

ACTA # 008

Comité temático de Eficiencia en Modos de Transporte e Intermodalidad

8va Sesión del comité temático de Eficiencia en Modos de Transporte e Intermodalidad

Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCI)

Fecha: 24 de marzo de 2021

Lugar: virtual, Microsoft Teams.

Hora: 7:00 am a 9:00 am

Asistentes (anexo listado diligenciado virtualmente)

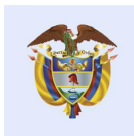
Entidad	Nombre	Cargo
Presidencia de la República	Lorena Aristizábal Guerra	Profesional Especializado
DNP	Katherine Botero	Consultor
Mintransporte - Líder corredor Bogotá - Costa Caribe	Claudia Milena Torres García	Líder corredor Bogotá - Costa Caribe
Unidad de Planeación Minero-Energética - Upme	Fredy Wilman Rojas Cruz	Profesional Especializado
Ministerio de Minas y Energía Dirección de Minería Empresarial	Jenny Milena Manrique Alfonso	Profesional Especializado
Ministerio de Transporte - Grupo de Logística	Fabio Hernán Sánchez Torres	Líder Corredor Logístico Bogotá - Cúcuta
ANI	Lina Leidy Leal Diaz	Asesor Planeación
DNP	Johana María Maya Gómez	Consultora



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

ANDI	Edgar Higuera	Gerente
ANDI	Ángel Castro	Coordinador Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura
Ministerio de Transporte	Juan Felipe Sanabria Saetta	Asesor
Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural	Álvaro Andrés Ortega Calle	Profesional
DNP - DIES	Jose Alejandro Hincapié Montes	Contratista
DNP	Jonathan David Bernal Gonzalez	DIIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y ENERGÍA SOOSTENIBLE
Ministerio de Transporte - Grupo de Logística	María José Roffé Oliveros	Facilitadora Portuaria
DNP	Jhonattan Duque	Contratista
Ministerio de Transporte -	Jose Luis Caro Pardo	Lider corredor logístico
DIES / DNP	Diego Díaz del Castillo F	Coordinador Técnico de Logística
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	Jairo Artunduaga Bermúdez	Coordinador de Logística y Transporte
Invias	Felipe Muñoz Monroy	Líder corredor Medellin - Costa Norte
DNP	Iván Santiago Duarte Zambrano	Consultor
ANALDEX	Nicolas Rincón Munar	Director de asuntos económicos



Desarrollo del Comité

La señora Viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama da la bienvenida al evento e instala la séptima sesión conjunta del Comité Temático de Eficiencia en Modos de Transporte realizando un resumen de la agenda a tratar que se compone de 7 puntos:

1. Apertura (bienvenida Viceministra Transporte)
2. Balance del avance del comité (Secretaría Técnica)
3. Nuevo crédito y Política Nacional Logística (PNL)
4. Retos PNL-ANDI
5. Plenaria
6. Seguimiento cumplimiento de los productos de la Agenda Nacional de Competitividad e Innovación – (ANI-Gerente de planeación)
7. Cierre (Viceministra Transporte)

1. Apertura

Dando continuidad a la agenda, la señora Viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama, realiza una concisa presentación de apertura y da la bienvenida a los miembros y asistentes al comité.

Acto seguido, la señora Viceministra de Transporte, continúa la contextualización respecto del comité resaltando su objetivo, sus miembros y funciones, así como las problemáticas abordadas en el comité.

2. Balance del avance del comité

Desde el DNP y en cumplimiento de su función como Secretario Técnico, el Director de Infraestructura y Energía Sostenible, Jonathan Bernal, presenta el balance del avance del comité, mencionando que se han llevado a cabo 7 mesas e identificado 40 cuellos de botella que a la fecha, el 48% de estos han sido solucionados, el 30% están en ejecución, el 5% no presenta avance, y un 9% de las acciones no han iniciado aún su proceso de cumplimiento.

3. Presentación Nuevo crédito y Política Nacional Logística (PNL)

El Director de la DIES, inicia su presentación sobre el Nuevo crédito de Política Nacional Logística (PNL) y le da la palabra a Juan Felipe Sanabria del Ministerio de Transporte quien habla de los principales logros y resultados alcanzados por el PAIPNL, entre ellos se encuentra la Encuesta Nacional Logística (ENL), Observatorio Nacional de Logística

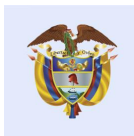
(PNL) y el Portal Logístico de Colombia, la consolidación del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), en materia de servicios logísticos y transporte está la gerencia de corredores logísticos estratégicos, pilotos de cargue y descargue nocturno, esquemas tarifarios sistema INSIDE para el enturnamiento y eficiencia portuaria, avances de plataformas logísticas.

