ESTRATÉGICO DEL RÍO MAGDALENA

Artículo 9. Componentes estratégicos del Corredor. El desarrollo del Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena comprenderá la articulación de políticas, planes, programas, proyectos e iniciativas públicas y privadas orientadas al fortalecimiento de los siguientes componentes estratégicos:

1. Desarrollo logístico y transporte multimodal.
2. Infraestructura portuaria, fluvial, férrea, vial y aeroportuaria.
3. Desarrollo industrial y manufacturero.
4. Agroindustria y transformación productiva.
5. Comercio exterior e internacionalización empresarial.
6. Innovación, ciencia, tecnología y transformación digital.
7. Desarrollo energético y transición energética.



8. Turismo, turismo náutico y economía azul.
9. Formación de talento humano y fortalecimiento del capital humano.
10. Sostenibilidad ambiental y resiliencia climática.

Parágrafo. La identificación de estos componentes no implica la asignación de nuevas competencias a las entidades públicas ni la obligación de ejecutar proyectos específicos, sino que constituye un marco de orientación para la coordinación de actuaciones dentro del Corredor.

Artículo 10. Sectores estratégicos priorizados. Las entidades públicas competentes, en el marco de sus funciones constitucionales y legales, promoverán la articulación de acciones orientadas al fortalecimiento de los siguientes sectores estratégicos:

- a) Industria.
- b) Logística.
- c) Comercio.
- d) Agroindustria.
- e) Economía marítima y fluvial.
- f) Economía azul.
- g) Energías renovables.
- h) Industria naval.
- i) Innovación.
- j) Economía digital.
- k) Turismo
- l) Servicios empresariales.

Parágrafo. La priorización de sectores prevista en el presente artículo constituye un criterio de orientación para la planeación y articulación institucional y no implica la creación de tratamientos preferenciales, incentivos tributarios o beneficios regulatorios distintos de los establecidos en la legislación vigente.

Artículo 11. Sectores priorizados. El Gobierno Nacional, en coordinación con las entidades territoriales y los actores públicos y privados vinculados al corredor estratégico del río Magdalena, promoverá prioritariamente el desarrollo de proyectos pertenecientes a los siguientes sectores:

1. Agroindustria y agroexportación.
2. Industria alimentaria y transformación de materias primas.
3. Logística, transporte multimodal y comercio exterior.
4. Infraestructura portuaria y fluvial.
5. Metalmecánica y manufactura.
6. Energías renovables y producción de hidrógeno verde.
7. Industria naval, astilleros y servicios marítimos y fluviales.
8. Tecnología, innovación y economía digital.



9. Almacenamiento estratégico y cadenas de suministro.
10. Turismo sostenible y turismo fluvial.
11. Servicios empresariales asociados a actividades logísticas e industriales.

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá priorizar otros sectores estratégicos que contribuyan al desarrollo económico, la competitividad, la sostenibilidad y la generación de empleo formal en el departamento de Bolívar y en la Región Caribe.

Artículo 12. Articulación con instrumentos de desarrollo empresarial y competitividad.

Las entidades competentes promoverán la articulación del Corredor con los diferentes instrumentos de desarrollo económico, empresarial, logístico y de competitividad previstos en el ordenamiento jurídico colombiano, con el fin de fortalecer la inversión, la productividad y la internacionalización del aparato productivo.

Dentro de dichos instrumentos podrán considerarse, entre otros:

1. Zonas francas permanentes y permanentes especiales.
2. Parques industriales.
3. Plataformas logísticas.
4. Centros de innovación.
5. Distritos de innovación.
6. Clústeres empresariales.
7. Áreas de desarrollo empresarial.
8. Proyectos de Asociación Público-Privada.

Parágrafo. La presente disposición no modifica el régimen jurídico de las zonas francas ni sustituye las competencias atribuidas al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la DIAN o a las demás autoridades competentes para la autorización, funcionamiento, inspección y vigilancia de dichos instrumentos.

Artículo 13. Articulación institucional para el desarrollo del Corredor. Las entidades del orden nacional, departamental, distrital y municipal competentes podrán articular acciones, programas y proyectos relacionados con el desarrollo del Corredor, en el marco de los instrumentos de planeación, desarrollo económico y ordenamiento territorial vigentes.

Las actuaciones desarrolladas en virtud del presente artículo deberán observar los principios de coordinación, concurrencia, complementariedad y colaboración armónica entre las autoridades públicas.

