CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 195 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."

COMISIÓN TERCERA
CAMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: D41.
Fecha: OCT 29-2026
Hora: 11:42 a.m.
Número de Folios: 9/9.

Bogotá D.C., octubre de 2026

Presidente
ALFREDO APE CUELLO
Comisión Tercera Constitucional
Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 195 de 2026 Cámara

Respetado presidente.

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia positiva con pliego de modificaciones para primer debate al **Proyecto de Ley No. 195 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 los términos que a continuación se disponen.

Cordialmente,

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara

ESTEFANEL GUTIERREZ PEREZ
Representante a la Cámara

PEDRO ANTONIO PATERNINA GULFO
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 195 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."

I. OBJETO DEL PROYECTO DEL PROYECTO DE LEY

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.

II. TRÁMITE DEL PROYECTO.

El presente Proyecto de Ley fue radicado ante la Secretaria General de la Honorable Cámara de Representantes el 12 de agosto de 2026 por la Honorable Representante Juliana Aray, el cual fue publicado en la gaceta 1185 de 2026.

La mesa directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes designó como coordinadora ponente para rendir informe de ponencia del primer debate de la iniciativa el 14 de octubre del presente año a la Honorable Representante Juliana Aray Franco y posteriormente mediante notificación de la Comisión Tercera de la Cámara se adicionan como ponentes a los Honorables Representantes Estefanel Gutierrez Perez y Pedro Antonio Paternina Gulfo.

III. JUSTIFICACIÓN.

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 colombiano[1].

Durante las últimas décadas, el deterioro progresivo de la navegabilidad del río Magdalena redujo significativamente su capacidad para cumplir esta función estratégica, trasladando

[1]Constitución 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

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 regiones[2].

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.

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.[3][3]

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

[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.

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

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 movilizaron 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 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

[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.

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.

Los ponentes consideramos que la pertinencia del proyecto debe examinarse a partir de su capacidad para conectar las inversiones fluviales, viales y productivas y traducirlas en beneficios verificables para los municipios de Bolívar. La necesidad de esta integración tiene respaldo en la planeación sectorial: el Plan Regional de Transporte Intermodal para Sur de Bolívar y Bajo Cauca–Nordeste Antioqueño, presentado por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte en 2024, contempla más de 120 proyectos en los modos carretero, fluvial y aéreo. Este portafolio evidencia que la conectividad regional exige intervenciones complementarias. A nuestro juicio, el aprovechamiento del río requiere que las comunidades y unidades productivas puedan acceder a sus servicios de transporte mediante conexiones y condiciones operativas adecuadas; la existencia de infraestructura aislada no demuestra, por sí misma, que ese acceso esté asegurado.

IV. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

- 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.

- **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. CONFLICTO DE INTERÉS.

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir la circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a. *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

b. *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

c. *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

(...)" Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Es menester señalar, que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

VI. IMPACTO FISCAL.

Respecto del concepto impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho: *"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Lo anterior, en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la*

determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso haya valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo". (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquel, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia. En consecuencia, sin perjuicio de que el Proyecto de Ley continúe su trámite en la Honorable Cámara de Representantes los autores acordamos solicitar concepto de la presente iniciativa legislativa al Ministerio de Hacienda, el cual deberá adjuntarse al Proyecto una vez llegue la respuesta al mismo.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto Original	**Texto que se plantea en la ponencia**	**Observaciones**
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	**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	**Sin modificaciones**

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.	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	**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	**Sin modificaciones**

Corredor serán ejecutadas por las entidades públicas competentes, conforme a las funciones que les asignan la Constitución Política y la ley.	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.	**Artículo 3. Finalidades**. ~~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,	**Se corrige error de digitación**

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.	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	**Artículo 4. Declaratoria de importancia estratégica nacional.** Declárese de importancia estratégica nacional el **Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del** Río Magdalena en el departamento de Bolívar,	Se modifica la redacción del Corredor Estratégico del Río Magdalena, se adicionan las palabras Logístico e Industrial Estratégico.

