

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

PROGRAMA DE APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA

(CO-L1090)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rodolfo Huici (INE/TSP) Jefe de equipo; Pablo Guerrero, Vera Lucia Vicentini, Natalia Sanz, Eun Chung Cho, Reinaldo Fioravanti y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Daniel Torres Gracia y Ana María Pinto (TSP/CCO); Jessica Luna (INT/INT); y Kevin McTigue (LEG/SGO).

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación.....	2
B.	El Sistema y la Comisión Nacional de Competitividad.....	5
C.	Política Nacional Logística (PNL).....	6
D.	Justificación y Estrategia del Programa.....	8
E.	Objetivos y Componentes del Programa	12
F.	Indicadores de los resultados principales	13
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES DEL PROGRAMA.....	14
A.	Instrumento financiero.....	14
B.	Coordinación con otras agencias de financiamiento y cooperación.....	14
C.	Riesgos sociales y ambientales.....	14
D.	Otras cuestiones clave y riesgos	14
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GERENCIAMIENTO	15
A.	Resumen de los arreglos de implementación.....	15
B.	Resumen de acuerdos para el monitoreo de resultados	15
IV.	CARTA DE POLÍTICA.....	15

ANEXOS	
Anexo I:	Resumen de la Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM)
Anexo II:	Matriz de Políticas
Anexo III:	Metas indicativas para un posible segundo préstamo programático
ENLACES ELECTRÓNICOS	
ENLACE ELECTRÓNICO REQUERIDO	
1.	Carta de Política http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=36215029
2.	Medios de Verificación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35824311
3.	Matriz de Resultados http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35824312
4.	Plan de Monitoreo y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=36095484
ENLACE ELECTRÓNICO OPCIONAL	
1.	CONPES 3547 – Política Nacional Logística http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825661
2.	CONPES 3527 – Política Nacional de Productividad y Competitividad http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825659
3.	CONPES 3678 – Política de Transformación Productiva http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825674
4.	CONPES 3489 – Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825629
5.	Antecedentes de la Política Nacional Logística http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=36093331
6.	Plan Maestro de Transporte – documento consolidado http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825630
7.	Proyecto de Nuevo Estatuto Aduanero http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825625
8.	Proyecto de Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825619
9.	Presentación Plan Maestro de Transporte http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825617
10.	TAC como Sector de Clase Mundial http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825643
11.	<i>Logistics Performance Index</i> 2010 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825651
12.	LAC LPI Brochure 2010 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825649
13.	<i>WEF Global Competitiveness Report</i> 2010/2011 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825644
14.	Geneva Brochure LPI 2010 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825652
15.	Decreto de creación del Viceministerio de Transporte http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825639 http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=35825640
16.	Evaluación Económica http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=36144083
17.	Matriz de Políticas y Medios de Verificación http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?docnum=36186014

ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CNC	Comisión Nacional de Competitividad
CNL	Comité Nacional de Logística de Transporte
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
CPC	Consejo Privado de Competitividad
CPL	Coordinación Programática de Logística
DNP	Departamento Nacional de Planeación
EBP	Estrategia del Banco en el País
eer	Enlace Electrónico Requerido
eeo	Enlace Electrónico Opcional
GDC	Gobierno de Colombia
GEI	Gases Efecto Invernadero
ICG	Informe de Competitividad Global
IFS	Inspección Física Simultánea
MCIT	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
MT	Ministerio de Transporte
Mt	Millones de toneladas
NEA	Nuevo Estatuto Aduanero
ONCL	Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística
PBL	Préstamo en Apoyo de Reformas de Política (por sus siglas en inglés)
PIB	Producto Interno Bruto
PMT	Plan Maestro de Transporte
PND	Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014
PNL	Política Nacional Logística
PNPC	Política Nacional de Productividad y Competitividad
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
SNC	Sistema Nacional de Competitividad
TAC	Transporte Automotor de Cargas
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
TLC	Tratado de Libre Comercio
UTEL	Unidad Técnica de Ejecución Logística
VUCE	Ventanilla Única de Comercio Exterior