CAPÍTULO III
GOBERNANZA, COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO



Artículo 14. Instancia de Coordinación del Corredor. Créase la Instancia de Coordinación del Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena, como un mecanismo permanente de articulación institucional, concertación técnica y coordinación interadministrativa para facilitar la implementación de las acciones previstas en la presente ley.

La Instancia tendrá carácter consultivo y de coordinación y no constituirá una autoridad administrativa, ni ejercerá funciones de regulación, control, inspección, vigilancia, dirección administrativa o ejecución presupuestal.

La creación de la Instancia no implica la conformación de una nueva entidad pública, ni la creación de cargos, planta de personal, patrimonio propio, personería jurídica o apropiaciones presupuestales independientes.

Artículo 15. La Instancia de Coordinación estará integrada por:

1. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo, o su delegado, quien la presidirá.
2. El Ministro de Transporte, o su delegado.
3. El Director del Departamento Nacional de Planeación, o su delegado.
4. El Director de Cormagdalena, o su delegado.
5. El Gobernador del departamento de Bolívar, o su delegado.
6. Un representante de los alcaldes de los municipios comprendidos dentro del Corredor.
7. Un representante de las Cámaras de Comercio con jurisdicción en el área del Corredor.
8. Un representante de las sociedades portuarias.
9. Un representante del sector empresarial.
10. Un representante de las instituciones de educación superior con presencia en el departamento de Bolívar.

Parágrafo. La participación en la Instancia será ad honórem y no generará remuneración, honorarios ni gastos permanentes para el Estado.

Artículo 16. Son funciones de la Instancia:

1. Promover la coordinación entre las entidades públicas competentes.
2. Recomendar lineamientos para el desarrollo del Corredor.
3. Identificar proyectos estratégicos susceptibles de articulación institucional.
4. Promover alianzas entre entidades públicas, sector privado, academia y organismos internacionales.
5. Facilitar el intercambio de información entre las entidades participantes.
6. Formular recomendaciones para fortalecer la competitividad del Corredor.
7. Elaborar un informe anual sobre el estado de implementación de la presente ley.
8. Promover espacios de diálogo con los diferentes actores económicos y sociales.

9. Las demás que sean necesarias para el cumplimiento de su objeto y que no impliquen el ejercicio de funciones administrativas propias de las entidades participantes.

Artículo 17. La Instancia se reunirá ordinariamente dos veces al año y extraordinariamente cuando sea convocada por quien la presida. Podrá invitar a representantes de entidades públicas, organismos internacionales, gremios, universidades y organizaciones sociales cuando la naturaleza de los asuntos así lo requiera.

Además, La Instancia elaborará un informe anual de carácter público que contenga recomendaciones para fortalecer la articulación institucional y el desarrollo del Corredor.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 18. Instrumentos de financiación. Las acciones, planes, programas y proyectos que se desarrollen en el marco del Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena podrán financiarse con cargo a los recursos previstos en los presupuestos de las entidades competentes, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el Marco de Gasto de Mediano Plazo, el Estatuto Orgánico del Presupuesto y las apropiaciones autorizadas en la Ley Anual del Presupuesto General de la Nación.

Igualmente, podrán concurrir recursos provenientes de:

1. Las entidades territoriales, conforme a sus competencias y disponibilidad presupuestal.
2. El Sistema General de Regalías, cuando resulte procedente y conforme a su normativa.
3. Asociaciones Público-Privadas, de conformidad con la Ley 1508 de 2012.
4. Cooperación internacional.
5. Organismos multilaterales de crédito y cooperación.
6. Iniciativas privadas autorizadas por la legislación vigente.
7. Las demás fuentes de financiación previstas en el ordenamiento jurídico.

Parágrafo. El presente artículo no constituye autorización de gasto, ni crea apropiaciones presupuestales obligatorias para la Nación.

Artículo 19. Sostenibilidad fiscal. La implementación de la presente ley se desarrollará en armonía con el principio constitucional de sostenibilidad fiscal y con las disposiciones previstas en el Estatuto Orgánico del Presupuesto, la Ley 819 de 2003 y las demás normas que regulan la programación y ejecución del gasto público.

Las actuaciones que se desarrollen en virtud de la presente ley estarán sujetas a la disponibilidad presupuestal de las entidades competentes y a las apropiaciones autorizadas en el Presupuesto General de la Nación y en los presupuestos de las entidades territoriales, según corresponda.

