

# SÉPTIMA SESIÓN

---

Comité Temático  
Eficiencia en modos  
de transporte e  
intermodalidad



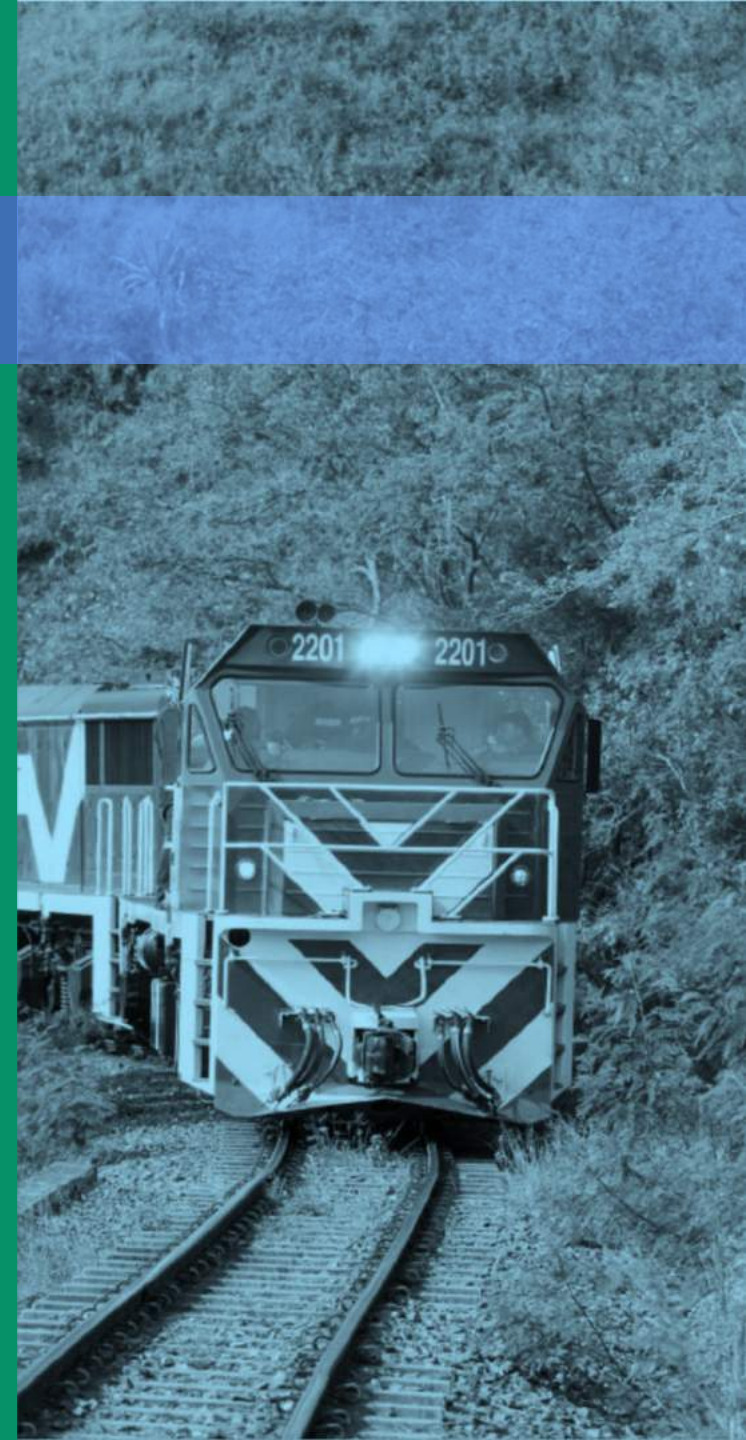
El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



# AGENDA

1. Apertura (bienvenida Viceministra Transporte)
2. Balance del avance del comité (Secretaría Técnica)
3. Presentación Plan Maestro Ferroviario (DNP)
4. Ruta del Carbón (MinTransporte - ALR de Nte de Santander - ANI)
5. Seguimiento cumplimiento de los productos de la Agenda Nacional de Competitividad e Innovación – (ANI-Gerente de planeación)
6. Cierre (Viceministra Transporte)



1

Apertura

Bienvenida Viceministra Transporte



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación





# Programa de Apoyo a la Implementación de la nueva Política Nacional Logística

El 04 de diciembre de 2020 se aprobó el documento CONPES 4015 donde se presenta concepto favorable para contratar empréstito que financie la implementación de la nueva PNL

## Objetivo general

Mejorar la eficiencia logística para contribuir a la reactivación económica pospandemia a través de la implementación de la Política Nacional de Logística

## Objetivos específicos

1. Promover la participación de los modos férreo, fluvial y el uso de los servicios logísticos especializados
2. Incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas y de las operaciones logísticas de última milla
3. Fomentar la digitalización de las cadenas de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior
4. Fortalecer la gobernanza del sector logístico

2

## Balance del avance del comité (Secretaría Técnica)



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



# Reporte de avances comité de Eficiencia en Modos e Intermodalidad



**Algunos temas abordados:** pasos de frontera, vías 4G, vías terciarias, transporte férreo, puertos, peajes electrónicos, promoción de la intermodalidad en el corredor central del Magdalena

## Reporte de avance de acciones





3

# Presentación Plan Maestro Ferroviario (DNP)



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación







## PLAN MAESTRO FERROVIARIO

Una estrategia para la reactivación  
y consolidación de la operación  
ferroviaria en el país.

**JONATHAN DAVID BERNAL GONZALEZ**  
Director de Infraestructura y Energía Sostenible



El futuro  
es de todos

Departamento  
Nacional de Planeación



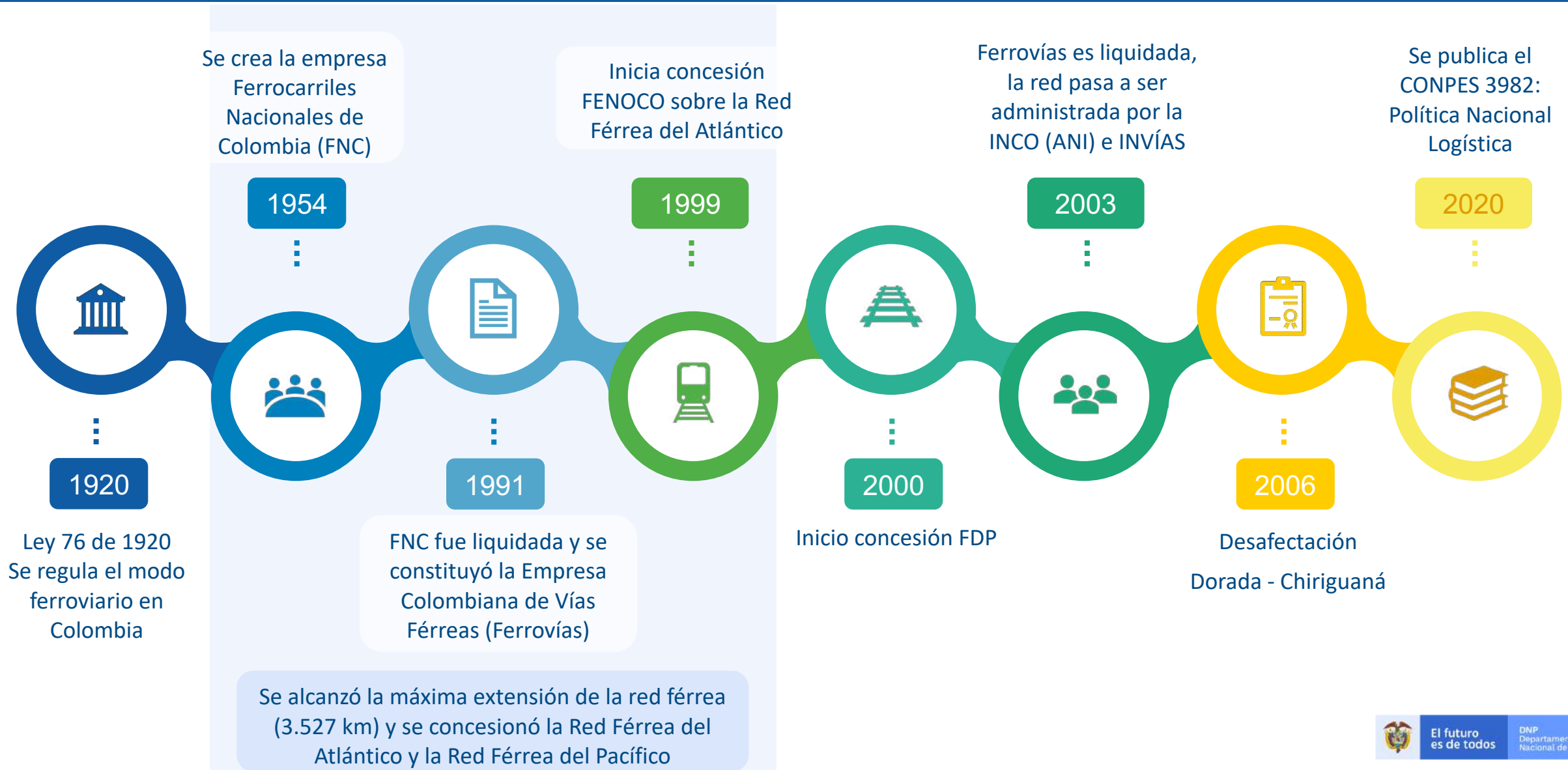


# Contexto





# Contexto histórico







# El Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad prioriza el modo férreo como estrategia de productividad



La reactivación del modo férreo se encuentra dentro de las 20 metas del PND que transformarán al país. Su meta es aumentar en **más del doble** la red férrea en operación comercial