Respecto al nuevo empréstito – Programa de apoyo a la implementación de la nueva política nacional logística, se resaltó que el monto de operación es de hasta USD\$15.000.000, siendo la entidad prestataria la Republica de Colombia, la entidad ejecutora será el DNP y el Ministerio de Transporte y la destinación de los recursos será para la financiación del programa y la puesta en marcha de las recomendaciones del CONPES 4015 del 4 de diciembre de 2020.

Este nuevo programa se basa en 4 principales pilares: el primero, es Promover la participación de los modos férreo y fluvial y el uso de los servicios logísticos especializados para incrementar la intermodalidad en la gestión de mercancías en el territorio nacional; el segundo, Incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas y de las operaciones logísticas de primera y última milla a nivel territorial con el propósito de contribuir al sostenimiento del aparato productivo local; el tercero, Fomentar la digitalización de las cadenas de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior para mejorar el desempeño en el manejo de mercancías, facilitación comercial e internacionalización; y el cuarto, fortalecer la gobernanza del sector logístico para mejorar la capacidad instalada en las entidades del orden nacional involucradas en la Política Nacional Logística.

Avances del CONPES 3982 de 2020

Como principal avance en eficiencia y modos se encuentra la formulación del documento de política sectorial de reactivación y promoción del transporte ferroviario por parte del DNP, por otra parte una de las tareas pendientes consiste en diseñar un plan estratégico para la promoción y desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas (ILE) al igual que diseñar un plan agro logístico con estrategias para la promoción de servicios logísticos de valor agregado, la reducción de costos y tiempos logísticos en las cadenas productivas del sector rural. Se cuenta con avances que faciliten el comercio estos son: Reglamentar los requisitos y el procedimiento de autorización de operaciones aduaneras en los proyectos ILE; fortalecer la Ventanilla Única de Comercio Exterior con nuevas funcionales; desarrollar servicios informáticos que permitan interoperar el sistema de gestión de riesgos con las demás entidades de control de comercio exterior; establecer un plan de promoción del uso de las declaraciones anticipadas; implementar el laboratorio de aduanas y desarrollar los



Sistemas Informáticos Electrónicos del laboratorio de aduanas; expedir la reglamentación requerida para la inclusión de los distintos actores de la cadena logística al programa Operador Económico Autorizado (OEA) e implementar el centro único de monitoreo y control de comercio exterior para el país; implementar un módulo de análisis; y divulgación de tiempos y costos de las operaciones de importación y exportación en el Observatorio Nacional de Logística.

Entre los principales retos que se generaron en la implementación se encuentran: los lineamientos de logística urbana y programa de accesos urbanos, proyecto tipo ILA, normativa técnica de transporte férreo/ fluvial y el estudio de factibilidad de ILE aeroespacial; estos fueron en general los retos encontrados durante la vigencia del 2020.

4. Retos PNL-ANDI

La Política Nacional Logística tiene como meta llegar al año 2030 a un costo logístico sobre las ventas similar al de la OCDE del orden de 9,5. A 2020 estos costos están alrededor de 12. Otro reto es el del costo de distancia económica, este hace referencia al costo por kilometro de un contenedor de 40 pies al ser transportado, la ANDI pone por ejemplo el trayecto Bogotá Buenaventura en el que el costo es de 5,08 USD por Km mientras que de México a Veracruz es de 1,3 USD por Km, estos problemas no solo se dan en América, en Europa se evidencia el mismo problema en la alza de los costos de logística en transporte de contenedores, es así como la ANDI considera que estas deben ser las metas con la implementación de estas nuevas políticas, aún teniendo en cuenta que no ha sido fácil por la coyuntura económica generada en la pandemia.

La ANDI considera que los peajes electrónicos ya debieron entrar a operar, lo que representaría mejoras en los tiempos de desplazamientos, dando por ejemplo el trayecto Bogotá - Buenaventura que tiene 9 peajes y que el tiempo por peaje es de 9 a 12 min dando como resultado cerca de 1,5 horas perdidas en los procesos realizados en el peaje. Ahora bien, la ANDI sugiere que los costos anuales podrían llegar a cerca de \$985.430.000 millones de pesos por no tener los peajes electrónicos.

Edgar Higuera continua su intervención, resaltando la importancia del Transporte Intermodal en la economía mundial, y a partir de esto resalta la importancia del papel que el gobierno ha desempeñado en su implementación, mencionando como ejemplo de ello el trabajo en la adecuación del río Magdalena para el mejoramiento de la intermodalidad y la realización de las vías 4G. Adicionalmente la actualización del parque automotor, la implementación de nuevas calzadas, radios de curva mayores a

100 metros y demás actualización requieren así mismo una actualización de las normas que permita usar esas vías.