La presente ley no crea obligaciones automáticas de gasto, ni autoriza apropiaciones presupuestales diferentes de las previstas en el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 20. Cooperación interinstitucional e internacional. Las entidades públicas competentes podrán promover y gestionar mecanismos de cooperación técnica, científica, académica, tecnológica, financiera y de intercambio de buenas prácticas con organismos nacionales e internacionales, orientados al fortalecimiento del desarrollo logístico, industrial, portuario, ambiental, tecnológico y de competitividad del Corredor.

La cooperación prevista en el presente artículo se desarrollará conforme a las competencias de las entidades participantes y a la normativa vigente sobre cooperación internacional.

Artículo 21. Armonización con los instrumentos de planeación Las entidades públicas competentes procurarán armonizar las actuaciones relacionadas con el Corredor con:

- el Plan Nacional de Desarrollo;
- los planes departamentales y municipales de desarrollo;
- los planes de ordenamiento territorial;
- los instrumentos de ordenamiento del territorio;
- los planes maestros sectoriales;
- los demás instrumentos de planeación aplicables.

La presente disposición no modifica el contenido ni el procedimiento de adopción de dichos instrumentos.

Artículo 22. Respeto por las competencias constitucionales y legales. La interpretación y aplicación de la presente ley deberá realizarse respetando las competencias atribuidas por la Constitución Política y la ley a las entidades del orden nacional, departamental, distrital y municipal.

En ningún caso las disposiciones de esta ley podrán entenderse como una modificación de las competencias de las autoridades públicas, ni como autorización para crear estructuras administrativas, organismos, entidades o instancias diferentes de las previstas expresamente en el ordenamiento jurídico.

Artículo 25. No generación de estructura administrativa. La implementación de la presente ley no implicará la creación de entidades públicas, organismos, estructuras administrativas, plantas de personal, patrimonios autónomos ni apropiaciones presupuestales permanentes.

Las entidades públicas ejercerán las actuaciones previstas en la presente ley mediante el ejercicio de las competencias que les atribuyen la Constitución Política y la ley, utilizando la capacidad institucional existente.

Artículo 27. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará la presente ley dentro de los doce (12) meses siguientes a su entrada en vigencia, en aquellos aspectos que resulten necesarios para su adecuada implementación y articulación institucional.

Parágrafo. La reglamentación de la presente ley no podrá modificar su objeto, naturaleza jurídica ni el alcance de las competencias previstas en la Constitución y la ley.

Artículo 28. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

De la Honorable Congresista,

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar



"Por medio de la cual se crea el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar, se establecen lineamientos para la promoción del desarrollo productivo, logístico, portuario, agroindustrial y de comercio exterior, y se dictan otras disposiciones."

Exposición de motivos

I. Introducción

El río Magdalena ha sido, desde la conformación de la República, el principal eje de integración territorial, económica y logística de Colombia. A través de sus más de 1.500 kilómetros de recorrido conecta el interior del país con el mar Caribe, articulando actividades productivas, industriales, comerciales, agrícolas y portuarias que históricamente han contribuido al desarrollo nacional. Su importancia trasciende el ámbito del transporte fluvial, al constituirse en un elemento estructural para la competitividad del país, la integración regional y la consolidación del comercio exterior colombiano¹.

Durante las últimas décadas, el deterioro progresivo de la navegabilidad del río Magdalena redujo significativamente su capacidad para cumplir esta función estratégica, trasladando gran parte de la carga al transporte carretero, con el consecuente incremento en los costos logísticos, la pérdida de competitividad y el debilitamiento de numerosos centros de producción ubicados en su área de influencia. No obstante, las políticas públicas adoptadas recientemente por el Estado colombiano han reafirmado la necesidad de recuperar el río Magdalena como corredor logístico nacional, reconociendo su potencial para contribuir al crecimiento económico, la eficiencia del sistema de transporte y el desarrollo equilibrado de las regiones².

En este contexto, el departamento de Bolívar ocupa una posición estratégica dentro del sistema logístico colombiano. Su ubicación sobre el tramo final del río Magdalena, la presencia del principal complejo portuario del Caribe colombiano, su capacidad industrial, logística y empresarial, así como su conexión con los mercados internacionales, convierten al departamento en un punto de articulación fundamental entre la navegación fluvial, la infraestructura marítima y las cadenas nacionales e internacionales de abastecimiento. Esta condición representa una oportunidad para consolidar un modelo de desarrollo económico que fortalezca no solo la competitividad de Bolívar, sino también la de toda la región Caribe y del país.