## Artículos en el PND

301

Inserción de sistemas ferroviarios

304

Otras fuentes de financiación

308

Contribución de concesiones a ANI y Aeronáutica

305

Cofinanciación de sistemas de transporte masivo



Pacto  
Descentralización  
Conectando territorios



Pacto por el  
Transporte y la  
Logística



Reactivación  
del transporte  
ferroviario



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación

# El PMF en escenarios transformacionales



Incluido en las *Metas Transformacionales* de Presidencia de la República, que apuestan a las iniciativas de mayor impacto dentro de los planes de gobierno

Policy trigger con KFW por la suma de 400 millones de dólares

Pacto por la Infraestructura de los Pactos por el Crecimiento y la Generación de Empleo de la Vicepresidencia de la República

El Plan Maestro de Transporte Intermodal recomendó la formulación de planes modales para incentivar la intermodalidad

El **PMF** surge como una herramienta para **potenciar las ventajas competitivas del modo**, con miras al incremento del desarrollo económico, social y productivo del país. El PMF, establece los lineamientos técnicos y las hojas de ruta de los componentes normativos, institucionales, regulatorios, de financiación y de planeación de proyectos que contribuyan al desarrollo económico y social del país.



El futuro  
es de todos

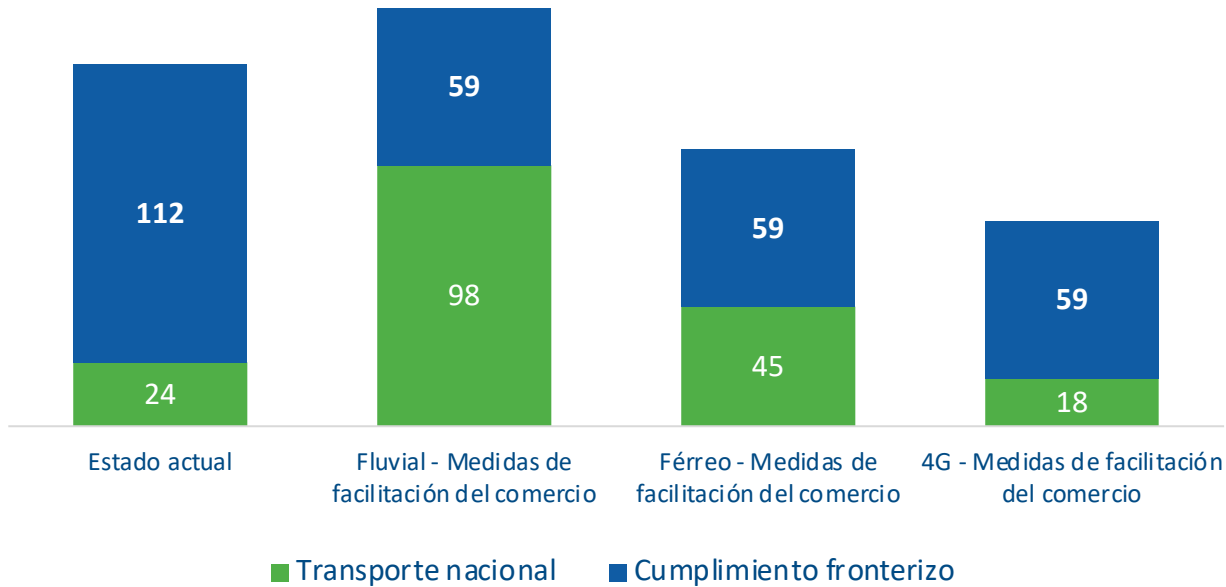
DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



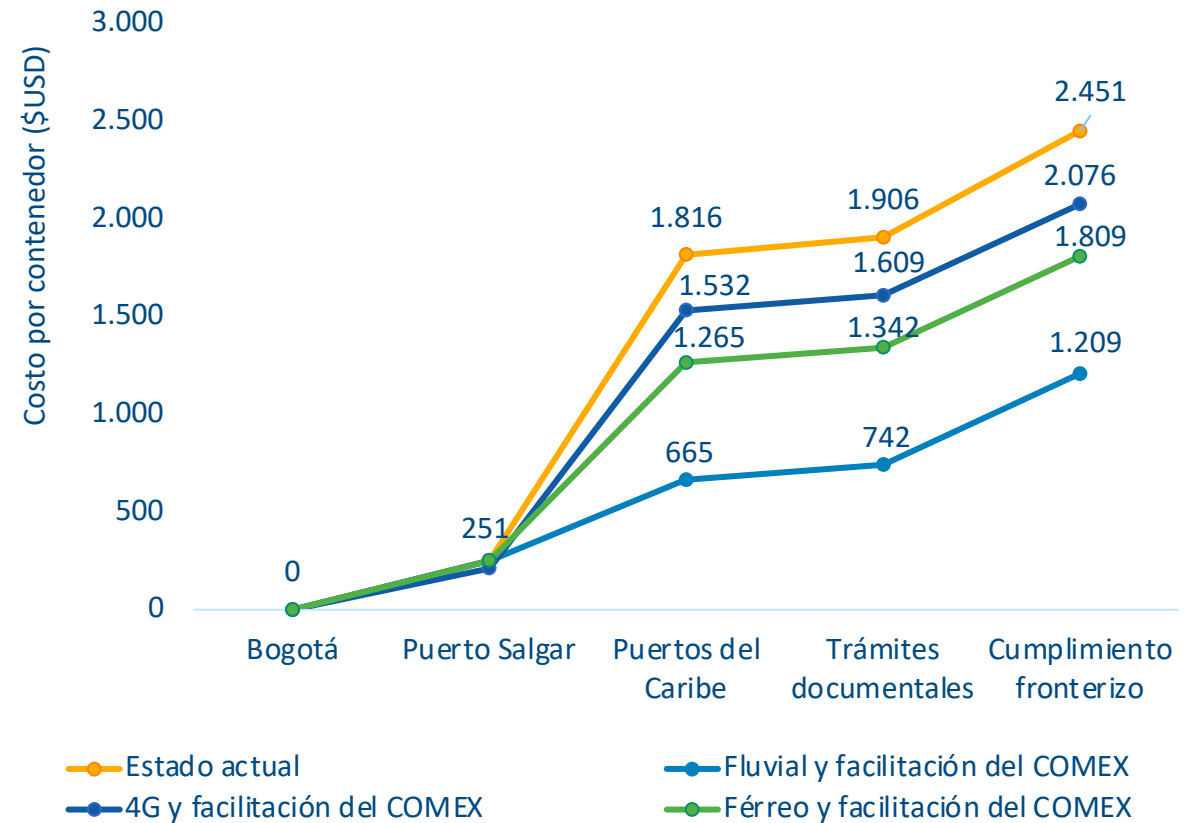


# Un modo férreo eficiente y medidas de facilitación de comercio generan reducciones del 26% en los costos de exportación

Tiempo para exportar un contenedor (Horas)  
Comparación modos de transporte



Costo para exportar un contenedor (\$ USD)



Fuente: Doing Business 2018, OMC 2017, SICETAC Ministerio de Transporte 2017. Estudios de Factibilidad de una plataforma logística en Puerto Salgar – La Dorada DNP 2013, Documento CONPES 3820



# Plan Maestro Ferroviario



# Institucionalidad





# Desafíos de la reestructuración institucional

INSTITUCIONALIDAD

Definición de la Política | Planeación | Diseño y/o estructuración de proyectos | Ejecución | Operación del servicio | Regulación económica | Regulación técnica | Supervisión y control | Investigación accidentes







La estructura institucional presenta debilidades en la definición de las labores de planeación, estructuración, operación, regulación, supervisión, fiscalización, investigación de accidentes para el modo ferroviario.



## Problemáticas específicas identificadas:

- No se encuentran claramente definidas las fronteras institucionales y se hace evidente la duplicación de funciones
- No existen entidades destinadas a la regulación técnica ni económica del sector
- No existe una clara división y definición de roles y responsabilidades en las entidades adscritas al sector
- Se carece de mecanismos y estrategias de articulación entre las entidades adscritas al sector





# Recomendaciones

INSTITUCIONALIDAD

**Determinar de manera concreta las labores de planeación, estructuración, operación, regulación, supervisión, fiscalización, investigación de accidentes**



Realizar un estudio que revise y defina la estructura institucional para el modo férreo, que contenga la revisión de roles, responsabilidades, capacidades de cada entidad del sector involucrado en la reactivación de la infraestructura férrea.



