



ACTA # 005

**Comité Temático de Eficiencia en Modos e Intermodalidad
Sistema Nacional de Competitividad e Innovación**

Fecha: 11 de marzo de 2020

Lugar: DNP, piso 15, Sala de juntas

Hora: 8:00 am a 11:30 am

Asistentes:

Entidad	Nombre	Cargo
Presidencia	Paula Escobar	Directora de Competitividad - Consejería para la Competitividad y la Gestión Público - Privada
	Lorena Aristizábal Guerra	Asesora de la consejería del Sector Privado y la Competitividad
Ministerio de Transporte	Juan Camilo Ostos	Viceministro de Transporte
	Giovanni Melo	Coordinador de logística
	Gerardo Baquero	Coordinador de grupo de transporte intermodal
Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo	Jairo Artunduaga	Coordinador del grupo de logística y transporte
Ministerio de Energía	José Manuel Moreno	Director de Hidrocarburos
	Juan Carlos Alcalá	Profesional especializado de la Dirección de Minería Empresarial
	John Fabio Zúñiga Parra	Asesor en la Dirección de Energía Eléctrica
Departamento Nacional de Planeación (DNP)	Diego Díaz	Coordinador de la Unidad Técnica en Logística
	Diana Paola Díaz	Subdirectora de Minas y Energía
	Jorge Prieto	Asesor de la subdirección de transporte
	José Alejandro Hincapié	Consultor para la Unidad Técnica en Logística
	Johana Maya	Consultora para la Unidad Técnica en Logística
	Rafael Arias Cano	Asesor de la subdirección de minas y energía
Cámara Colombiana de	Daniel Vergel	Coordinador de Asuntos Económicos



Infraestructura (CCI)		
--------------------------	--	--

Asistentes invitados:

Entidad	Nombre	Cargo
Impala	Alejandro Costa	Presidente
INVIAS	Carolina Barbanti	Subdirectora de Prevención y Atención
	Neyla Moreno	Coordinadora en la Dirección de Estudios e Innovación
	Carolina Alarcón	Asesora en la Dirección de Estudios e Innovación
	Ricardo Saavedra	Asesor en la Dirección de Estudios e Innovación
	Ma. Fernanda Cifuentes	Asesora en la subdirección marítima y fluvial
	Humberto Calderón	Asesor en la subdirección marítima y fluvial

Desarrollo del Comité

Diego Díaz, coordinador de la Unidad Técnica de Logística del DNP da la bienvenida al evento e instala la quinta sesión del Comité, siendo la cuarta la sesión conjunta del Comité de Comercio y Logística realizada en Barrancabermeja en diciembre de 2019. Se realiza un resumen de la agenda del día en 4 puntos:

1. Revisión del flujo de cuellos de botella del comité
2. Propuesta de agenda 2020 para el comité
3. Seguimiento a compromisos de comités pasados
4. Cuellos de botella en el río Magdalena

El Viceministro de Transporte Juan Camilo Ostos da apertura formal a la sesión explicando la naturaleza pública y privada del comité y su objetivo de articulación de esfuerzos para contribuir a la eficiencia de los modos de transporte.

Antes de entrar en materia Diego Díaz explica qué conforma los cuellos de botella del comité en marzo de 2020. En primer lugar, una parte de los cuellos de botella identificados en 2019 fueron insumo del Pacto por la Infraestructura liderado por vicepresidencia. Por esta razón estos compromisos siguen la ruta designada por vicepresidencia, externa a este comité. Por otro lado, la aprobación y publicación del documento Conpes de Política Nacional Logística (PNL) supone un nuevo reto para la articulación público privada y algunos de sus compromisos son susceptibles de ser abordados en la dinámica del comité. En resumen, 13 compromisos salieron del comité a una instancia superior, y otros ingresarán al pipeline de compromisos de manera progresiva en el año.