¹Constitución Política de Colombia, artículo 331; Ley 161 de 1994, "Por la cual se organiza la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena)"; Cormagdalena, *El río Magdalena y su importancia estratégica*. Disponible en: <https://www.cormagdalena.gov.co>

² Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Ministerio de Transporte, Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051; Documento CONPES 4118 de 2023, Política Nacional Logística. Ambos reconocen la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena como una prioridad para mejorar la competitividad y reducir los costos logísticos del país.

El presente proyecto de ley parte de esa realidad y propone la creación del **Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar**, concebido como una **estrategia de articulación institucional y coordinación interadministrativa**, orientada a promover la concurrencia de las entidades públicas competentes alrededor de una visión compartida de desarrollo económico, competitividad e integración territorial. En consecuencia, la iniciativa **no crea una nueva entidad pública, no establece un régimen especial, no modifica las competencias del Gobierno Nacional ni altera el régimen jurídico de las zonas francas o de las autoridades responsables de la infraestructura, el transporte o el comercio exterior**. Su finalidad consiste en proporcionar un marco legal que facilite la coordinación de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el aprovechamiento estratégico de la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, respetando plenamente la distribución constitucional de competencias entre las diferentes autoridades públicas.³³

Desde esta perspectiva, el proyecto responde a los principios constitucionales de coordinación, concurrencia, colaboración armónica, planeación y desarrollo regional, promoviendo una estrategia de Estado que permita potenciar las ventajas competitivas del departamento de Bolívar como nodo logístico del sistema fluvial colombiano, sin desconocer el carácter nacional del río Magdalena ni el papel que desempeñan los demás departamentos que integran su cuenca. Así, la iniciativa busca contribuir a la consolidación de un modelo de desarrollo que fortalezca la competitividad del país, impulse la inversión, genere empleo formal y favorezca una mayor integración económica entre el interior de Colombia y los mercados internacionales.⁴

II. El río Magdalena: eje histórico de la integración y el desarrollo económico de Colombia

Desde la época colonial, el río Magdalena ha constituido el principal eje de comunicación entre el interior del territorio colombiano y el mar Caribe. Su ubicación geográfica permitió consolidar un corredor natural para el transporte de personas, mercancías e información, convirtiéndose en el soporte del intercambio comercial y administrativo durante la formación de la República. A través de este sistema fluvial se movilizaban durante décadas productos agrícolas, manufacturas, materias primas y bienes destinados tanto al consumo interno como al comercio internacional, favoreciendo la integración económica de las regiones y el desarrollo de importantes centros urbanos asentados sobre su cuenca.

Durante los siglos XIX y buena parte del siglo XX, la navegación por el río Magdalena representó el principal medio de conexión entre Bogotá y los puertos del Caribe colombiano. El desarrollo de la navegación a vapor impulsó la consolidación de puertos

³ Constitución Política de Colombia, artículos 113, 150, 189, 209, 288, 334 y 339; Ley 489 de 1998; Ley 152 de 1994.

⁴ Constitución Política de Colombia, artículos 2, 209, 334 y 339; CEPAL, Infraestructura logística y competitividad en América Latina; Banco Interamericano de Desarrollo (BID), publicaciones sobre logística e integración regional.

fluviales, actividades industriales, cadenas comerciales y procesos de urbanización que transformaron profundamente la economía nacional. Municipios como Honda, Puerto Berrío, Barrancabermeja, Magangué, Mompox y Cartagena desempeñaron un papel determinante dentro de esta dinámica, convirtiéndose en nodos estratégicos del comercio interior y exterior del país.

Sin embargo, a partir de la segunda mitad del siglo XX, el fortalecimiento del transporte por carretera, la disminución de las inversiones en infraestructura fluvial, los problemas de sedimentación y las limitaciones en la gestión integral de la cuenca provocaron una reducción progresiva de la navegabilidad del río Magdalena. Esta situación ocasionó el traslado de una parte significativa de la carga hacia el transporte terrestre, incrementando los costos logísticos nacionales, la congestión de la infraestructura vial y la pérdida de competitividad de numerosas actividades económicas que históricamente dependían del transporte fluvial.