Consolidar la mesa ferroviaria como una de las comisiones rectoras del sector transporte



Realizar un análisis y los ajustes necesarios a los procesos de la cadena institucional para reducir los tramites de los diferentes actores



Conservar la función de estructuración, ejecución y supervisión técnica de proyectos férreos, por parte de la ANI.



Preservar la conservación y el mantenimiento de la red inactiva por parte del INVIAS



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



# Proyectos Nacionales y Regionales



# Infraestructura de la red férrea nacional

PROYECTOS

Mapa 1. Red Férrea Nacional



3533 km

Totales

1734 km

INVIAS

1610 km

ANI

189 km

Red férrea privada

Desarticulación de la red férrea nacional y ausencia de una estrategia de interconexión región – nación - generadores de carga

Ausencia de un listado priorizado de proyectos consolidado nacional, basado en un estudio que permita establecer las prioridades de inversión, basado en un estudio específico para el modo férreo que tenga en cuenta sus particularidades.

Limitaciones de interacción modal en la cadena logística completa que impiden que el modo sea lo suficientemente competitivo



El futuro es de todos

DNP  
Departamento Nacional de Planeación



Mapa 2. Red nacional y regional

San Andrés  
Providencia y  
Santa Catalina



# Proyectos Nacionales – Regionales

## PROYECTOS

### Grupo I - Corredores de escala nacional (PMTI)

- Tren del Pacífico
- Tren Bogotá-Belencito
- Tren La Dorada-Chiriguaná

### Grupo II - Corredores de interconexión oceánica (PMTI)

- Mejor alternativa de conexión entre Bogotá y el corredor férreo central.
- Mejor alternativa de conexión entre la red férrea del Pacífico y el corredor férreo central.
- Conexión de Medellín con la red nacional

### Grupo III - Corredores regionales en estructuración/ejecución

- Tren de cercanías del sur del Valle del Cauca
- RegioTram de Occidente
- RegioTram Norte
- Primera Línea Metro de Bogotá
- Expansión Primera Línea Metro de Bogotá
- Ferrocarril de Antioquia Tramo I, II y III
- Metro Ligerero Avenida 80
- Tren del Caribe
- Tren del Carare

### Corredores en proceso de análisis (Iniciativas privadas)

- Armenia - Ibagué (Ferropista de la cordillera central)
- Bogotá - Facatativá (Tren Cundinamarca)
- Corredores privados



# Recomendaciones

PROYECTOS



Realizar un estudio específico para el modo férreo a escala nacional, que incluya demanda/mercado, análisis de componentes de interfaz multimodal, la cadena logística completa y transversales, que sea la base para la priorización de proyectos a corto, mediano y largo plazo



Desarrollar una estrategia de diversificación de carga que permita consolidar productos diferentes al carbón como mercados promotores del ferrocarril



Verificar para los proyectos en fase de estructuración de viabilidad técnica, financiera y legal, que se priorice la autosostenibilidad de los proyectos en las fases de operación y mantenimiento



Apostar por la conexión intermodal, considerando la priorización y reglamentación de las Infraestructuras Logísticas Especializadas - ILE



Asegurar que los proyectos de iniciativa regional tengan interconexión compatible con la red férrea nacional.



Proveer recursos para la estructuración de los corredores: Pacífico, Bogotá – Belencito, Conexión Bogotá – Red Férrea Central



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



# Servicios de pasajeros

---





### Problemáticas específicas identificadas:

- Se han priorizado los sistemas de transporte masivo carretero para la movilización de pasajeros
- De manera general, los servicios férreos de pasajeros de larga distancia no resultan autosostenibles por concepto de tarifa al usuario, requiriendo el desarrollo de estrategias de recaudo o aportes públicos
- No se reconocen las ventajas competitivas ni las externalidades positivas de los servicios de pasajeros respecto a otros modos
- Restricciones a nivel normativo que limitan la participación del sector privado en el desarrollo del servicio de transporte de pasajeros ferroviario







# Recomendaciones

SERVICIO DE PASAJEROS



Fortalecer las estrategias que fomentan la articulación Nacional y Regional para la planeación, estructuración y evaluación de proyectos férreos de pasajeros de escala regional.



Analizar las restricciones en el marco normativo que limitan la viabilidad de iniciativas privadas y los contratos de asociación público-privada (APP)



Incentivar en las regiones la adopción de sistemas de transporte ferroviarios para la movilidad urbana y suburbana y el desarrollo de estrategias para su autosostenibilidad.



Los proponentes de los proyectos de pasajeros de iniciativa privada o pública deberán considerar desde las etapas tempranas de diagnóstico y estructuración la interoperabilidad con la red férrea nacional.



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación

# Financiación

---







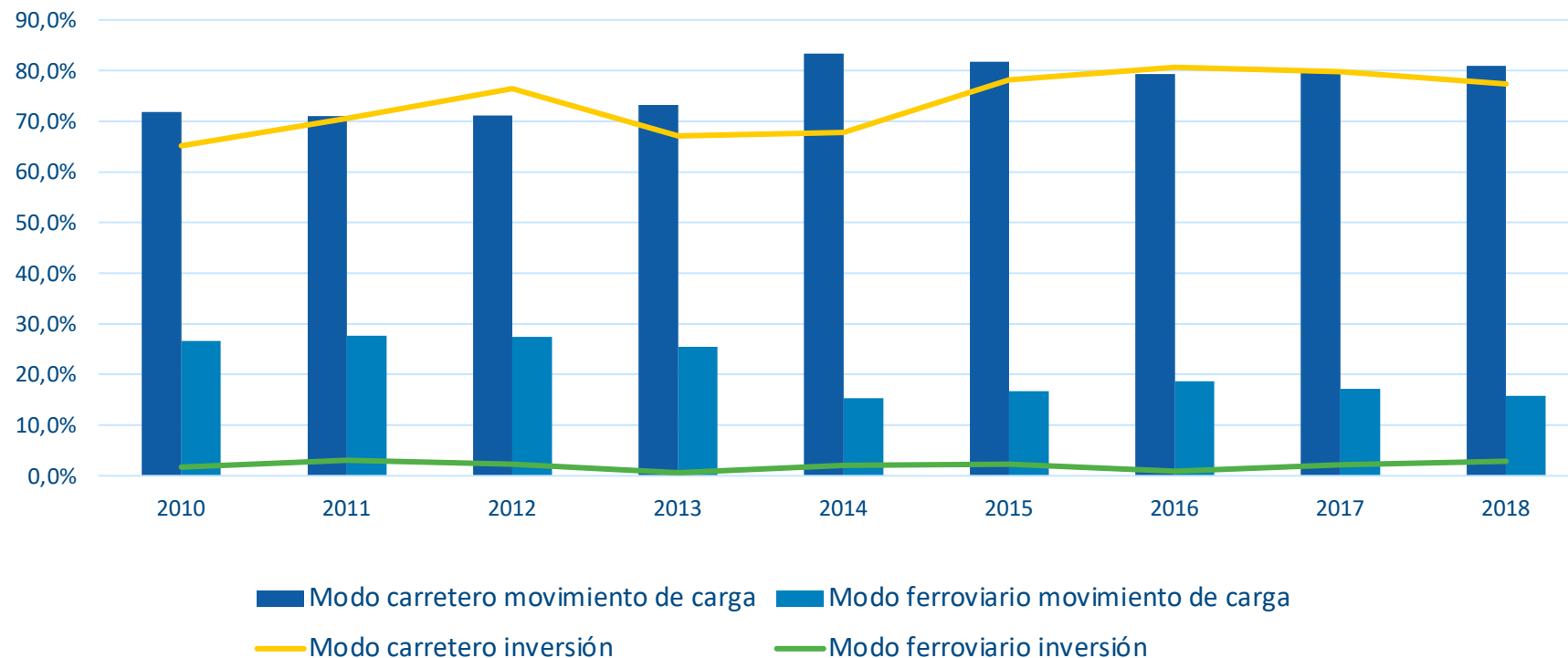
# Desafíos de inversión en el modo férreo

FINANCIACIÓN



La falta de recursos públicos sobre el modo ha imposibilitado su crecimiento y ha definido el retroceso del modo férreo en Colombia durante la última década. Su baja participación en la política sectorial, lo cual se ve en su destinación presupuestal, siendo este el segundo en participación de movilización de carga.