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.	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. **Parágrafo. La declaratoria prevista en este artículo no sustituye los procedimientos de evaluación, viabilización, aprobación y financiación de proyectos de inversión, las declaratorias y autorizaciones exigidas para comprometer vigencias futuras, ni las licencias, permisos y demás**	Se adiciona un parágrafo para aclarar que la declaratoria no sustituye los requisitos de aprobación y financiación de proyectos ni las autorizaciones exigibles.

	autorizaciones que resulten aplicables.	
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.	**Artículo 5. Ámbito territorial.** El Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena comprenderá los municipios **y distritos** del departamento de Bolívar vinculados al corredor logístico, portuario, industrial y de conectividad asociado al río Magdalena **y a su conexión con el Canal del Dique**, 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. **La delimitación considerará la conectividad efectiva o potencial, la relación con las cadenas productivas y los servicios logísticos, y la compatibilidad con los instrumentos de planeación territorial y ambiental aplicables, con participación de las**	**Se mejora la redacción y se adicionan las palabras subrayadas en el texto propuestos, con el fin de aclarar que la inclusión territorial no modifica la jurisdicción de Cormagdalena.**

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.	**entidades territoriales involucradas.** Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá incorporar, mediante reglamentación, otros municipios , **distritos** 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. **La delimitación del Corredor no modifica la jurisdicción ni las competencias de Cormagdalena o de las demás autoridades públicas.**	
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.	**Artículo 6 ~~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.	**Se modifica la numeración del artículo.** **Art. 6: Se corrige la numeración de los principios orientadores en la columna del texto propuesto, la cual saltaba del 3 al 12 y continuaba hasta el 19.**

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.	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	**Artículo 7 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.	**Se modifica la numeración del Artículo.**

competencias entre las entidades públicas del orden nacional y territorial.	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.	**Artículo 8 ~~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.	**Se modifica la numeración del articulado.** **Se corrige la numeración de los componentes estratégicos del texto propuesto, toda vez que iniciaba en el numeral 11 y terminaba en el numeral 20.**

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.	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.	**Artículo 9 ~~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, incluida la industria alimentaria, la metalmecánica, la manufactura y la transformación de materias primas. b) Logística, transporte multimodal, almacenamiento estratégico y cadenas de suministro. c) Comercio **y comercio exterior.** d)Agroindustria **y agroexportación.** e) Economía marítima y fluvial, incluida la infraestructura portuaria y fluvial. f) Economía azul. g) Energías renovables y producción de hidrógeno verde. h) Industria naval, astilleros y servicios marítimos y fluviales	**Se modifica la numeración del artículo.** **Se adicionaron los literales a, b, c, d, e, g, h, i, k, l. Se resaltan los literales adicionados en el texto propuesto.**

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.	i) Innovación, ciencia y tecnología. j) Economía digital. k) Turismo sostenible y fluvial. l) Servicios empresariales, incluidos los asociados a las actividades logísticas e industriales. Parágrafo **1.** 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. **Parágrafo 2.** El Gobierno Nacional podrá priorizar otros sectores estratégicos relacionados con el objeto de la presente ley que contribuyan al desarrollo económico, la competitividad, la sostenibilidad y la generación de empleo formal en el departamento de Bolívar y a su integración con la Región Caribe.	**Se enumera el parágrafo 1 y se añade un parágrafo nuevo (2) donde se deja claridad que excluye beneficios tributarios o regulatorios implícitos.**
Artículo 11. Sectores priorizados. El Gobierno	~~**Artículo 11. Sectores priorizados.**El Gobierno~~	**Se elimina el artículo; parte de lo contemplado**

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.	~~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:~~ ~~12. Agroindustria y agroexportación.~~ ~~13. Industria alimentaria y transformación de materias primas.~~ ~~14. Logística, transporte multimodal y comercio exterior.~~ ~~15. Infraestructura portuaria y fluvial.~~ ~~16. Metalmecánica y manufactura.~~ ~~17. Energías renovables y producción de hidrógeno verde.~~ ~~18. Industria naval, astilleros y servicios marítimos y fluviales.~~ ~~19. Tecnología, innovación y economía digital.~~ ~~20. Almacenamiento estratégico y cadenas de suministro.~~ ~~21. Turismo sostenible y turismo fluvial.~~	**se complementa el artículo 9**

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.	~~22. 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:	**Artículo 10 ~~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.	**Se modifica numeración del artículo**

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.	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.	**Se corrige la numeración de los instrumentos en el texto propuesto, toda vez que empezaba en el número 9 y terminaba en el 15.**
Artículo 13. Articulación institucional para el desarrollo	**Artículo 11 ~~13~~. Articulación institucional para el**	**Se modifica la numeración del artículo.**