Siendo el primer comité del año, el DNP en rol de secretaría técnica hace una propuesta de agenda anual del comité de acuerdo a las necesidades identificadas en sesiones pasadas y la coyuntura actual. Frente a la posibilidad de hacer una sesión sobre compromisos existentes en el Plan de Acción y Seguimiento del Conpes PNL, Giovanni Melo del Ministerio de



Transporte anota que se viene adelantando una coordinación de todas las entidades del sector para asignar tareas y responsables. De allí que esta sesión particular sobre PNL sea pertinente posterior a la coordinación interna del sector. De manera análoga, Daniel Vergel de la CCI anota que ya venían trabajando en el tema de accesos urbanos desde unos meses en conjunto con la ANDI y que por lo tanto retomarán el tema para la sesión planteada en el cronograma.

Acto seguido Diego Díaz hace un balance general del comité. Luego de 4 mesas de trabajo en 2019, se tienen en la matriz de seguimiento 36 cuellos de botella, excluyendo de antemano aquellos que han sido exportados al Pacto por la Infraestructura. De los 36 cuellos de botella, 18 han cumplido con los compromisos pactados (verdes), 4 están en ejecución (amarillos), y 3 no presentan avance (rojos). 11 cuellos de botella no tienen acciones por iniciar, estos once compromisos corresponden a problemas gruesos identificados en la sesión conjunta de Barrancabermeja. De allí que 4 de ellos se traten en la sesión convocada. Las acciones en rojo corresponden a:

1. El INVIAS presentará cronograma de intervención de Ruta del Sol 2 y 3, acción que debía hacerse antes del 30 de enero de 2020. Sobre este punto se aclara que la ruta del sol 2 ya tiene un contrato de rehabilitación y mantenimiento que está al 80% de ejecución. Por su parte la Ruta del Sol 3 tiene lista ya una estructuración de APP lista. Se solicita actualizar matriz de seguimiento con esta información.
2. MinTransporte y MADR establecerán contacto para diseñar estrategia para manifiesto de carga que incluya bienes agrícolas, acción que debía hacerse antes del 30 de enero de 2020. En cuanto a este compromiso se recuerda que MT solicitó comunicación formal a MADR pero no la ha recibido. Ante la ausencia de un representante del MADR se solicita llamado de atención y diligencia para llevar a cabo el compromiso.
3. MinTransporte presentará avances y retos de la construcción del código fluvial, acción que debía hacerse antes del 30 de septiembre de 2019. Frente a este compromiso el viceministro de transporte expresa que las mesas de trabajo llegaron a tener un borrador avanzado del código fluvial, sin embargo el proceso se ha detenido debido a que el ministerio no logró un acuerdo con Cormagdalena sobre los posibles efectos del código en la estructuración de la APP sobre el río. Ante esto se solicita aplazar el compromiso de conciliación del texto a junio, y expedir el texto a octubre del año en curso.

A continuación, se inicia con la construcción de hojas de ruta para la solución de los problemas sobre el río Magdalena. Cada diapositiva incluye una propuesta de hoja de ruta a discutir con los involucrados.

El primer punto tiene que ver con la construcción de puentes sobre el río, que pueden llegar a afectar la navegabilidad del río. Alejandro Costa de Impala Terminals provee con ejemplos concretos de esto: En el puente Yati-Bodega, al parecer uno de sus pilares fue mal ubicado sobre el canal navegable del río, el gálibo del puente está también mal ubicado, y por último, el puente fue hecho en una curva del río no en un segmento relativamente recto lo que dificulta la operación de los convoyes de transporte sobre el río. Frente a este punto el Invias en cabeza de Carolina Barbanti aclara que el puente no está mal construido, y cumple con todas las normas vigentes. Sin embargo, como se identifica en el cuello de botella si existe un espacio de mejora para actualizar y construir la norma que rige este tipo de



construcciones. A propósito de esto Neyla Moreno viene supervisando al interior del Invías la ejecución del contrato 1595 de 2019 con la Universidad Nacional, que tiene como objeto diagnosticar y priorizar las necesidades de actualización normativa técnica de la entidad. De modo que el primer paso propuesto será un producto del contrato en ejecución. Ante esto el Invías solicita ajustar la fecha de identificación de necesidades para el 15 de junio de 2020. El diagnóstico permitirá delinear una hoja de ruta clara de construcción de la norma, y posterior modificación normativa posiblemente a través de la subdirección marítima y fluvial.