Carga movilizada vs inversión



Promedio de inversión en el modo ferroviario (2010)

**1,8%**

Promedio de inversión en el modo carretero (2010)

**77%**



El futuro es de todos

DNP  
Departamento Nacional de Planeación



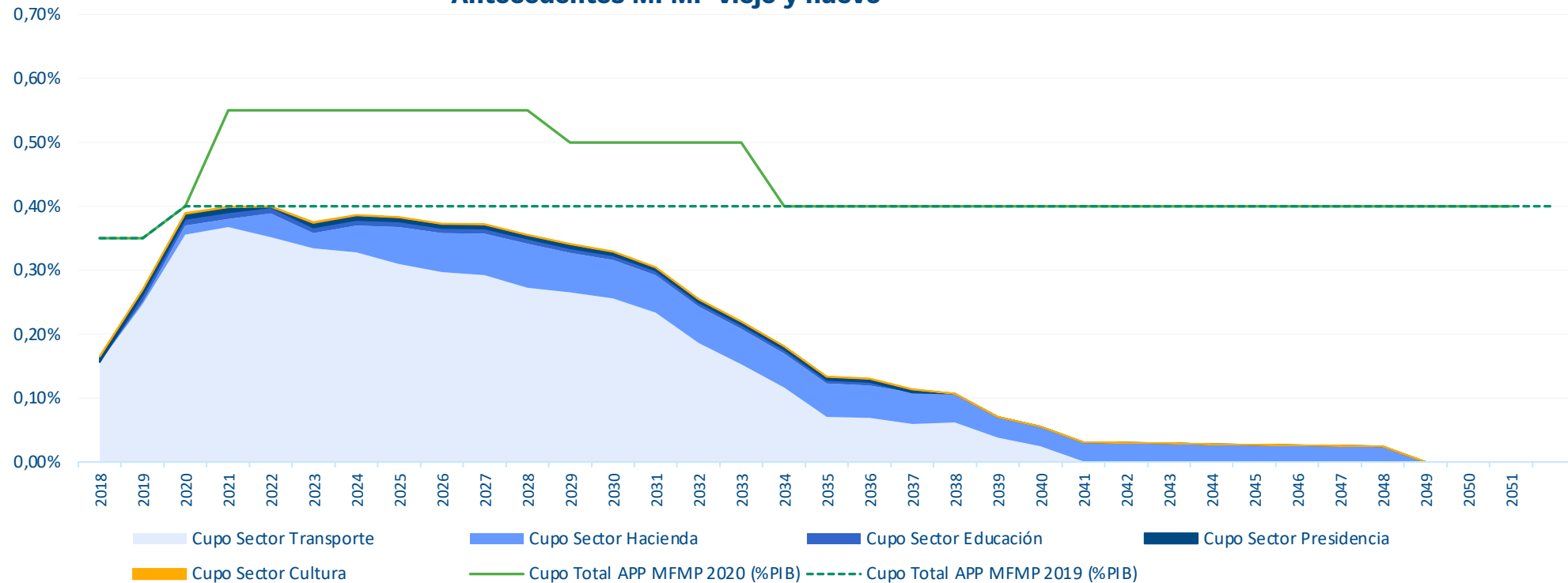
# Esquema APP como fuente de financiación

FINANCIACIÓN



Para poner en marcha la infraestructura férrea del país se requieren inversiones equivalentes al 30% de lo asignado para vías 4G

### Antecedentes MFMP viejo y nuevo



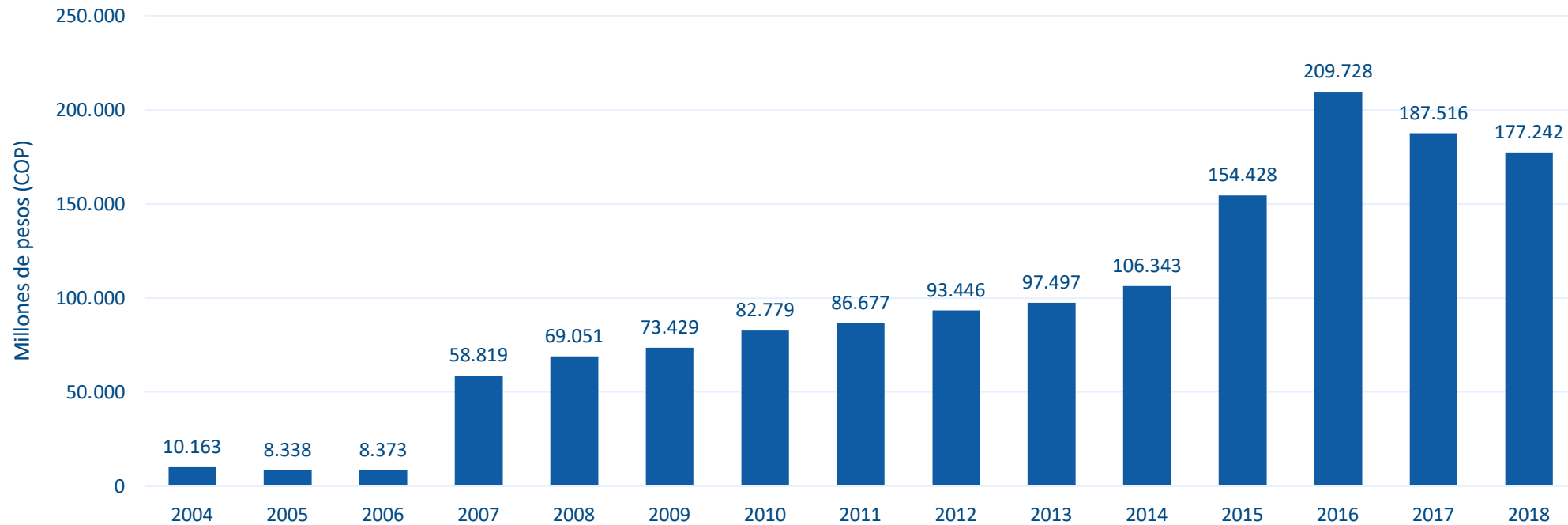


# Histórico de ingresos carga



En 2018, de los 330,8 millones de toneladas de carga transportadas en el país, el modo férreo movilizó aproximadamente el 23,6% del total. De la carga transportada resaltan los ingresos percibidos por la ANI respecto a la concesión con el concesionario FENOCO

Ingresos ANI por contraprestación FENOCO (millones de pesos COP)







## Fuentes de financiación recursos Públicos

- Ingresos por cuenta de la concesión FENOCO
- TPE (Títulos de Pago por Ejecución)
- Recursos del cupo de APP
- Contribución Nacional de valorización - CONPES 3996



## Fuentes de financiación recursos privados

- Crédito puente
- Export Credit Agency (ECAs)
- Fondos de deuda
- Instrumentos Mezzanine
- Deuda estructurada
- Emisión mercado de capitales (bonos)
- Aporte Capital patrimonial



# Recomendaciones

## FINANCIACIÓN



El Gobierno nacional deberá conservar la responsabilidad general del desarrollo de la infraestructura férrea nacional, para garantizar la sostenibilidad y competitividad del modo.



Realizar un estudio detallado que contemple ajustes a los modelos de contratación y nuevos mecanismos financieros aplicables para el desarrollo de proyectos de transporte ferroviario en el país



Formular estrategias de inversión para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, su mantenimiento y financiamiento sostenible.



Considerar la implementación de nuevos mecanismos como los títulos de pago por ejecución.



Evaluar las estrategias de mercado que permitan la diversificación de la matriz de carga en el país



Determinar tarifas de transporte en condiciones competitivas frente a otros modos de transporte



Revisar y actualizar la Ley 1508 de 2012, en el sentido de establecer el marco regulatorio que permita el desarrollo de unidades funcionales para el modo ferroviario.



Estudiar mecanismos de financiación para incentivar la participación de inversión por parte del sector privado.





# Regulación técnica y económica

---





### Regulación económica

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Ausencia de directrices sobre regulación económica que garanticen el acceso competitivo y la potencialidad del modo en el marco de la intermodalidad</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe una instancia definida en los procesos de regulación económica y tarifaria</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>No existe un marco normativo en materia de reglamentación y regulación económica</li> </ul> |
|--|--|--|

### Regulación técnica

#### Inexistencia de:

- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Normativas técnicas, operación y seguridad de la infraestructura férrea del país.</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Regulación de aspectos técnicos de la operación para asegurar la interoperabilidad y la articulación de red, la operación segura de material rodante sobre la infraestructura férrea, y el cumplimiento de los requisitos de seguridad para el modo.</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantías en los tramos de red férrea la seguridad y condiciones adecuadas de operación</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Inventario catastral, predial y de cruces de los corredores férreos nacionales así como su regulación.</li> </ul>   |





# Recomendaciones

REGULACIÓN



Realizar un estudio que revise, actualice y defina un marco normativo para la regulación técnica del modo férreo en Colombia



Realizar un estudio catastral y predial de los corredores férreos nacionales y regionales, tanto para la red activa como inactiva



Revisar las leyes que regulan los pasos a nivel y las interfaces con otros modos de transporte para garantizar la seguridad y la eficiencia de la operación ferroviaria



Construir un inventario general de todos los cruces en el país, un sistema de jerarquización de cruces y revisión de su regulación.