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.	**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. La articulación se desarrollará con la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena —Cormagdalena—, en las materias de su competencia y dentro de su jurisdicción, y con la Comisión Regional de Competitividad e Innovación de Cartagena y Bolívar —CRCI—, en el marco del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación y de la Agenda Departamental de	**se incorpora (adiciona) y subraya expresamente la articulación con Cormagdalena, la CRCI de Bolívar, previniendo duplicidades.**

	Competitividad e Innovación. Para identificar las actuaciones que requieran articulación se tendrán en cuenta los planes, programas, proyectos e instancias existentes, las entidades competentes y las necesidades de complementariedad, con el fin de evitar la duplicación de espacios de coordinación, estudios y requerimientos de información.	
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.	**Artículo 12 ~~14~~. Instancia de Coordinación del Corredor.** Mecanismos de coordinación del Corredor. La coordinación de las actuaciones previstas en esta ley se desarrollará mediante los mecanismos institucionales existentes y en articulación con la Comisión Regional de Competitividad e Innovación de Cartagena y Bolívar.	**Se modifica la numeración del artículo y se modifica y adiciona su contenido, en el sentido que se dispone que la coordinación del Corredor se desarrolle mediante las instancias existentes, en articulación con la CRCI; conservando la gobernanza del poder y aprovechando la capacidad institucional existente**

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.	Para estos efectos podrán utilizarse las mesas temáticas o subregionales de la CRCI, de conformidad con la normativa aplicable y las decisiones de sus órganos competentes. Se aprovecharán preferentemente los espacios existentes que tengan relación con los objetivos del Corredor. La implementación de esta disposición no modifica la integración ni las reglas de funcionamiento de la CRCI, no crea una instancia permanente adicional y no atribuye a los espacios de coordinación funciones de regulación, control, inspección, vigilancia, contratación o ejecución presupuestal.	
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.	~~**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~~	**Se suprime el artículo 15 del texto original.**

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.	~~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 13. Participación y articulación técnica. En los mecanismos previstos en el artículo 12 se promoverá, según las materias que se aborden y conforme a las competencias y reglas de participación aplicables, la concurrencia del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación, Cormagdalena, la Gobernación de Bolívar, los municipios y distritos comprendidos en el Corredor, las cámaras de comercio, las sociedades portuarias, el sector empresarial y las instituciones de educación superior. Asimismo, se promoverá la la participación de las autoridades ambientales competentes y de las organizaciones de productores, MYPIMES y comunidades ribereñas, cuando se aborden asuntos relacionados con sus	Se adiciona y se armoniza con la modificación del artículo 12. se mantiene la participación de los actores que estaban previstos en el artículo 15 original del proyecto de ley

	competencias, actividades o intereses. Para la articulación con Cormagdalena, se solicitará información sobre los planes, programas y proyectos relacionados con las actuaciones del Corredor, así como observaciones técnicas que permitan identificar complementariedades y restricciones. Se aprovechará la información disponible y se documentarán los asuntos que requieran gestión ante las autoridades competentes. Parágrafo 1. La participación y el intercambio de información no modifican la jurisdicción, autonomía, funciones ni procedimientos de decisión de Cormagdalena o de las demás entidades participantes, ni establecen una autorización o aval adicional para los proyectos. Parágrafo 2. La participación en los espacios de coordinación del Corredor no dará lugar al reconocimiento de	

	remuneraciones u honorarios por asistencia con cargo a la presente ley.	
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.	**Artículo 14 ~~16~~. Actuaciones para el desarrollo del Corredor. Las entidades competentes, mediante los mecanismos previstos en esta ley y dentro del marco de sus atribuciones, articularán las siguientes actuaciones:** 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	**Se modifica la numeración del artículo A raíz de la modificación del art 12 sobre la instancia que se planteaba, se cambia el término funciones por actuaciones y se propone organizar una agenda indicativa que utilice los instrumentos existentes.** **Se enumeran las actuaciones en el texto propuesto, toda vez que estaban con viñetas.** **Se suprimen los**