Consciente de esta realidad, el Estado colombiano ha venido reconociendo nuevamente el carácter estratégico del río Magdalena dentro de la política pública nacional. La Constitución Política elevó su importancia al consagrar expresamente la creación de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), encargada de promover la recuperación de la navegación, coordinar el desarrollo integral de la cuenca y fomentar el aprovechamiento sostenible del principal sistema fluvial del país. Posteriormente, diferentes instrumentos de planeación, entre ellos el Plan Maestro de Transporte Intermodal y la Política Nacional Logística, han reafirmado la necesidad de fortalecer el transporte fluvial como componente esencial de un sistema logístico moderno, competitivo y ambientalmente sostenible.

La recuperación del río Magdalena no debe entenderse únicamente como una intervención sobre infraestructura de transporte. Se trata de una política pública con capacidad para transformar la estructura logística del país, dinamizar la actividad industrial, fortalecer el comercio exterior, reducir costos de transporte, promover la inversión y generar nuevas oportunidades de desarrollo regional. En este contexto, la recuperación de la navegabilidad constituye el punto de partida para la construcción de estrategias de articulación institucional que permitan aprovechar integralmente las ventajas económicas derivadas del principal corredor fluvial colombiano. Precisamente en esa perspectiva se enmarca el presente proyecto de ley.

III. La recuperación de la navegabilidad del río Magdalena: una oportunidad estratégica para la competitividad nacional

La recuperación de la navegabilidad del río Magdalena constituye una de las principales apuestas estratégicas del Estado colombiano para fortalecer la competitividad nacional, mejorar la eficiencia del sistema logístico y promover un desarrollo territorial más equilibrado. El Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051 (PMTI) identifica al río Magdalena como el eje estructurante del sistema fluvial colombiano y una pieza

fundamental para consolidar un modelo de transporte multimodal que permita reducir costos logísticos, mejorar la conectividad entre los centros de producción y los puertos marítimos, y aumentar la competitividad del comercio exterior colombiano.

Esta prioridad responde a una realidad ampliamente documentada. Colombia continúa presentando costos logísticos superiores a los de varios países de la región, debido, entre otros factores, a la alta dependencia del transporte por carretera. Según el Departamento Nacional de Planeación, el fortalecimiento del transporte multimodal —especialmente del modo fluvial— constituye una de las principales oportunidades para mejorar la eficiencia logística del país, disminuir tiempos de transporte y facilitar la integración entre los sistemas vial, férreo, portuario y fluvial.² En ese mismo sentido, la Política Nacional Logística reconoce que la competitividad del país depende de la consolidación de corredores logísticos integrados que permitan optimizar la movilidad de mercancías y reducir los costos asociados a las cadenas de suministro.

No obstante, la experiencia nacional e internacional demuestra que la recuperación de un corredor fluvial no depende exclusivamente de la ejecución de obras de infraestructura o de intervenciones sobre el canal navegable. Los beneficios económicos derivados de la navegabilidad solo se materializan cuando existe una adecuada coordinación entre la infraestructura de transporte, la actividad portuaria, el desarrollo industrial, la logística, la inversión privada, el ordenamiento territorial y las políticas de competitividad. Organismos internacionales como la CEPAL y el Banco Interamericano de Desarrollo han señalado que los corredores logísticos más exitosos son aquellos que integran infraestructura, gobernanza institucional, planeación territorial y desarrollo empresarial bajo una visión común de largo plazo.

Precisamente por esta razón, el presente proyecto de ley propone la creación del Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar, concebido como una estrategia de articulación institucional y coordinación interadministrativa. La iniciativa no crea una nueva autoridad administrativa, no modifica las competencias constitucionales de las entidades públicas, no altera el régimen de transporte, no modifica el régimen jurídico de las zonas francas ni crea un nuevo esquema de administración del río Magdalena. Su finalidad consiste en establecer un marco legal que facilite la articulación de políticas, planes, programas y proyectos que permitan aprovechar de manera integral los beneficios derivados de la recuperación de la navegabilidad del río.