RESUMEN DEL PROYECTO

COLOMBIA

PROGRAMA DE APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA

(CO-L1090)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS				
Prestatario: República de Colombia			Plazo de Amortización:	20 años
Organismo Ejecutor: Departamento Nacional de Planeación (DNP)				
			Periodo de Gracia:	5 años
			Periodo de Desembolsos:	12 meses
Fuente	Monto US\$	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (CO)	300 millones	100	Comisión de Inspección y Vigilancia:	*
Local	-	-	Comisión de crédito:	*
Total	300 millones	100	Moneda: Dólares de EEUU de la Facilidad Unimonetaria de Capital Ordinario del Banco con opción a moneda local (FML)	
ESQUEMA DEL PROYECTO				
Objetivo del Proyecto: El Programa tiene como objetivo contribuir a la competitividad de Colombia a través de la reducción de los costos y tiempos logísticos de importación y exportación. Los objetivos específicos son coadyuvar a la institucionalización de la Política Nacional Logística a través de: (i) el fortalecimiento del marco institucional e información logística; (ii) el impulso al transporte intermodal, plataformas y logística urbana y la promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE); (iii) las mejoras al control y facilitación del comercio exterior; (iv) la sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático (transporte sostenible); y (v) apoyar el establecimiento de una política y regulación de los servicios de transporte para convertir el sector de transporte de carga en una actividad de clase mundial, mejorando el conocimiento y seguimiento del mismo a través de sistemas de información.				
Condiciones contractuales especiales: El desembolso de los recursos está condicionado al cumplimiento de las medidas sobre reformas de política o cambios institucionales acordados, de conformidad con lo establecido en el anexo II (Matriz de Políticas).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna				
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Si [x] No []				
El proyecto califica como: SEQ [] PTI [] Sector [] Geográfica [] % de beneficiarios []				
Adquisiciones: N/A				

* La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendidos en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.1 **Situación macroeconómica.** La economía mostró una considerable fortaleza entre 2002 y 2008, con una tasa promedio de crecimiento del PIB de 4,8%; si bien la recesión económica mundial redujo la tasa a 1,5% en 2009, 2010 mostró una recuperación importante con un crecimiento del 4,3%¹. Para 2011, se espera un crecimiento similar, del orden del 4,5%, fundamentado en el fortalecimiento del consumo y la inversión y el gasto público para atender la emergencia invernal².
- 1.2 Colombia enfrenta un desbalance fiscal generado por la desaceleración de la economía en 2008 y 2009, la consecuente reducción del recaudo tributario y el incremento del gasto por la política anticíclica. El déficit del gobierno central — en términos del PIB — se incrementó de 2,3% a 4,1% entre 2008 y 2009; para 2010 y 2011, las cifras indican una leve reducción al 3,7% y nuevo repunte al 4,1% respectivamente³. Las necesidades de financiamiento⁴ ascenderán a 7% del PIB en 2011, 4,2% correspondiente a déficit y 2,8% amortizaciones que el Gobierno de Colombia (GdC) prevé cubrir 80% con deuda interna y externa. En lo referente a precios, 2010 ratificó la tendencia decreciente de la última década del Índice de Precios al Consumidor (IPC) que presentó una variación del 3,2%⁵.
- 1.3 **Las exportaciones y el comercio exterior.** Durante el período 2002 a 2009, Colombia triplicó el volumen de su comercio exterior, con un crecimiento anual cercano al 15%⁶. Colombia se caracteriza por ser exportador de productos minero-energéticos y agro-industriales. En 2010 el monto de exportaciones creció un 21,2% respecto de 2009, llegando a US\$40.000 millones. Estados Unidos es preponderante como país de destino (42,5% del monto total de exportaciones FOB en 2010), seguido de China y Ecuador (4,9 y 4,6%, respectivamente). El 41% del total de las exportaciones minero-energéticas es petróleo y 15% carbón. Los productos no tradicionales representaron el 36% del total⁷. El total del movimiento de carga de comercio exterior en 2009 fue de 117 millones de toneladas (82% exportaciones y 12% importaciones).