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.	entidades participantes. 6. Formular recomendaciones para fortalecer la competitividad del Corredor. • ~~Elaborar un informe anual sobre el estado de implementación de la presente ley.~~ 7. Promover espacios de diálogo con los diferentes actores económicos y sociales. • ~~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.~~ Estas actuaciones se organizarán mediante una agenda indicativa de articulación del Corredor, concertada entre las entidades participantes y vinculada con la Agenda Departamental de Competitividad e Innovación y los demás	**numerales 7 y 9 del texto original.** **Se adicionan los numerales 1, 2, 3, 4, 5 del artículo original para indicar el modo de organización de la agenda indicativa de articulación del corredor.**

	instrumentos de planeación aplicables. La agenda contendrá, como mínimo: 1. La identificación de las necesidades de conectividad y articulación productiva de los municipios y distritos comprendidos en el Corredor, sustentada en la información disponible y en la participación de los actores territoriales. 2. La identificación de los planes, programas y proyectos existentes y de las actuaciones complementarias que se requieran para atender esas necesidades. 3. Las entidades competentes, los compromisos que estas acuerden conforme a sus atribuciones, los plazos indicativos y los indicadores de seguimiento. 4. El estado de estructuración de las iniciativas y sus posibles fuentes de financiación.	

	5. Los resultados esperados en materia de accesibilidad, utilización de infraestructura y articulación de las actividades productivas con los servicios logísticos y los mercados. Parágrafo 1. La agenda aprovechará los instrumentos de información y seguimiento existentes y no constituirá un nuevo banco de proyectos ni sustituirá los planes de inversión de las entidades participantes. Parágrafo 2. La inclusión de una iniciativa en la agenda no constituye aprobación, viabilización, autorización de gasto, compromiso presupuestal ni garantía de financiación, y no sustituye los procedimientos y autorizaciones legalmente exigibles.	**Se adicionan dos parágrafos al texto original.**
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	**Artículo 15 ~~17~~. Seguimiento y publicidad. Los espacios de coordinación utilizados para el desarrollo del Corredor se reunirán conforme a las reglas de**	**Se modifica la numeración y el contenido del artículo 17, manteniendo el informe público anual con avances, obstáculos y resultados, articulado con los reportes disponibles, definiendo**

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.	**funcionamiento de los mecanismos existentes.** **El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo consolidará y publicará anualmente, a través de sus canales institucionales y en el marco de sus competencias de seguimiento al Sistema Nacional de Competitividad e Innovación, un informe sobre la implementación de la presente ley, con base en la información disponible y la suministrada por las entidades participantes, en articulación con la CRCI de Cartagena y Bolívar.** **El informe contendrá el avance de la agenda, el estado de los compromisos acordados, los resultados de los indicadores, los obstáculos pendientes y las recomendaciones para fortalecer la articulación institucional. Diferenciará las iniciativas identificadas, estructuradas, financiadas y ejecutadas, según corresponda, y presentará información por municipios, distritos o subregiones cuando esté disponible.** **Parágrafo. Para la elaboración del informe se**	**quién lo consolida utilizando la capacidad institucional existente; esto, teniendo en cuenta que se modifica el artículo 12.** **Asimismo, se adiciona el artículo y se le agrega un parágrafo.**

	utilizarán la capacidad institucional y los mecanismos de reporte existentes, evitando requerimientos duplicados de información. Su consolidación no implica la creación de dependencias, cargos o sistemas de información independientes.	
CAPÍTULO III IV 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.	**Artículo 16 ~~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.	**Se cambia la numeración y** se adiciona el artículo con el fin de aclarar **que su utilización se sujeta a los procedimientos aplicables y que la inclusión en la agenda no constituye aprobación ni compromiso de recursos.**

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.	Igualmente, podrán concurrir recursos provenientes de **las siguientes fuentes y mecanismos, según su naturaleza y conforme a los requisitos aplicables:** 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~~ **Inversión pública y privada mediante esquemas de Asociación Público-Privada**, de conformidad con la Ley 1508 de 2012. 4. Cooperación internacional. 5. Organismos multilaterales de crédito y cooperación, con sujeción, cuando corresponda, al régimen de crédito público y a las	**Se modifica el numeral 3 del artículo con el fin de ampliar la fuente de recursos a inversión pública y no solamente a APP.**

Parágrafo. El presente artículo no constituye autorización de gasto, ni crea apropiaciones presupuestales obligatorias para la Nación.	autorizaciones exigibles. 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 **o las entidades territoriales. La inclusión de una iniciativa en la agenda del Corredor no implica asignación automática de recursos ni sustituye los procedimientos de selección, aprobación y financiación aplicables.**	**Se adiciona el parágrafo del artículo, con el fin de aclarar que no se crean gastos para la entidades territoriales ni se sustituyen los procedimientos de financiación aplicables..**
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	**Artículo 17 ~~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	**Se modifica la numeración**