El segundo punto aborda la problemática gruesa del como posiblemente el funcionamiento de las hidroeléctricas puede afectar la navegabilidad del río Magdalena. En este punto, trabajo preliminar hecho por la secretaría técnica del comité constató que si bien Cormagdalena ha hecho un trabajo cuantitativo preliminar sobre el tema, este no es suficiente para determinar una causalidad o nivel de impacto preciso de las hidroeléctricas sobre la navegabilidad del río. Ante este problema se propone al Ministerio de Transporte que dentro de la renovación del convenio interministerial que tiene con el Ministerio de Transporte de Flanders en Bélgica, se incluya un punto específico que permita fortalecer la capacidad de investigación de Cormagdalena con la experiencia Belga. El Ministerio de Transporte considera viable la propuesta y se deja en cabeza de Maria Camila Celis la inclusión de este punto. Acto seguido Alejandro Costa ejemplifica una vez más, explicando que la acción de embalse o desembalse de las hidroeléctricas debe ser revisado, así como los estudios en sus licencias ambientales, para asegurar que el 'caudal mínimo ambiental' asegure mínimos vitales para la biodiversidad, la navegación, y el consumo de agua de los municipios rivereños. Ante esta propuesta, John Zúñiga del Ministerio de Energía añade que quizá el concepto de 'caudal mínimo ambiental' utilizado en las licencias ambientales era más restringido que el utilizado ahora. No obstante, debe determinarse si es un tema de nivel de caudal o son los cambios súbitos en el nivel y caudal lo que causa problema en el transporte, en cuyo caso un cambio en la velocidad de operación de las compuertas podría llegar a ser suficiente. Siendo un problema grueso y técnico Presidencia solicita a la secretaría técnica citar reunión con: XM, CNO, Fedenavi, CREG, CorMagdalena, MinTransporte, Invías, y DNP, allí se hará una hoja de ruta más detallada.

El tercer punto trata la diversidad y cantidad de permisos que deben solicitar las empresas de transporte fluvial a la Corporaciones Autónomas a lo largo del río para operar. Existen dos permisos críticos, el de vertimiento y captación de aguas, y el de plan de contingencia en caso de accidentes. Cada Corporación exige requisitos distintos y por lo tanto cada permiso se multiplica por el número de corporaciones existentes. En el pasado Cormagdalena ha explorado con la ANLA la posibilidad de unificar el permiso como ocurre con las licencias ambientales, pero se ha concluido inviable. Ante esto Impala solicita que se vuelva a considerar la unificación pero considerando que 'se habla de captación y vertimiento de aguas en fuente móviles' pues la normatividad hoy en día sólo considera fuentes fijas. Presidencia solicita una reunión en un plazo de un mes con la ANLA para explorar la posibilidad, adicionalmente en caso que no sea posible unificar en un solo permiso explorar la vía de homogenización de todos los permisos entre Corporaciones.

El cuarto punto aborda el uso no proporcional de la sobretasa al combustible, que no está siendo dirigida al modo fluvial cuando una fracción del combustible es usado en transporte fluvial. Aquí la secretaría técnica anota que existen tres (3) sobretasas al combustible.



Dentro de este comité se tratará solamente las dos que generan recursos de orden nacional. Si bien una exploración jurídica preliminar por parte del DNP sobre el uso explícito que se le da a cada una de estas sobretasas dio como resultado que estas pueden ser usadas en el modo fluvial sin ir en contra de la norma (que las dirige hacia vías nacionales), el Ministerio de Energía sugiere revisar de nuevo a la luz de que existe una demanda sobre alguna sobretasa y su correspondiente estudio normativo al interior de la corte constitucional.

Con esto se da por terminado el objetivo de la sesión, los compromisos se anexarán a la matriz de seguimiento del Comité.