Realizar un estudio que revise, actualice y defina un marco normativo para la regulación económica el modo férreo en Colombia, con el objetivo de expedir la reglamentación y regulación económica en materia de transporte ferroviario de carga y pasajeros.



Revisar con detalle los modelos de negocio y su aplicabilidad para cada corredor específico. Evaluar diferentes alternativas de modelo de gestión, teniendo en cuenta que en ellos no haya exclusividad comercial



Garantizar los mecanismos para promover la sana competencia entre el modo ferroviario y los otros modos de transporte



Formalización de instancias de resolución de conflictos

REGULACIÓN TÉCNICA

REGULACIÓN ECONÓMICA



El futuro es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



# Las grandes apuestas del tren





# Beneficios del sistema



Reducir principalmente costos en las cadenas logísticas



Atraer inversión extranjera



Fortalecer los servicios de transporte de mercancías y materias primas



Escalar posiciones en los índices de desempeño asociados a la infraestructura y logística



Reducir las externalidades negativas asociadas al transporte como son la congestión vehicular, la siniestralidad vial y la contaminación ambiental.





4

## Ruta del Carbón (MinTransporte - ALR de Norte de Santander)



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación





# Departamento Norte de Santander

## Caracterización de la actividad minera departamental

- ✓ Número municipios: 40
- ✓ Extensión territorial: 21.648 km<sup>2</sup>
- ✓ Población (2020(p)): 1.413.837 habitantes
- ✓ Participación en el PIB nacional (2018(p)): 1,56 %

**IDC 2019:** Los resultados muestran a Norte de Santander en el puesto doce (12) de la medición y obtiene calificación de (5,13)

**Área Metropolitana de Cúcuta:** Cúcuta, El Zulia, Puerto Santander, San Cayetano, Villa del Rosario y Los Patios

- 623 títulos mineros vigentes que representan un área de 181.764 Ha, correspondiente al 8,32% de superposición en el departamento. (2017).
- Sardinata, Cúcuta, El Zulia, Bochalema, Salazar de Las Palmas, San Cayetano y Durania en carbón.
- Cúcuta, La Esperanza, El Zulia, Villa del Rosario, Tibú, Los Patios y Abrego en materiales de construcción.
- Sardinata en Roca fosfórica.
- Los Patios, Santiago y El Zulia de Calizas - Dolomita
- Cúcuta, Los Patios y El Zulia en arcillas.
- El 98.2% de las regalías de Norte de Santander, corresponde a carbón.



# Sector Minero - Norte de Santander

PRODUCCION DE CARBON 2012 a 2019 (Toneladas)										
DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Norte de Santander	1 Cúcuta	456,248.76	335,996.93	507,605.34	476,257.13	602,216.82	533,627.82	525,989.85	427,715.93	
	2 Arboledas	25,209.79	9,001.24	33,409.54	43,950.10	54,749.38	17,491.09	34,761.57	20,942.78	
	3 Bochalema	83,987.41	115,597.67	133,963.09	128,441.28	258,740.11	276,878.67	322,647.15	177,398.74	
	4 Cacota	13,965.05	15,626.55	22,698.38	14,809.98	8,680.28	7,500.57	210.57	1,172.51	
	5 Chinacota	17,312.16	16,155.63	21,097.21	17,699.71	21,604.00	22,070.58	40,818.64	15,771.32	
	6 Chitaga	4,079.77	4,310.87	7,692.61	5,446.41	13,129.26	4,835.26	377.42	1,420.10	
	7 Durania	54,158.21	44,128.92	47,258.05	50,806.51	52,342.12	76,424.82	50,928.66	35,715.65	
	8 El Zulia	435,635.67	486,450.26	559,889.34	484,813.80	363,741.88	360,835.74	327,111.37	304,993.68	
	9 Herran					845.00	1,759.14	12,202.74	16,906.02	
	10 Labateca	2,055.72	835.42		2,331.68	647.88		2,583.21	11,212.72	
	11 Los Patios	9,128.22	11,432.81	11,552.23	5,965.11		347.31	591.18		
	12 Mutiscua	1,461.03	686.15	396.86	10,514.86	23,988.69				
	13 Pamplona	284.19	509.34							
	14 Pamplonita	8,564.94	11,124.66	18,628.06	13,821.36	8,978.01	21,887.58	26,626.98	23,203.53	
	15 Salazar	107,064.82	127,811.91	142,600.44	125,638.58	136,586.18	118,986.53	117,375.23	140,834.24	
	16 San Cayetano	101,292.38	86,718.81	95,914.99	119,442.28	239,696.60	156,232.12	182,672.73	197,110.21	
	17 Santiago	44,251.92	4,601.09	4,140.11	15,469.67	12,185.00	11,942.27	20,924.07	23,564.77	
	18 Sardinata	528,106.58	547,693.59	547,548.12	626,866.43	685,205.76	782,423.93	903,057.44	593,282.85	
	19 Tibu	34,155.47	19,258.78	10,167.70	31,392.51	8,293.98	9,237.02	9,327.92	1,836.49	
	20 Toledo	40,559.77	39,624.80	22,358.86	28,458.11	50,082.78	67,884.18	44,817.85	50,397.57	
	21 Villa del Rosario	193.10								
<b>Total general</b>		<b>1,967,714.95</b>	<b>1,877,565.42</b>	<b>2,186,920.93</b>	<b>2,202,125.51</b>	<b>2,541,713.73</b>	<b>2,470,364.63</b>	<b>2,623,024.58</b>	<b>2,043,479.11</b>	

## Generación de empleo del sector minero

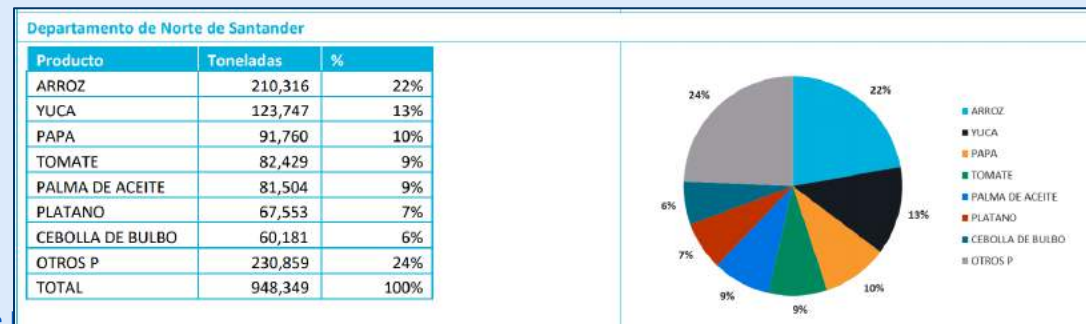
La industria Minera altamente generadora de empleo, reporta como mínimo lo siguiente:

Sector Económico	Empleos Directos	Empleos Indirectos	Fuente
Minas y Canteras	7.567	Carbón: 15.000	Fasecolda Asocarbor
		Arcilla: 6.000	Induarcillas
<b>TOTAL</b>	<b>7.567</b>	<b>21.000</b>	

## Otros sectores productivos

Base Agrícola EVA 2007-2019. Ministerio de Agricultura

ARCILLAS PRODUCCION 2012 A 2018 / Ton.								
DEPARTAMENTO	MUNICIPIOS	2,012	2,013	2,014	2,015	2,016	2,017	2,018
Norte de Santander	Cucuta, El Zulia, Los Patios, Ocaña, Pamplona, San Cayetano, Villa del Rosario, Tolu Viejo	372,101	<b>415,473</b>	484,658	605,215	432,758	355,238	351,007





# Toneladas y galones movilizados – Mercancías

Toneladas		
Norte de Santander	2019 Enero - Diciembre	Total viajes de viajes
Origen	3,625,883.68	152,197
Destino	1,996,328.30	158,073

Galones		
Norte de Santander	2019 Enero - Diciembre	Total viajes de viajes
Origen	26,416,852	3,372
Destino	119,819,962	12,032

Toneladas					
Norte de Santander	2019 Enero - Octubre	viajes 2019 Enero - Octubre	2020 Enero - Octubre	viajes 2020 Enero - Octubre	% Variación
Origen	3,050,251.68	127,622	2,504,768.62	104,917	-18%
Destino	1,648,692.19	130,557	1,506,105.16	117,809	-9%

Galones					
Norte de Santander	2019 Enero - Octubre	viajes 2019 Enero - Octubre	2020 Enero - Octubre	viajes 2020 Enero - Octubre	% Variación
Origen	22,728,830	2,881	35,282,737	4,021	55%
Destino	99,871,476	10,013	106,735,640	10,474	7%