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.	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.	**Artículo 18 ~~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,	**Se modifica la numeración del artículo**

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.	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	**Artículo 19 ~~21.~~ Armonización con los instrumentos de planeación.** Las entidades públicas competentes procurarán armonizar las actuaciones relacionadas con el Corredor con: 1. El Plan Nacional de Desarrollo; 2. Los planes departamentales y municipales **y distritales** de desarrollo; 3. Los planes de ordenamiento territorial; 4. Los instrumentos de ordenamiento del territorio; 5. Los planes maestros sectoriales; 6. **Los instrumentos de planeación de Cormagdalena aplicables a las**	**Se modifica la numeración del artículo.** **Se incorporan los instrumentos aplicables de Cormagdalena, la Agenda Departamental de Competitividad e Innovación, la planeación intermodal y las determinantes e instrumentos ambientales y de gestión del riesgo.** **Se adiciona la palabra distritales en el numeral 2.** **Se adicionan los numerales 6, 7, 8 y 9.**

procedimiento de adopción de dichos instrumentos.	**actuaciones del Corredor;** 7. **La Agenda Departamental de Competitividad e Innovación y los instrumentos aplicables del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación;** 8. **los planes de transporte intermodal aplicables al territorio;** 9. **los instrumentos de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas y de gestión del riesgo de desastres;** 10. los demás instrumentos de planeación aplicables. **En todo caso, las actuaciones deberán observar las determinantes ambientales y las disposiciones de ordenamiento territorial y gestión del riesgo que resulten obligatorias.** 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 20 ~~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.	**Se modifica la numeración del artículo.**
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	**Artículo 20 ~~25.~~ No generación de estructura administrativa.** La implementación de la presente ley no implicará la creación de entidades públicas, organismos, estructuras administrativas,	**Se modifica la numeración del artículo.**

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.	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.	**Artículo 21 ~~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. **La reglamentación precisará los mecanismos para la delimitación territorial, la articulación con las instancias existentes, la elaboración y actualización de la agenda indicativa y el seguimiento previsto en esta ley, con respeto de la autonomía**	**Se modifica la numeración, y se adiciona con el fin de precisar que la reglamentación desarrollará la articulación, la agenda y el seguimiento, respetando las instancias y competencias existentes.**

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.	**territorial y de las competencias de las entidades participantes.** 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. Tampoco podrá crear una instancia permanente adicional de coordinación para el Corredor.	**Se adiciona el parágrafo con el fin de aclarar que no se podrá crear una instancia adicional de coordinación para el corredor.**
Artículo 28. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.	**Artículo 22 ~~28~~. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.	**Se modifica la numeración del artículo.**

VIII. PROPOSICIÓN.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, presentamos PONENCIA POSITIVA con pliego de modificaciones y de manera respetuosa solicitamos a la Honorable Comisión Tercera de la Cámara de Representantes dar primer debate al **Proyecto de Ley No. 195 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."** conforme al texto propuesto.

Cordialmente,

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara

ESTEFANEL GUTIERREZ PEREZ
Representante a la Cámara

PEDRO ANTONIO PATERNINA GULFO
Representante a la Cámara

IX. ARTICULADO PARA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 195 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. Finalidades. ~~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 e Industrial Estratégico 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.

Parágrafo. La declaratoria prevista en este artículo no sustituye los procedimientos de evaluación, viabilización, aprobación y financiación de proyectos de inversión, las declaratorias y autorizaciones exigidas para comprometer vigencias futuras, ni las licencias, permisos y demás autorizaciones que resulten aplicables.

Artículo 5. Ámbito territorial. El Corredor Económico, Logístico e Industrial Estratégico del Río Magdalena comprenderá los municipios y distritos del departamento de Bolívar vinculados al corredor logístico, portuario, industrial y de conectividad asociado al río Magdalena y a su conexión con el Canal del Dique, 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.

La delimitación considerará la conectividad efectiva o potencial, la relación con las cadenas productivas y los servicios logísticos, y la compatibilidad con los instrumentos de planeación territorial y ambiental aplicables, con participación de las entidades territoriales involucradas.

Parágrafo. El Gobierno Nacional podrá incorporar, mediante reglamentación, otros municipios , distritos 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.

La delimitación del Corredor no modifica la jurisdicción ni las competencias de Cormagdalena o de las demás autoridades públicas.

