



ACTA # 003

Comité Temático de Eficiencia en Modos e Intermodalidad

Sistema Nacional de Competitividad e Innovación

Fecha: 22 de octubre de 2019

Lugar: DNP, piso 15, Sala de juntas

Hora: 10:00 am a 12:30 pm

Asistentes:

Entidad	Nombre	Cargo
Presidencia	Paula Escobar	Directora de Competitividad - Consejería para la Competitividad y la Gestión Público - Privada
	Melissa de la Ossa Otero	Asesora de la consejería para la Gestión y Cumplimiento
	Lorena Aristizábal Guerra	Asesora de la consejería del Sector Privado y la Competitividad
Ministerio de Transporte	Juan Camilo Ostos	Viceministro de Transporte
	Sebastián Talero	Consultor del ministerio de transporte
	Carlos Morales	Asesor del viceministro de infraestructura
	Juan Felipe Sanabria	Director de transporte
	Fabio Sánchez	Gerente de corredor logístico
	Giovanni Melo	Coordinador de logística
Ministerio de Comercio, Industria, y Turismo	Luis Fernando Fuentes	Director de comercio exterior
	Jairo Artunduaga	Coordinador del grupo de logística y transporte
Ministerio de Energía	Anllela Castillo Rey	Profesional de la dirección de minería empresarial
	Cecilia Inés Serna	Profesional de la dirección de minería empresarial
	Jenny Manrique	Profesional de la dirección de minería empresarial
Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Angie Castro Hernández	Profesional especializado
Departamento Nacional de Planeación (DNP)	Jonathan Bernal	Director de infraestructura y energía sostenible
	Diego Díaz del Castillo	Coordinador de la Unidad Técnica en Logística
	Jorge Prieto	Asesor de la subdirección de transporte



	Johana Maya	Consultora para la Unidad Técnica en Logística
	Giovanni Páez	Asesor de la subdirección de transporte
	Lina Palacios	Asesora de la subdirección de transporte
	Jose García	Asesor para la Dirección de Innovación y Desarrollo Empresarial
Consejo Gremial Nacional (CGN)	Sebastián González Cuellar	Asesor
Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI)	Isabel Agudelo	Vicepresidente de Asuntos Económicos
	Daniel Vergel	Coordinador de Asuntos Económicos
	Laura Gómez	Investigadora
Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI)	Edgar Higuera	Gerente de Logística, Transporte e Infraestructura
Consejo Privado de Competitividad (CPC)	Indira Porto	Investigadora

Asistentes invitados:

Entidad	Nombre	Cargo
Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)	Ana María Zambrano	Experta modo férreo
	Sandra Rueda	Gerente de estructuración de proyectos férreos
ProColombia	Juan Pablo Castrellón	Coordinador de Logística y Competitividad
	Néstor Enrique Forero	Líder de manufacturas
Ternium	Sebastián Mejía	Gerente de Planeamiento
Asoexport	Gustavo Gómez	Gerente
Bavaria	Juan Pablo Morales	GTE
Impala	Alejandro Costa	Presidente
	Catalina Ucros	Asesora jurídica
Fedenavi	Andrés Londoño	Presidente
Argos	David Restrepo	Gerente cadena de abastecimiento
Grupo Bios	Óscar Vallejo	Gerente Logístico
Sociedad Portuaria CoalCorp	Francisco Navas	Gerente General
Logysteel	Gustavo Ortiz	Gerente
Advanced Freight Cargo	Elkin Peñuela	Gerente
Pavco	Sebastián Cruz	Director de comercio exterior
SAC	Laura Medina	Directora



Desarrollo del Comité

Jonathan Bernal, Director de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP da la bienvenida al evento e instala la tercera sesión del Comité. Se realiza un resumen de la agenda del día en 5 puntos:

1. Palabras de apertura por parte del Ministerio de Transporte.
2. Presentación de comité a asistentes privados por parte de Presidencia.
3. Seguimiento a compromisos de comités pasados por parte de DNP.
4. Estrategia nacional de intermodalidad a cargo de DNP.
5. Cuellos de botella en la generación de carga para el modo férreo y fluvial a cargo de varias empresas privadas.

El Viceministro de Transporte Juan Camilo Ostos abre 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, lo que implica aprovechar la oportunidad del transporte férreo y fluvial para disminuir los costos logísticos. Se invita a los asistentes privados a fortalecer los canales de comunicación existentes. Se hace un breve recuento de la creación del Comité. Se menciona la existencia de numerosos documentos técnicos de diagnóstico que facilitarían la identificación de cuellos de botella.

Paula Escobar, Directora de Competitividad de Consejería para la Competitividad y la Gestión Público - Privada da la bienvenida y agradece por la amplia asistencia al comité, y resalta el papel estratégico o 'transformacional' del comité al interior del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCI). Así mismo, expone el objetivo y características del Comité temático y explica de manera breve la agenda conjunta que se ha construido a su interior.

Jonathan Bernal, Director de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP presenta el seguimiento a los cuellos de botella identificados por el Comité en sus dos primeras sesiones. Se hace un balance cuantitativo y cualitativo para proyectos que han avanzado menos de lo esperado. 52% de los cuellos de botella identificados han recibido algún tipo de gestión o solución y se consideran finalizados, mientras que un 40% sigue en ejecución, y un 8% no ha tenido avance (ver anexo).