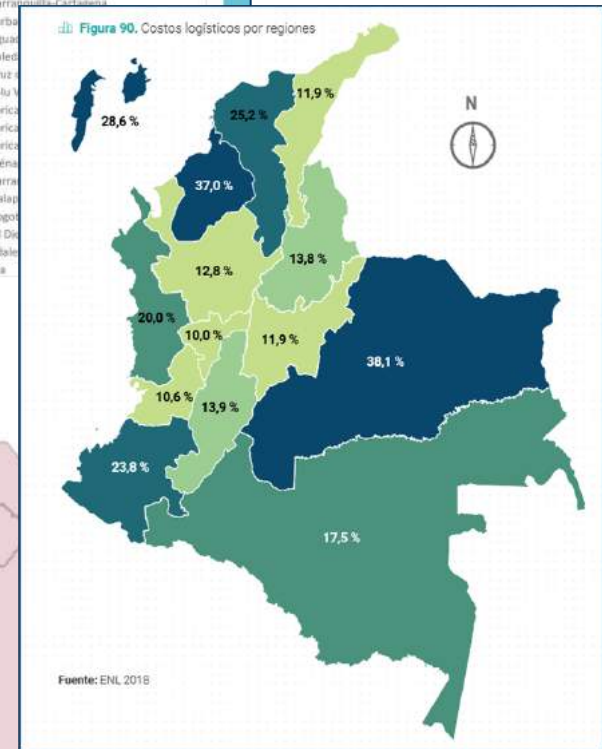
Norte de Santander enero - noviembre 30 de 2020				
	Origen		Destino	
	Tipo de producto	Volumen Movilizado (ton)	Tipo de producto	Volumen Movilizado (ton)
1	HULLAS: BRIQUETAS, OVOIDES Y COMBUSTIBLES SOLIDOS SIMILARES, OBTENIDOS DE LA HULLA (CARBON)	974,059.70	PRODUCTOS VARIOS	110,064.30
2	COQUES Y SEMICOQUES DE HULLA, DE LIGNITO O DE TURBA, INCLUSO ALGOMERADOS; CARBON DE RETORTA.	328,620.30	AGUA; INCLUIDA EL AGUA MINERAL Y LA GASIFICADA; AZUCARADA; EDULCORADA DE OT	99,259.40
3	CARBONES ACTIVADOS; MATERIAS MINERALES NATURALES ACTIVADAS; NEGRO DE ORIGEN AN	174,363.00	CEMENTOS; MORTEROS; HORMIGONES Y PREPARACIONES SIMILARES; REFRACTARIOS; EX	68,946.70
4	LIGNITOS; INCLUSO AGLOMERADOS; CON EXCLUSION DEL AZABACHE	105,247.90	AGUA; INCLUIDA EL AGUA MINERAL NATURAL O ARTIFICIAL Y LA GASIFICADA; SIN AZU	64,915.90
5	BOMBONAS; (DAMAJUANAS) BOTELLAS; FRASCOS; BOCALES; TARROS; ENVASES TUBULA	79,194.00	CERVEZA DE MALTA	52,394.40

# Corredor Logísticos Intermodales Bogotá – Cúcuta y Bogotá – Costa Caribe



La movilidad es de todos

Mintransporte



# Mercancías movilizadas y estructura productiva

Porcentaje de participación en el PIB por departamento de los sectores económicos seleccionados para el análisis (2018)

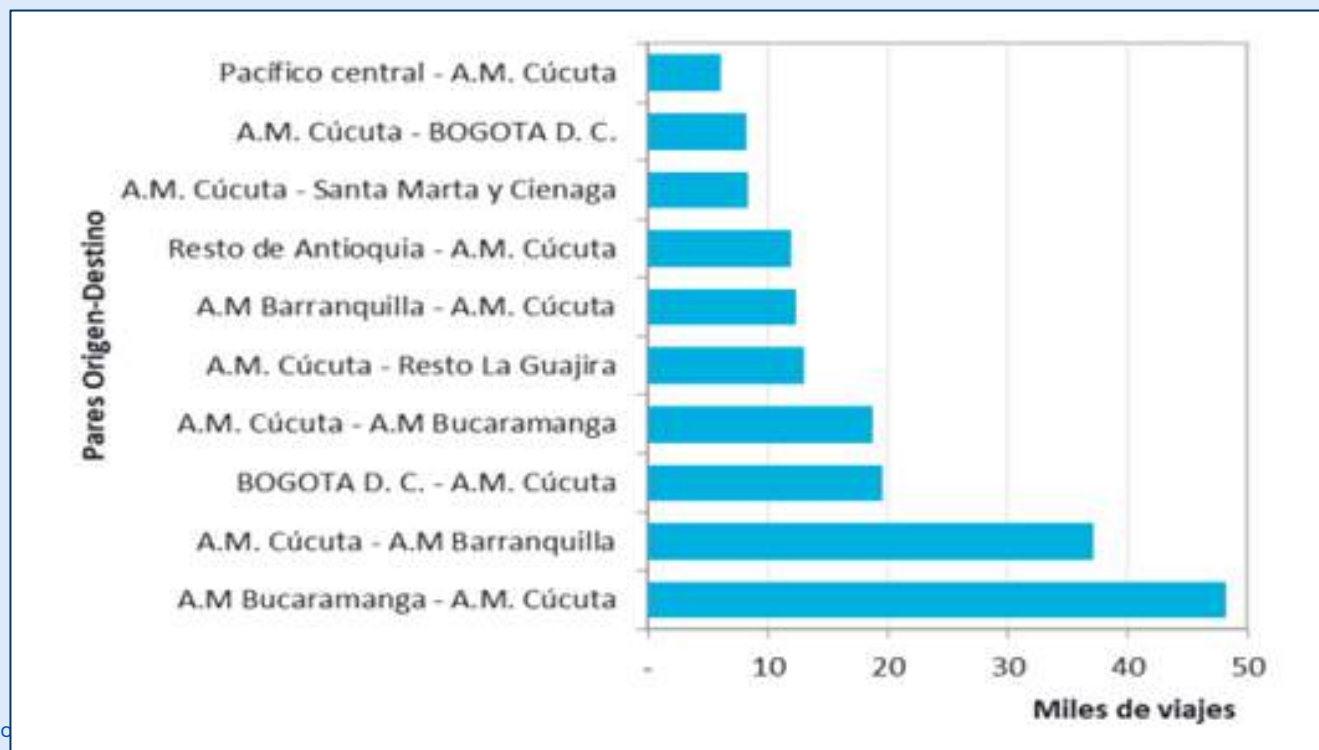
Departamento	% de participación en el PIB departamental			
	Industrias manufactureras	Agricultura, ganadería y pesca	Construcción	Minas y canteras
Cundinamarca	20.2%	13.4%	7.5%	1.0%
Bogotá D.C	7.9%	0%	4.5%	0.2%
Boyacá	11%	10.3%	10.7%	8.4%
Santander	18.4%	8.4%	8.4%	4.7%
Norte de Santander	5.6%	9.4%	10.9%	3.6%

Departamento	Principales productos que representan los sectores de la economía		
	Industrias manufactureras	Agricultura, ganadería y pesca	Minas y canteras
Norte de Santander	Productos de hornos de coque, Productos de minerales no metálicos, molinería y almidón, Otras industrias manufactureras Calzado.	Yuca, palma de aceite arroz, tomate, papa,	Coques y semi coques, hullas.

Área Metropolitana de Cúcuta – Barranquilla: con el transporte de granel sólido especialmente Hullas, Coques y semicoques, carbón activado, durante el año 2019 se registró el transporte de alrededor de 1.1 millones de toneladas de estos productos.

Carga despachada hacia el Área Metropolitana de Cúcuta: hay predominio de la carga general siendo los principales productos los denominados “varios” y el agua mineral.

Dinámicas de la carga Área Metropolitana de Cúcuta, RDNC 2019



Fuente: Steer, 2020 a partir de los perfiles económicos departamentales (MINCIT – 2020)