Artículo 6 . 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 7. 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 8. 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 9. 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, incluida la industria alimentaria, la metalmecánica, la manufactura y la transformación de materias primas.

b) Logística, transporte multimodal, almacenamiento estratégico y cadenas de suministro.

c) Comercio y comercio exterior.

d)Agroindustria y agroexportación.

e) Economía marítima y fluvial, incluida la infraestructura portuaria y fluvial.

f) Economía azul.

g) Energías renovables y producción de hidrógeno verde.

h) Industria naval, astilleros y servicios marítimos y fluviales

i) Innovación, ciencia y tecnología.

j) Economía digital.

k) Turismo sostenible y fluvial.

l) Servicios empresariales, incluidos los asociados a las actividades logísticas e industriales.

Parágrafo 1. 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.

Parágrafo 2. El Gobierno Nacional podrá priorizar otros sectores estratégicos relacionados con el objeto de la presente ley que contribuyan al desarrollo económico, la competitividad, la sostenibilidad y la generación de empleo formal en el departamento de Bolívar y a su integración con la Región Caribe.

Artículo 10. 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 11. 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.

La articulación se desarrollará con la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena —Cormagdalena—, en las materias de su competencia y dentro de su jurisdicción, y con la Comisión Regional de Competitividad e Innovación de Cartagena y Bolívar —CRCI—, en el marco del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación y de la Agenda Departamental de Competitividad e Innovación.

Para identificar las actuaciones que requieran articulación se tendrán en cuenta los planes, programas, proyectos e instancias existentes, las entidades competentes y las necesidades de complementariedad, con el fin de evitar la duplicación de espacios de coordinación, estudios y requerimientos de información.

CAPÍTULO III
GOBERNANZA, COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO

Artículo 12._Instancia de Coordinación del Corredor. Mecanismos de coordinación del Corredor. La coordinación de las actuaciones previstas en esta ley se desarrollará mediante los mecanismos institucionales existentes y en articulación con la Comisión Regional de Competitividad e Innovación de Cartagena y Bolívar.

Para estos efectos podrán utilizarse las mesas temáticas o subregionales de la CRCI, de conformidad con la normativa aplicable y las decisiones de sus órganos competentes. Se aprovecharán preferentemente los espacios existentes que tengan relación con los objetivos del Corredor.

La implementación de esta disposición no modifica la integración ni las reglas de funcionamiento de la CRCI, no crea una instancia permanente adicional y no atribuye a los espacios de coordinación funciones de regulación, control, inspección, vigilancia, contratación o ejecución presupuestal.

Artículo 13. Participación y articulación técnica. En los mecanismos previstos en el artículo 12 se promoverá, según las materias que se aborden y conforme a las competencias y reglas de participación aplicables, la concurrencia del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación, Cormagdalena, la Gobernación de Bolívar, los municipios y distritos comprendidos en el Corredor, las cámaras de comercio, las sociedades portuarias, el sector empresarial y las instituciones de educación superior.

Asimismo, se promoverá la la participación de las autoridades ambientales competentes y de las organizaciones de productores, MYPIMES y comunidades ribereñas, cuando se aborden asuntos relacionados con sus competencias, actividades o intereses.

Para la articulación con Cormagdalena, se solicitará información sobre los planes, programas y proyectos relacionados con las actuaciones del Corredor, así como observaciones técnicas que permitan identificar complementariedades y restricciones. Se aprovechará la información disponible y se documentarán los asuntos que requieran gestión ante las autoridades competentes.

Parágrafo 1. La participación y el intercambio de información no modifican la jurisdicción, autonomía, funciones ni procedimientos de decisión de Cormagdalena o de las demás entidades participantes, ni establecen una autorización o aval adicional para los proyectos.

Parágrafo 2. La participación en los espacios de coordinación del Corredor no dará lugar al reconocimiento de remuneraciones u honorarios por asistencia con cargo a la presente ley.

Artículo 14. Actuaciones para el desarrollo del Corredor. Las entidades competentes, mediante los mecanismos previstos en esta ley y dentro del marco de sus atribuciones, articularán las siguientes actuaciones:

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. Promover espacios de diálogo con los diferentes actores económicos y sociales.

Estas actuaciones se organizarán mediante una agenda indicativa de articulación del Corredor, concertada entre las entidades participantes y vinculada con la Agenda Departamental de Competitividad e Innovación y los demás instrumentos de planeación aplicables.