A continuación, Jonathan Bernal y Diego Díaz, este último coordinador del Equipo Técnico de Logística hacen una explicación de la estrategia general del sector transporte frente a la oportunidad del intermodalismo. Se comenta que el sistema de medición de Presidencia a las entidades públicas para el sector transporte incluye dentro de sus metas 'transformacionales' una batería de indicadores para todos los modos. Así mismo, se menciona el esfuerzo del Gobierno nacional por trabajar en la planeación y estructuración en modos históricamente relegados que han recibido una inversión muy pequeña a pesar de su potencial (Modos férreo y fluvial).

Ana María Zambrano, Gerente de Proyectos Férreos de la ANI hace una exposición de los avances recientes en la rehabilitación de la red férrea y los pasos a seguir. El gran avance es el restablecimiento de una operación regular en el tramo La Dorada – Santa Marta. En este tramo ya existe un servicio regular de por lo menos un tren a la semana con cargas recurrentes de una docena de empresas, luego de que la ANI rehabilitara una bodega para el intercambio modal y almacenamiento de mercancía en la Dorada. No obstante, otros



corredores presentan crecimientos de tráfico importantes como Bogotá – Belencito. Lo anterior, es el resultado de un esfuerzo de rehabilitación por obra pública por parte de la ANI en corredores seleccionados. Los grandes cuellos de botella que frenan el aprovechamiento del modo tienen que ver con la poca confiabilidad en el modo, relacionado con el intercambio modal, la primera y última milla, así como la invasión de los pasos férreos, algunos casos de inseguridad en las vías, y desconocimiento de actores privados de beneficios en el uso del modo.

Estos cuellos de botella ya se han empezado a solucionar de manera articulada entre la ANI y el equipo de logística de ProColombia, quien ha realizado eventos de sensibilización para identificar empresas que ‘se monten’ al tren o río, así como firmas especializadas en transporte férreo que puedan prestar el servicio como concesionario en el futuro. Juan Pablo Castrellón, Coordinador de Logística de Procolombia, expone entonces como estos talleres, seminarios, actividades en redes sociales, y encuentros han generado interés de más de quince (15) firmas de comercio exterior, así como otras dos (2) firmas de transporte férreo que podrían participar de esquemas APP en el futuro.

Francisco Navas, Gerente de Sociedad Portuaria CoalCorp más conocida como Puerto Capulco en Gamarra, expone la operación regular que llevan a cabo y los cuellos de botella que podrían mejorar esta cadena logística intermodal. En el puerto se mueve principalmente carga de carbón a granel, carga general en algunos casos sobredimensionada, así como granel de alimentos. Este terminal conecta tres (3) modos de transporte, carretera - fluvial y férreo. Los cuellos de botella pueden dividirse en dos secciones, la primera relacionada con los puertos marítimos de comercio exterior y la segunda con la conexión al *hinterland*. En el primer grupo, los puertos de comercio exterior no están preparados para recibir barcazas fluviales y llevar a cabo un intercambio barcaza-buque de manera eficiente, por temas tarifarios, de organización portuaria, y de trámites de comercio exterior. El segundo grupo aborda problemas de coordinación entre agentes en los nodos de intercambio, así como la baja calidad y cantidad de infraestructura en los nodos de intercambio modal como Gamarra y el río Magdalena.

Alejandro Costa hace un razonamiento similar al precedente para el puerto de Impala en Barrancabermeja. Este puerto multipropósito mueve hidrocarburos, granel alimenticio, carga general sobre dimensionada, y contenedores. Este puerto ha identificado cuellos de botella en la operación con los puertos marítimos, infraestructura de la red fluvial y carretera, entre otros. Algunos de los problemas son: i) la ejecución de la APP del río Magdalena, ii) falta de infraestructura de transporte en los nodos intermodales, iii) el transporte fluvial tiene una regulación obsoleta y antigua, iv) falta de regulación para el transporte intermodal, así como de régimen laboral fluvial, v) problemas de seguridad (*security*) en el río, vi) problemas de trámite como el zarpe electrónico, vii) invasión de infraestructura carretera en el río particularmente puentes, viii) falta de señalización fluvial, buques y barcazas abandonadas sobre el río, y ix) falta de inversión en la cuenca del río (recursos de la CAR y sobretasa a gasolina), x) desconexión entre los niveles de servicio fluviales y el funcionamiento de las hidroeléctricas, xi) falta de definición sobre competencias de autoridad sobre el río, multiplicidad de autoridades y permisos fluviales, entre otros.

Por último, Diego Mariño de Cerámicas San Lorenzo comparte la experiencia que ha tenido utilizando el corredor La Dorada-Costa Caribe de manera intermodal. Entre los grandes



beneficios se anota la disminución de costos logísticos que les permitió aumentar sus exportaciones, gracias al programa de atracción de generadores de la ANI. Entre los cuellos de botella se presenta la falta de equipos y de mayor eficiencia para el manejo de contenedores en los puntos de intercambio nodal. Sin embargo, se debe trabajar para disminuir los tiempos de transferencia modal, aumentar el número de operaciones portuarias sobre el río, y disminuir de manera táctica el costo logístico.

Por la restricción de tiempo las presentaciones preparadas por Ternium y LogySteel serán trasladadas al próximo comité.

Se acuerda dar continuidad a esta sesión en la siguiente convocatoria para dar resolución a los cuellos de botella identificados, así como realizar una sesión conjunta con el Comité de Facilitación del Comercio.

Cabe mencionar que producto de la sesión de este Comité y la identificación de cuellos de botella en el sector férreo y fluvial, se acordaron compromisos en sesiones de trabajo enmarcadas en el pacto de infraestructura. Los compromisos asumidos, tomando como base esta sesión del Comité, se anexan al acta.