¹ DANE – Resultados generales base 2005 (Serie 2000 – 2009p)

² Boletín Económico: Colombia, Enero 2011, Departamento de Países Andinos, CAN, BID, pág. 1.

³ El déficit asciende 0,2% debido al costo de la emergencia originada en las fuertes lluvias (ola invernal). Para el sector público consolidado el déficit se estima alcanzará un 3,5% del PIB.

⁴ Las necesidades de financiamiento ascienden, en 2011, a COP \$42.699.000 millones (7,0% del PIB). El déficit a financiar alcanzará COP \$24.275.000 millones y las amortizaciones sumarán COP \$16.193.000 millones. Fuentes internas cubrirán el 83% del total. De las fuentes externas, la emisión de bonos responderá por el 60% y el financiamiento multilateral por el restante 40% (equivalente a USD 1.500 millones; el GdC espera que US\$300 millones provengan de esta operación).

⁵ En los últimos meses de 2010 y primeros de 2011 la tasa de crecimiento del IPC superó las expectativas, llegando a 0,9% en enero de este año. DANE, Variaciones porcentuales IPC (Serie 1996 – 2011 marzo)

⁶ El mayor superávit comercial durante los primeros diez meses de 2010 se registró con Estados Unidos, seguido de los Países Bajos, Venezuela, Ecuador y Perú. Los déficits más altos se presentaron con México, China, Alemania y Argentina (Boletín Económico: Colombia, Enero 2011).

⁷ Anexos estadísticos Boletín de enero diciembre de 2010 actualizado, DANE.

- 1.4 **El transporte de carga.** El transporte juega un papel preponderante en la economía colombiana. De acuerdo con datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, los servicios de transporte representan el 4% del PIB nacional (con un crecimiento promedio anual de 4,3% durante los últimos cinco años) y la construcción de obras civiles el 3,7% (destacándose su crecimiento promedio anual de 13,1% para el mismo periodo) y un total del sector de 7,72% del PIB. El transporte carretero representa el 73% del PIB sectorial⁸; esta preponderancia se refleja en la participación del modo vial en el movimiento de carga (83,4% del total movilizado internamente en 2009).
- 1.5 Dado el alto porcentaje de la carga nacional que se transporta por carretera, los costos de distribución física asociados son altos. Según el reporte del *Doing Business*, en Colombia los costos de transporte domésticos son el 56% del total de los costos de exportación de un contenedor⁹, mientras el promedio para los países de América del Sur es 41% ([ver eeo 5 a](#)). Dichos costos se pueden explicar en gran medida por las distancias medias recorridas desde los principales nodos de transferencia de comercio exterior hacia los centros de producción y/o consumo, y están relacionados con la calidad de la infraestructura, la regulación del servicio de transporte y el esquema empresarial del sistema.
- 1.6 Diversos estudios han señalado al rezago en infraestructura y la baja calidad de los servicios de transporte y logística, como una limitante para el desarrollo de Colombia y su comercio exterior e interno¹⁰. Para contrarrestar esta situación y las inherentes limitaciones a la competitividad¹¹, el país ha realizado un gran esfuerzo por modernizar su sistema de transporte con inversiones en infraestructura y reformas de política, institucionales y al marco regulatorio aplicable. No obstante haber aumentado en forma significativa las inversiones en el sector (del 0,73% del PIB en 2004 a 1,63% en 2010), aún continúan siendo inferiores a las recomendables para un país de ingreso medio (4% al 5 % del PIB).
- 1.7 Los niveles de inversión necesarios para mejorar y expandir esta infraestructura, así como sus plazos de ejecución, son cada vez más importantes, y si bien Colombia ha realizado esfuerzos muy importantes, no es posible descansar solamente en estas acciones para mejorar la competitividad, la eficiencia y productividad del sistema. El país ha desarrollado un stock de infraestructura vial considerable en la última década con una expansión importante en dobles calzadas y pavimentación de la red secundaria. El continuo crecimiento del comercio exterior y el crecimiento de la demanda interna, fundamentan la mejora

⁸ El aéreo 12%, el marítimo 1% y los servicios complementarios, como bodegaje y almacenamiento, 14%.