En este contexto, el departamento de Bolívar reúne condiciones objetivas que lo convierten en un escenario estratégico para la implementación de esta política pública. La presencia del principal complejo portuario del Caribe colombiano, la existencia de infraestructura industrial y logística consolidada, la operación de zonas francas, la conectividad marítima internacional y su ubicación sobre el tramo final del río Magdalena permiten articular de manera eficiente el transporte fluvial con el comercio exterior y las cadenas nacionales de abastecimiento. Sin embargo, la presente iniciativa no busca establecer un modelo excluyente para Bolívar, sino fortalecer un nodo logístico cuya

dinámica contribuya a incrementar la competitividad de todo el corredor del río Magdalena y, en consecuencia, de la economía nacional.

En conclusión, la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena constituye una oportunidad histórica para transformar la estructura logística del país. Sin embargo, dicha transformación requiere algo más que inversiones en infraestructura: exige coordinación institucional, planeación estratégica y articulación entre los diferentes niveles de gobierno y el sector productivo. Bajo esa perspectiva, el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena se configura como una herramienta legal para fortalecer esa coordinación, optimizar el aprovechamiento de las capacidades existentes y contribuir al desarrollo económico sostenible de Colombia.

IV. Fundamentos constitucionales y legales del proyecto de ley

- Competencia constitucional del Congreso de la República

La Constitución Política atribuye al Congreso de la República la función de expedir las leyes mediante las cuales se desarrollan los fines esenciales del Estado, se orienta la intervención del Estado en la economía y se establecen los instrumentos necesarios para promover el desarrollo económico, la competitividad y el bienestar general. En ejercicio de esa competencia, el legislador puede adoptar marcos normativos que faciliten la coordinación de políticas públicas y la articulación de actuaciones administrativas, siempre que respete la distribución constitucional de competencias entre las diferentes ramas y niveles de la administración.

El presente proyecto de ley encuentra fundamento, en primer lugar, en el artículo 150 de la Constitución Política, que confiere al Congreso la potestad de hacer las leyes y de regular aquellas materias relacionadas con el desarrollo económico, la organización institucional y la intervención del Estado en la economía. De manera concordante, el artículo 334 dispone que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, el cual intervendrá, por mandato de la ley, para racionalizar la economía, promover la productividad y la competitividad, asegurar el desarrollo armónico de las regiones y mejorar la calidad de vida de los habitantes.

Igualmente, el artículo 339 de la Constitución reconoce la planeación como uno de los principales instrumentos para orientar la acción del Estado y garantizar la coordinación entre las políticas nacionales y territoriales. En ese sentido, el presente proyecto constituye un desarrollo legislativo de los principios de planeación, coordinación y articulación institucional, al establecer una estrategia que facilite la convergencia de las actuaciones de las diferentes entidades públicas alrededor del aprovechamiento estratégico del río Magdalena.

Por su parte, el artículo 209 de la Constitución establece que la función administrativa debe desarrollarse con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia,

economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, y que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. Estos principios son desarrollados por la Ley 489 de 1998, cuyos artículos 5, 6 y 7 disponen que las entidades administrativas ejercerán sus competencias respetando los principios de coordinación, concurrencia y colaboración, garantizando la armonía entre las diferentes autoridades públicas.

En consecuencia, el Congreso de la República no solo se encuentra constitucionalmente habilitado para expedir la presente ley, sino que desarrolla directamente los mandatos superiores orientados a fortalecer la coordinación institucional, la planeación del desarrollo y la intervención económica del Estado dentro del marco del Estado Social de Derecho.

- **Naturaleza jurídica del Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico**

Uno de los aspectos centrales del presente proyecto consiste en definir con claridad la naturaleza jurídica del Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena. En efecto, la iniciativa no crea una nueva entidad pública, ni un organismo descentralizado, ni una unidad administrativa especial, ni una empresa estatal, ni una autoridad con funciones administrativas propias. Tampoco crea un patrimonio autónomo, una planta de personal, una representación legal o un presupuesto independiente.

El Corredor se configura como una estrategia de articulación institucional y coordinación interadministrativa, creada por la ley para orientar la acción concurrente de las entidades públicas competentes alrededor de un objetivo común de desarrollo económico y competitividad. Su finalidad consiste en facilitar la coordinación de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena y el fortalecimiento del aparato productivo del departamento de Bolívar, sin alterar las competencias que la Constitución y la ley asignan a cada autoridad.