Desde la perspectiva de la ANDI, en el país aproximadamente el 90% de la carga se transportan por carretera, el mayor inconveniente es la desarticulación entre las normas y las dinámicas del sector. En este sentido, se debe generar un mayor acercamiento entre ambas y así cerrar brechas para el mejoramiento del sector. La ANDI considera que para lograr mayores niveles de intermodalismo, se debe ahondar más en algunos aspectos, tales como manejos de carga combinada, dando como ejemplo el caso de La Dorada, donde el proyecto de eficiencias de carga presenta retrasos y no se permite tener Vehículos de Carga Combinada (VCC). La ANDI presente, las que considera como ventajas de este tipo de vehículos:

- Mayor productividad del transporte de carga
- Menor deterioro de la infraestructura
- Mejor cuidado del medio ambiente
- Mejores resultados de seguridad
- Vías con alta especificación
- Estándares basados en el desempeño vehicular
- Mecanismos de regulación que promuevan la innovación
- Controles y supervisión en carretera

Adicionalmente la ANDI, refuerza que entre las solicitudes para la competitividad esta que en Colombia hay 103 básculas, que según la ANDI deberían estar conectadas en red sistematizada, con el fin de saber la ubicación de la carga, peso, entre otros datos relevantes para el estudio y desarrollo del transporte, la ANDI considera que la implementación de peajes electrónicos es primordial por lo explicado anteriormente y por demás factores que se relacionan con el desarrollo general del país, con el fin de mejorar los índices de servicio de los corredores y de la gerencia de cada corredor, indicadores como tiempo de viaje, volumen de tráfico entre otros ayudarían a bajar costos logísticos en transporte.

Respecto a RNDC registro nacional de despacho de carga del país, la ANDI considera que se debe mejorar la articulación de actores para el proceso de registro, control y sanción del RNDC (Promedio 750.000 registros Mensuales /1800 empresas reportan), y por último Adecuar la normatividad de tránsito para vehículos con altas tecnologías como los Vehículos Combinados de Carga que se ajusten a la nueva infraestructura vial.

Durante la Plenaria, Analdex solicita el Comité realice seguimiento al avance del dragado de profundización de Buenaventura. Asimismo, Paula Escobar de Presidencia menciona la importancia de comunicar las buenas prácticas de la implementación de la Política Nacional Logística en el país. En este sentido propone el trabajo articulado con Procolombia para la publicación y/o socialización de las mismas.

Resumen Compromisos.

1. Ministerio de Transporte:
 - Oficina de Regulación Económica: Presentar a la mesa del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC) propuestas de mejorar en las funcionalidades y relaciones del SICETAC.
 - Trabajar en el marco de las Alianzas Logísticas Regionales en proyectos e iniciativas que aporten al mejoramiento de los tiempos logísticos.
2. Ministerio de Transporte: Organizar una mesa de trabajo con la Superintendencia de Industria y Comercio para avanzar en términos de básculas electrónicas en las concesiones del país.
3. Ministerio de Transporte, con apoyo de DNP y Presidencia: Realizar una estrategia de divulgación con PROColombia para obtener un listado de buenas practicas.
4. DNP. Consulta avances de profundización de dragado de Buenaventura.

5. Seguimiento cumplimiento de los productos de la Agenda Nacional de Competitividad e Innovación (ANI-Gerente de planeación)

PROYECTOS ESTRUCTURADOS Y ADJUDICADOS BAJO ESQUEMA APP	PROYECTOS EN ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (4G)
Línea de Base: 31	Línea de Base: 0
Meta Cuatrienio: 37	Meta Cuatrienio: 8
Meta 2020: 34	Meta 2020: 4
Avance diciembre 2020: 31	Avance Diciembre 2020: 1
<p>Ya está publicado el proyecto de pliegos para la licitación pública de “Accesos Norte Fase II” y, paralelamente, comenzó el proceso de selección de la firma que construirá la Avenida Longitudinal de Occidente - ALO SUR.</p> <p>El proceso más adelantado es el del Proyecto Accesos Cali-Palmira, del cual se tiene programada la Audiencia Pública de Adjudicación para el próximo 13 de mayo.</p>	<p>Entrega de la primera Autopista de Cuarta Generación (4G) al servicio de los colombianos, proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar (GHPS).</p> <p>Entregas proyectadas 4G – 2021: Autopista Conexión Pacifico 2, Cartagena Barranquilla, Puerta de Hierro Cruz del Viso, IP Neiva Girardot, IP Vías del Nus – noviembre 2021, Rumichaca Pasto y Transversal del Sisga.</p>