⁹ En 2010, el costo total de exportación de un contenedor de 20 pies fue de US\$ 1.770, desagregados de la siguiente manera: preparación de documentos, US\$ 350 (20%); despacho de aduanas y control técnico, US\$ 250 (14%); manejo de puertos y terminales, US\$ 170 (10%); y transporte y manejo doméstico, US\$1000 (56%). Fuente: Banco Mundial (BM), *Doing Business Project*. (<http://www.doingbusiness.org/>).

¹⁰ El Transporte como Soporte al Desarrollo del País. Una Visión al 2040". Universidad de los Andes. 2009

¹¹ La competitividad es el resultado de la interacción de múltiples factores relacionados con las condiciones que enfrenta la actividad empresarial y que condicionan su desempeño, tales como infraestructura, recursos humanos, ciencia y tecnología, instituciones, entorno macroeconómico y productividad (CONPES 3439 – Institucionalidad y principios rectores para la competitividad y productividad, 2006).

de la eficiencia en la utilización de la infraestructura de transporte (§1.5); su buen uso, la logística de cargas asociada y la adopción de buenas prácticas del sector privado junto con la aplicación de políticas públicas que normen e incentiven la eficiencia del transporte de carga, son centrales para garantizar la competitividad de la economía y factor diferencial para la productividad del país.

- 1.8 **Los servicios de transporte y la logística de cargas.** La logística de cargas se concentra en el flujo de transporte y almacenamiento de bienes a lo largo de las cadenas de valor; es, también, los procesos y funciones de la gestión de las cadenas de abastecimiento. El desempeño logístico está condicionado por: (i) la calidad de la infraestructura y los servicios de transporte, incluidos la regulación, la calidad de las instituciones y la disponibilidad de la información para la toma de decisiones; (ii) la logística empresarial, que abarca la organización que hacen las empresas en sus cadenas de abastecimiento y las capacidades de los operadores e intermediarios logísticos en los que se apoyan; y (iii) la facilitación comercial, incluyendo tanto la documentación e inspecciones como los aspectos referidos a la seguridad en el movimiento físico de las cargas¹².
- 1.9 El desempeño logístico de un país y la competitividad de su sector productivo, depende de diferentes variables; algunas de responsabilidad del sector público, tales como la calidad y suficiencia de la infraestructura física (carreteras, ferrovías, puertos, etc.) y los servicios al comercio exterior (aduanas, servicios fitosanitarios, migraciones, seguridad, etc.) y otros del sector privado, entre ellos la estructura del mercado (tipo y calidad de empresa prestadora de servicio) y la sofisticación de los operadores de transporte y de los servicios por ellos provistos, y la infraestructura y servicios logísticos de las propias empresas dadoras de carga y demandantes de servicios. Cada una de estas variables requiere de su propio esfuerzo económico e institucional, y posee tiempos propios para su concreción.
- 1.10 En años recientes ha habido una creciente preocupación, tanto a nivel nacional como internacional, para comprender y medir las dimensiones del desempeño logístico y de su efecto en la competitividad. Entre las fuentes más comúnmente citadas se encuentran el Informe de Competitividad Global (ICG)¹³ y el Índice de Desempeño Logístico¹⁴. Ambos se ocupan de Colombia, identificándolo como un país de desempeño medio, acorde con su nivel de desarrollo socioeconómico ([ver eeo 5 b](#)); el ICG destaca las fortalezas económicas del país (ambiente macroeconómico y de negocios, tamaño de mercado) así como sus debilidades, en particular la necesidad de mejorar las redes de infraestructura física. Otros estudios también resaltan las debilidades del sistema de transporte¹⁵ y su impacto

¹² La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejora su desempeño. José Barbero. Banco Interamericano de Desarrollo. 2010

¹³ *The Global Competitiveness Report 2010-2011*. World Economic Forum ([ver eeo 13](#)).