La decisión de no otorgar personería jurídica al Corredor responde a criterios de constitucionalidad, eficiencia administrativa y responsabilidad fiscal. Desde el punto de vista constitucional, evita la creación innecesaria de nuevas estructuras administrativas y garantiza el respeto por las competencias atribuidas al Presidente de la República en materia de organización de la administración pública. Desde la perspectiva administrativa, privilegia un modelo de gobernanza basado en la coordinación entre instituciones ya existentes, evitando duplicidades y fortaleciendo la colaboración armónica prevista en el artículo 209 de la Constitución y desarrollada por la Ley 489 de 1998.

Así mismo, la ausencia de personería jurídica fortalece la sostenibilidad fiscal del proyecto, en la medida en que impide la generación de gastos permanentes asociados a la creación de nuevas entidades, cargos, plantas de personal o estructuras administrativas. La estrategia propuesta aprovecha la capacidad institucional existente y promueve una mayor eficiencia en la coordinación de la acción pública.

En consecuencia, el Corredor constituye una herramienta jurídica de articulación institucional, plenamente compatible con el ordenamiento constitucional colombiano, cuya creación mediante ley desarrolla los principios de coordinación, concurrencia, colaboración armónica y planeación, sin modificar la organización administrativa del Estado.

- **Jurisprudencia constitucional aplicable**

La jurisprudencia de la Corte Constitucional ha reconocido de manera constante que el Congreso de la República cuenta con un amplio margen de configuración legislativa para diseñar instrumentos normativos orientados a desarrollar políticas públicas, promover la intervención económica del Estado y establecer mecanismos de coordinación institucional, siempre que respete la distribución de competencias prevista en la Constitución Política y no sustituya las funciones atribuidas al Ejecutivo.

En ese sentido, la Corte ha señalado que el principio de coordinación administrativa previsto en el artículo 209 Superior constituye un mandato dirigido a todas las autoridades públicas, orientado a garantizar que el ejercicio de las competencias estatales se desarrolle de manera armónica, eficiente y complementaria. Este principio no supone la subordinación de unas entidades frente a otras, sino la necesidad de articular actuaciones para alcanzar los fines esenciales del Estado.

Igualmente, la jurisprudencia constitucional ha precisado que el legislador puede crear mecanismos de articulación, coordinación y concurrencia entre entidades públicas cuando ello resulte necesario para el cumplimiento de objetivos de interés general, siempre que dichos mecanismos no impliquen la creación de autoridades con competencias propias ni desconozcan la autonomía constitucionalmente reconocida a las entidades territoriales y a los diferentes órganos del Estado.

En materia de sostenibilidad fiscal, la Corte Constitucional ha sostenido que la Ley 819 de 2003 no impide la expedición de leyes que promuevan políticas públicas o establezcan instrumentos de desarrollo económico, siempre que el legislador identifique razonablemente sus implicaciones fiscales y no genere obligaciones automáticas de gasto sin la correspondiente fuente de financiación. Precisamente por ello, el presente proyecto dispone expresamente que su implementación estará sujeta a la disponibilidad presupuestal de las entidades competentes y que no implica la creación de nuevas entidades, plantas de personal o apropiaciones presupuestales obligatorias.

En consecuencia, la estructura normativa del proyecto resulta plenamente compatible con la jurisprudencia constitucional sobre distribución de competencias, coordinación administrativa, intervención económica del Estado y sostenibilidad fiscal, consolidando un modelo de gobernanza institucional que fortalece la acción pública sin alterar la organización administrativa prevista en la Constitución.

V. Impacto fiscal y cumplimiento de la Ley 819 de 2003

El presente proyecto de ley ha sido estructurado conforme a los principios de responsabilidad fiscal, sostenibilidad de las finanzas públicas y eficiencia administrativa previstos en la Constitución Política y desarrollados por la Ley 819 de 2003. En consecuencia, su contenido no implica la creación de obligaciones automáticas de gasto, ni establece apropiaciones presupuestales permanentes, subsidios, beneficios tributarios o mecanismos de financiación que comprometan de manera inmediata recursos del Presupuesto General de la Nación.

La finalidad de la iniciativa consiste en crear el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena como una estrategia de articulación institucional y coordinación interadministrativa, orientada a facilitar la coordinación de políticas, planes, programas y proyectos que las entidades públicas ya se encuentran constitucional y legalmente facultadas para desarrollar. En consecuencia, la implementación de la ley se apoya en la capacidad institucional existente y no requiere la creación de nuevas entidades públicas, establecimientos públicos, unidades administrativas especiales, empresas estatales, fondos especiales, patrimonios autónomos ni plantas de personal.