La agenda contendrá, como mínimo:

1. La identificación de las necesidades de conectividad y articulación productiva de los municipios y distritos comprendidos en el Corredor, sustentada en la información disponible y en la participación de los actores territoriales.

2. La identificación de los planes, programas y proyectos existentes y de las actuaciones complementarias que se requieran para atender esas necesidades.

3. Las entidades competentes, los compromisos que estas acuerden conforme a sus atribuciones, los plazos indicativos y los indicadores de seguimiento.

4. El estado de estructuración de las iniciativas y sus posibles fuentes de financiación.

5. Los resultados esperados en materia de accesibilidad, utilización de infraestructura y articulación de las actividades productivas con los servicios logísticos y los mercados.

Parágrafo 1. La agenda aprovechará los instrumentos de información y seguimiento existentes y no constituirá un nuevo banco de proyectos ni sustituirá los planes de inversión de las entidades participantes.

Parágrafo 2. La inclusión de una iniciativa en la agenda no constituye aprobación, viabilización, autorización de gasto, compromiso presupuestal ni garantía de financiación, y no sustituye los procedimientos y autorizaciones legalmente exigibles.

Artículo 15. Seguimiento y publicidad. Los espacios de coordinación utilizados para el desarrollo del Corredor se reunirán conforme a las reglas de funcionamiento de los mecanismos existentes.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo consolidará y publicará anualmente, a través de sus canales institucionales y en el marco de sus competencias de seguimiento al Sistema Nacional de Competitividad e Innovación, un informe sobre la implementación de la presente ley, con base en la información disponible y la suministrada por las entidades participantes, en articulación con la CRCI de Cartagena y Bolívar.

El informe contendrá el avance de la agenda, el estado de los compromisos acordados, los resultados de los indicadores, los obstáculos pendientes y las recomendaciones para fortalecer la articulación institucional. Diferenciará las iniciativas identificadas, estructuradas, financiadas y ejecutadas, según corresponda, y presentará información por municipios, distritos o subregiones cuando esté disponible.

Parágrafo. Para la elaboración del informe se utilizarán la capacidad institucional y los mecanismos de reporte existentes, evitando requerimientos duplicados de información. Su consolidación no implica la creación de dependencias, cargos o sistemas de información independientes.

CAPÍTULO IV
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 16. 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 las siguientes fuentes y mecanismos, según su naturaleza y conforme a los requisitos aplicables:

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. Inversión pública y privada mediante esquemas de Asociación Público-Privada, de conformidad con la Ley 1508 de 2012.
4. Cooperación internacional.
5. Organismos multilaterales de crédito y cooperación, con sujeción, cuando corresponda, al régimen de crédito público y a las autorizaciones exigibles.
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 o las entidades territoriales. La inclusión de una iniciativa en la agenda del Corredor no implica asignación automática de recursos ni sustituye los procedimientos de selección, aprobación y financiación aplicables.

Artículo 17. 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 18: 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 19: Armonización con los instrumentos de planeación. Las entidades públicas competentes procurarán armonizar las actuaciones relacionadas con el Corredor con:

1. El Plan Nacional de Desarrollo;
2. Los planes departamentales y municipales y distritales de desarrollo;
3. Los planes de ordenamiento territorial;
4. Los instrumentos de ordenamiento del territorio;
5. Los planes maestros sectoriales;
6. Los instrumentos de planeación de Cormagdalena aplicables a las actuaciones del Corredor;
7. La Agenda Departamental de Competitividad e Innovación y los instrumentos aplicables del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación;
8. los planes de transporte intermodal aplicables al territorio;
9. los instrumentos de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas y de gestión del riesgo de desastres;
10. los demás instrumentos de planeación aplicables.

En todo caso, las actuaciones deberán observar las determinantes ambientales y las disposiciones de ordenamiento territorial y gestión del riesgo que resulten obligatorias.

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

Artículo 20. 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 20: 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 21. 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.

La reglamentación precisará los mecanismos para la delimitación territorial, la articulación con las instancias existentes, la elaboración y actualización de la agenda indicativa y el seguimiento previsto en esta ley, con respeto de la autonomía territorial y de las competencias de las entidades participantes.

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. Tampoco podrá crear una instancia permanente adicional de coordinación para el Corredor.

Artículo 22. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

De los honorables Representantes,

JULIANA ARAY FRANCO
Representante a la Cámara

ESTEFANEL GUTIERREZ PEREZ
Representante a la Cámara

PEDRO ANTONIO PATERNINA GULFO
Representante a la Cámara