Esta presentación es propiedad intelectual controlada y producida por

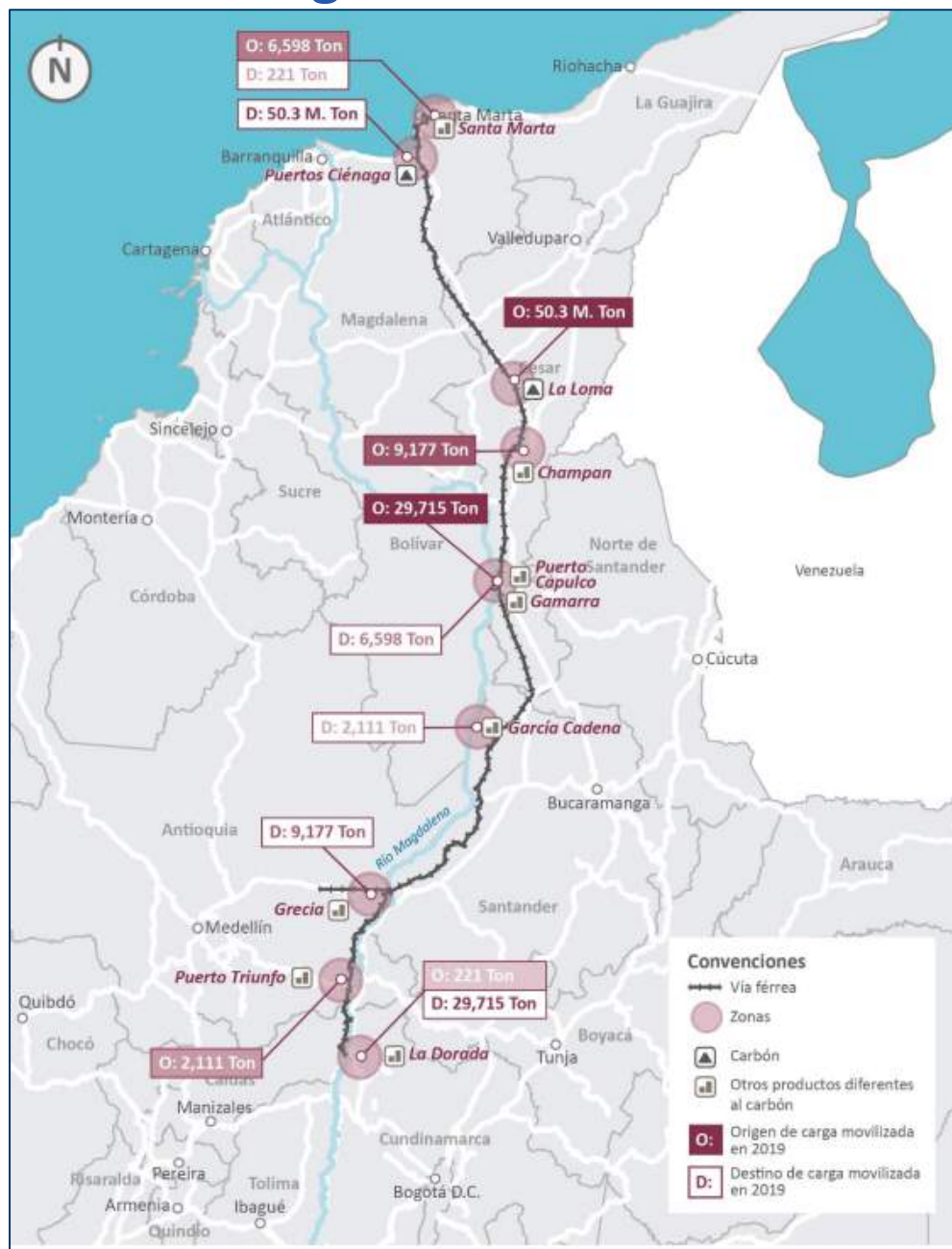


# Corredor Logístico Intermodal modo férreo



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



Origen y destino de carga del corredor férreo Dorada-Chiriguaná y Red Férrea del Atlántico 2019.

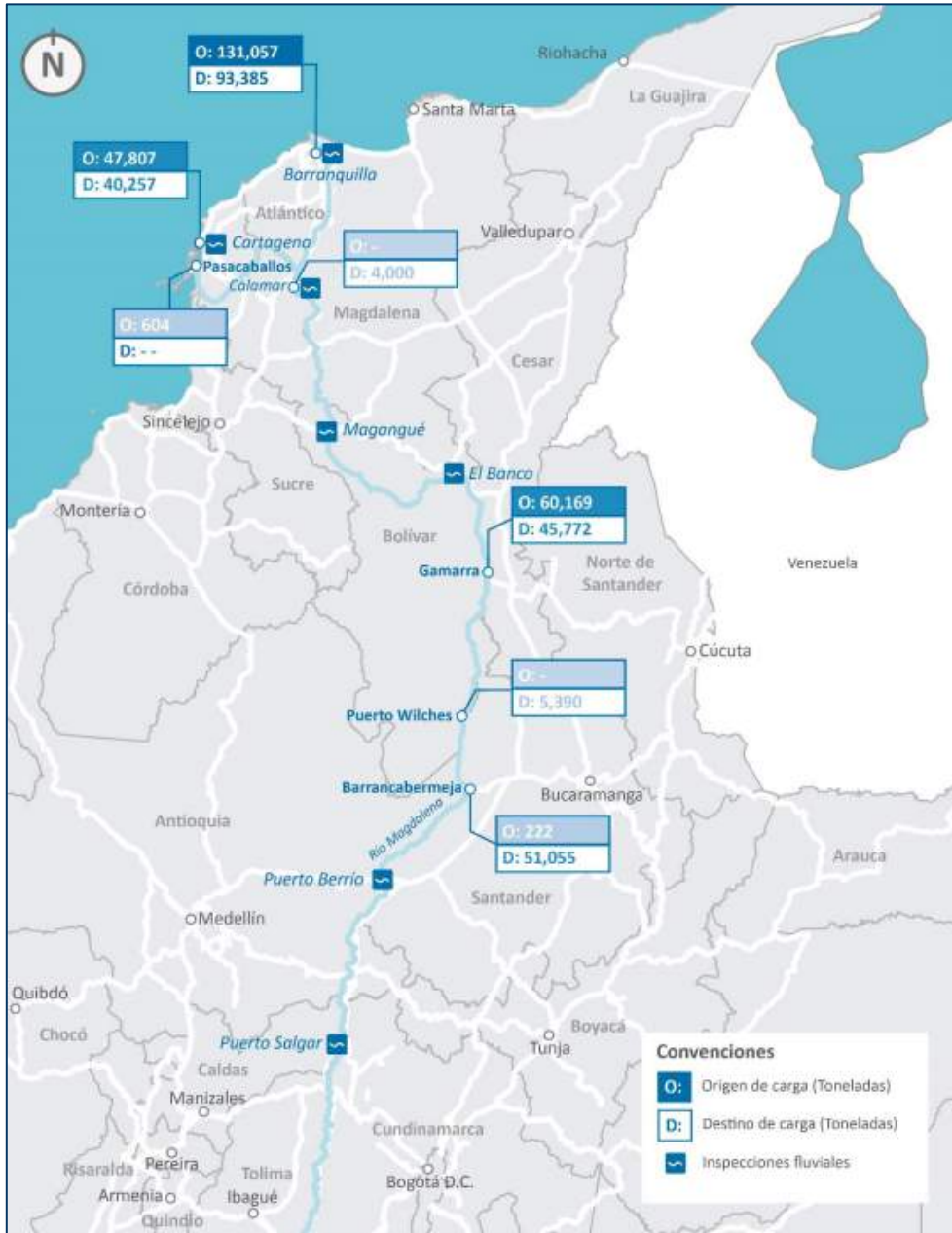
Productos diferentes al carbón.  
Los principales productos movilizadas comprenden productos de acero, agregados pétreos, materia prima para papel y cemento.

# Corredor Logístico Intermodal modo fluvial



La movilidad es de todos

Mintransporte



Productos movilizados por rutas en el río Magdalena en 2019 - 2020

Tipo de carga	Origen - Destino	Principales mercancías
Otro (Carga general, granel sólido)	Barranquilla-Malambo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acero</li> <li>Sal</li> </ul>
Otro (Carga general, granel sólido)	Barranquilla-Barrancabermeja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maíz</li> <li>Acero</li> <li>Harina</li> <li>Fertilizantes</li> </ul>
Otro (contenedores)	Barranquilla-Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contenedores</li> </ul>
Otro (Carga general, granel sólido)	Barranquilla-Gamarra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maíz</li> <li>Acero</li> </ul>
Otro (Contenedores, granel sólido)	Cartagena-Barranquilla	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contenedores</li> <li>Trigo</li> </ul>
Otro (Contenedores, carga general, granel sólido)	Cartagena-Barrancabermeja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contenedores</li> <li>Tubería</li> <li>Cemento</li> </ul>
Otro (Contenedores, granel sólido)	Cartagena-Gamarra	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cemento</li> <li>Contenedores</li> </ul>
Otro (Granel sólido)	Gamarra-Barranquilla	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carbón</li> </ul>
Otro Granel sólido)	Gamarra-Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cemento</li> </ul>
Granel líquido	Barrancabermeja - Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> <li>Combustóleo</li> <li>Crudo</li> <li>Nafta</li> </ul>
Granel líquido	Cartagena - Barrancabermeja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nafta</li> <li>Crudo</li> </ul>
Granel líquido	Cartagena - Barranquilla	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nafta</li> </ul>
Granel líquido	La Gloria - Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> <li>Combustóleo</li> <li>Crudo</li> </ul>
Granel líquido	La Gloria - Barranquilla	<ul style="list-style-type: none"> <li>Combustóleo</li> </ul>

Principales orígenes y destinos del transporte de carga fluvial sólida. RNDC 2019



# INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

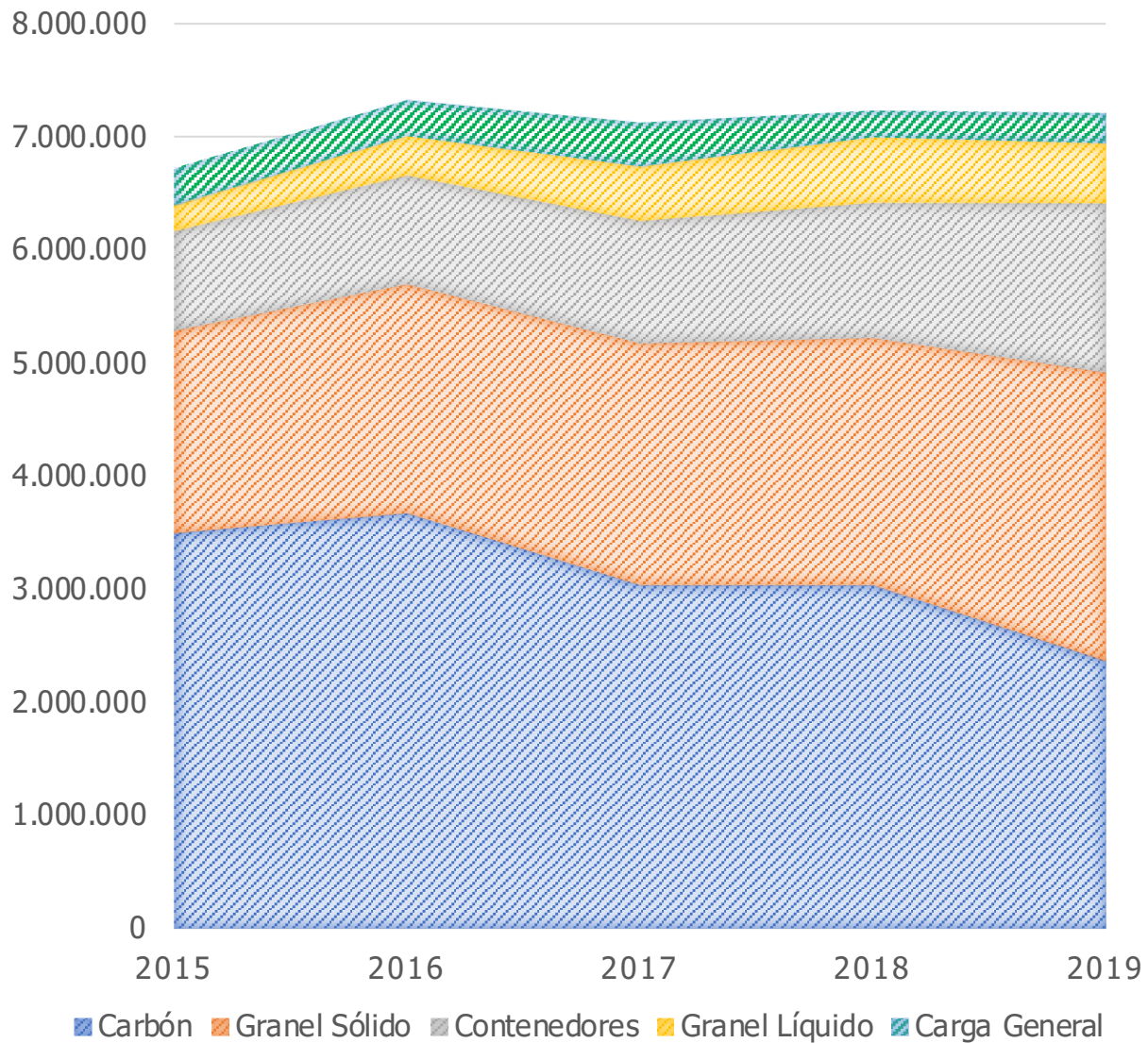
- CONTENEDORES
- GRANEL SÓLIDO
- CARGA GENERAL
- CARBÓN
- GRANEL LÍQUIDO

Muelle	Longitud (m)	Calado (m)
1	105	5.2
2	160	14.6
3	165	14.6
4	240	11.6
5	94	7.6
6	150	17.4
7	156	14.3





# ESTADÍSTICAS DE TOTAL DE CARGA



Tipo de Carga	2015	2016	2017	2018	2019
Carbón	3.494.184	3.673.187	3.037.636	3.036.657	2.366.751
Granel Sólido	1.793.240	2.023.973	2.134.604	2.187.969	2.548.937
Contenedores	883.068	964.072	1.086.157	1.192.040	1.496.546
Granel Líquido	228.238	347.194	483.832	579.164	529.221
Carga General	322.450	314.480	380.104	236.949	271.144
<b>Total Tons</b>	<b>6.721.180</b>	<b>7.322.906</b>	<b>7.122.333</b>	<b>7.232.779</b>	<b>7.212.598</b>

# TRANSPORTE FÉRREO



La operación actual consiste en un tren semanal transitando entre el Puerto de Santa Marta y La Dorada.

La locomotora tiene una capacidad de arrastre de 700 toneladas.

El tren es cargado los jueves (PM) en el Puerto y sale hacia La Dorada con un tránsito de 17 horas aproximadamente.

El tramo La Dorada – Chiriguana cuenta con las siguientes estaciones:

- |           |                   |                         |
|-----------|-------------------|-------------------------|
| - México  | - San Juan        | - San Rafael de Lebrija |
| - La Miel | - Pulpapel        | - Gamarra               |
| - Grecia  | - Barrancabermeja | - La Gloriosa           |
| - Cabañas | - García Cadena   | - Zapatosa              |

De acuerdo con la ANI “se estima que la movilización de mercancías por el modo férreo puede generar un ahorro entre el 10 y el 15 por ciento del costo logístico” a los empresarios.

Cientes como Familia, Cerámica San Lorenzo, Postobon, Halliburton, Kimberly están utilizando actualmente el transporte férreo cargando contenedores, big bags y carga estibada.

El Puerto de Santa Marta espera igualmente poder desarrollar un tren de cercanías que permita movilizar carga entre el Puerto y las Zonas Francas de la ciudad.

Estratégica y oportunamente se busca extender las operaciones del puerto hacia el interior del país.

Tipos de Carbón que maneja el puerto para su exportación: Carbón térmico 0x50, Carbón térmico OVS, Carbón coquizable, Finos de Coque

Cantidad de Toneladas de Carbón para exportación de Origen Norte de Santander que llega por modo carretero.

- ✓ 2019 - 302.640,65 ton
- ✓ 2020 - 376.360,80 ton

Principales destinos de la exportación de Carbón: Reino Unido, Centroamérica, Turquía, USA, India, Chile, Brasil, Italia, Perú

Tarifas de las operaciones y los ítems que incluyen esas tarifas: La tarifa de operación está sujeta y a convenir de acuerdo a la operación del cliente.

# OPERACIONES LOGÍSTICAS





# Compromisos propuestos



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

1. Ministerio de Transporte, Grupo de Logística:
  - Documentar e identificar potenciales generadores de carga de carbón que puedan realizar operaciones a Santa Marta.
  - Medir tiempos logísticos entre boca mina, patios de almacenamiento ente Municipios productores desde Norte de Santa con estación férrea Gamarra (Silos Idema) y Puerto Capulco.
  - Identificar posibles cargas de retorno para región Santanderes desde puertos de Costa Caribe.
  - Identificar cuellos de botella en modo carretero.
  - Identificar cuello de botella en Puertos.
  - Determinar estructura de costos que permitan comparar modo carretero vs modo férreo y modo fluvial.
2. Ministerio de Transporte, Grupo de Logística: Realizar acompañamiento permanente en la implementación del Plan Maestro Férreo en las acciones que se relacionen con movilización de carga para región Santanderes.
3. ANI: Revisar la posible inclusión, en futuras estructuraciones del modo férreo – ANI, de las instalaciones del antiguo Idema en Gamarra con el fin de consolidar patio e Infraestructura para servicios logísticos.

5

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



El futuro  
es de todos

DNP  
Departamento  
Nacional de Planeación



# Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional

## PROYECTOS ESTRUCTURADOS Y ADJUDICADOS BAJO ESQUEMA APP

**Línea de Base:** 31

**Meta Cuatrienio:** 37

**Meta 2020:** 34

**Avance diciembre 2020:** 31

El proyecto Avenida Longitudinal de Occidente Tramo sur - “ALO SUR” se encuentra en etapa de evaluación de factibilidad.

Se dio inicio al proceso de licitación del proyecto Accesos Cali – Palmira, primer proyecto vial de la quinta generación de concesiones (5G)

## PROYECTOS EN ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO (4G)

**Línea de Base:** 0

**Meta Cuatrienio:** 8

**Meta 2020:** 4

**Avance Diciembre 2020:** 1

Entrega de la primera Autopista de Cuarta Generación (4G) al servicio de los colombianos. Se trata del proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar (GHPS)

Esta autopista reduce a la mitad los tiempos de viaje, pues antes el recorrido entre Girardot y Puerto Salgar era de 5 horas y ahora es de 2 horas y media





**El futuro  
es de todos**

**DNP**  
Departamento  
Nacional de Planeación