De igual manera, el proyecto no modifica la estructura orgánica de la Rama Ejecutiva del Poder Público ni crea nuevas competencias administrativas que demanden recursos adicionales para su funcionamiento. Las actuaciones previstas en el articulado serán desarrolladas por las entidades competentes dentro del marco de sus funciones constitucionales y legales, utilizando los recursos humanos, técnicos y presupuestales de que ya disponen, conforme a los instrumentos de planeación y programación presupuestal vigentes.

En materia de financiación, la iniciativa dispone que las acciones, planes, programas y proyectos relacionados con el Corredor podrán ejecutarse con cargo a las apropiaciones que, en cada vigencia fiscal, autoricen el Presupuesto General de la Nación, los presupuestos de las entidades territoriales, el Sistema General de Regalías, los mecanismos de Asociación Público-Privada, la cooperación internacional y las demás fuentes legalmente autorizadas. En ningún caso la presente ley constituye una autorización de gasto ni impone obligaciones presupuestales automáticas para la Nación o para las entidades territoriales.

Este diseño normativo resulta plenamente compatible con el principio de sostenibilidad fiscal incorporado al artículo 334 de la Constitución Política mediante el Acto Legislativo 03 de 2011, en virtud del cual las decisiones de las autoridades públicas deben propender por la sostenibilidad de las finanzas del Estado sin desconocer la realización progresiva de los fines esenciales del Estado Social de Derecho. La Corte Constitucional ha precisado que dicho principio constituye un criterio de orientación para la actuación estatal y no una limitación absoluta a la potestad de configuración legislativa del Congreso cuando las iniciativas se estructuran de manera responsable y respetan las reglas presupuestales vigentes.¹

Así mismo, la presente iniciativa atiende los criterios establecidos en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, en la medida en que identifica expresamente sus implicaciones fiscales y establece que su ejecución dependerá de la disponibilidad presupuestal de las entidades competentes y de las apropiaciones que sean autorizadas en cada vigencia fiscal. En consecuencia, el proyecto no genera un impacto fiscal directo e inmediato sobre las finanzas públicas, sino que crea un marco normativo de coordinación institucional cuya implementación se realizará de manera gradual, conforme a las decisiones de inversión que adopten las autoridades competentes dentro de los instrumentos ordinarios de planeación y presupuesto.

Desde esta perspectiva, el Corredor constituye una herramienta para mejorar la eficiencia de la acción pública mediante la articulación institucional y la optimización del uso de los recursos existentes, promoviendo una mayor coordinación entre las entidades responsables del desarrollo logístico, industrial y portuario del departamento de Bolívar. Lejos de incrementar el gasto público, la estrategia busca generar mayores niveles de eficiencia administrativa y potenciar el impacto de las inversiones que el Estado ya realiza en materia de infraestructura, competitividad, transporte y desarrollo regional.

Por las razones expuestas, el presente proyecto de ley resulta compatible con los principios de sostenibilidad fiscal, responsabilidad presupuestal y eficiencia administrativa previstos en la Constitución Política, la Ley 819 de 2003 y el Estatuto Orgánico del Presupuesto, garantizando que su implementación no compromete la estabilidad de las finanzas públicas ni genera obligaciones fiscales distintas de aquellas que, en ejercicio de sus competencias, decidan asumir las autoridades competentes dentro del marco de la programación presupuestal ordinaria.

De la Honorable Congresista,

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar



Doctor

Miguel Ángel Sánchez Vázquez

SECRETARIO GENERAL

Honorable Cámara de Representantes

La Ciudad,

REF: radicación proyecto de ley n°__ de 2026 cámara **"Por medio de la cual se crea el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar, se establecen lineamientos para la promoción del desarrollo productivo, logístico, portuario, agroindustrial y de comercio exterior, y se dictan otras disposiciones."**

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno y regular conducto me permito poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de Ley **"Por medio de la cual se crea el Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena en el departamento de Bolívar, se establecen lineamientos para la promoción del desarrollo productivo, logístico, portuario, agroindustrial y de comercio exterior, y se dictan otras disposiciones."**, para lo cual, me permito adjuntar copia física y digital del proyecto de ley en cuestión.

De la Honorable Congresista,

JULIANA ARAY FRANCO

Representante a la Cámara

Departamento de Bolívar