¹⁴ *Connecting to Compete 2010. Trade Logistics in the Global Economy*. Banco Mundial ([ver eeo 11](#)).

¹⁵ Entre 4,5 y 9,0 centavos de dólar ton/km, cerca del 35% de las ventas totales en costos de transporte, casi el doble de lo reportado para empresas en EEUU. Diagnóstico Sector Transporte 2008, Ministerio de Transporte. DNP y MT “Plan Maestro de Transporte 2010 – 2032” Sector Logístico. DNP. ([ver eeo 6](#)).

profundo en los costos logísticos del país¹⁶. Desde 2008, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), con financiamiento del Banco¹⁷, analizó la capacidad y calidad del desempeño logístico de las empresas en Colombia e identificó la importancia de desarrollar un conjunto de políticas que estructuraran los esfuerzos del sector público, le diera impulso a las iniciativas de innovación en las prácticas logísticas de las empresas y definieran un sistema general de plataformas logísticas para el comercio exterior (§1.16)¹⁸.

B. El Sistema y la Comisión Nacional de Competitividad

- 1.11 Buscando analizar el conjunto de acciones necesarias para mejorar las actividades que condicionan la logística (infraestructura y servicios de transporte; logística empresarial; facilitación comercial), el GDC ha venido desde los 90's formulando un conjunto de políticas específicas, instrumentadas en su mayoría a través de documentos CONPES¹⁹. En 1994, con la creación del Consejo Nacional de Competitividad, el GDC comenzó a dar importancia a los temas de calidad, productividad y competitividad del país y sus regiones. Esta visión tuvo continuidad y evolucionó a través de la Política Nacional de Productividad y Competitividad de 1999, junto con la Red Colombia Compite, programa transversal que coordinaba los Comités Asesores Regionales de Comercio Exterior y los convenios sectoriales de competitividad, entre otros²⁰.
- 1.12 Si bien la Política Nacional de Productividad logró poner sobre la mesa el tema de la competitividad y la productividad y su relación con las exportaciones, no contaba con instrumentos para dirigir los lineamientos del Ministerio de Comercio Exterior, y coordinar los diferentes niveles de gobierno y con el sector privado. Fueron también identificadas debilidades en el sistema de seguimiento y evaluación y la ausencia de metas cuantificables²¹.
- 1.13 En 2004 la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad retomó el impulso que culminó en 2006, con la creación del Sistema Nacional de Competitividad y de su coordinación bajo la Comisión Nacional de Competitividad. La CNC está integrada por varios comités técnicos mixtos ([ver eeo 5 d](#)) uno de ellos es el correspondiente a Logística y Transporte. Entre sus responsabilidades se encuentra la de solucionar las deficiencias identificadas en la

¹⁶ 12,5% del total de las ventas totales en costos logísticos, aunque menor que el promedio de ALC, entre 18% y 34%, sigue siendo mayor al reportado en la OCDE (9%). Encuesta Nacional Logística 2008.

¹⁷ Programa de Apoyo al Proceso de Participación Privada y Concesión en Infraestructura Etapa 2 (US\$5 millones) 2004; y 2079/OC-CO: CO-L1065 Programa de Apoyo Al Proceso de Participación Privada y Concesión en Infraestructura Etapa 3 (US\$14,185 millones) 2008.

¹⁸ Costos logísticos de las empresas. Estudio de cadenas, familias y plataformas logísticas; ALG 2008.

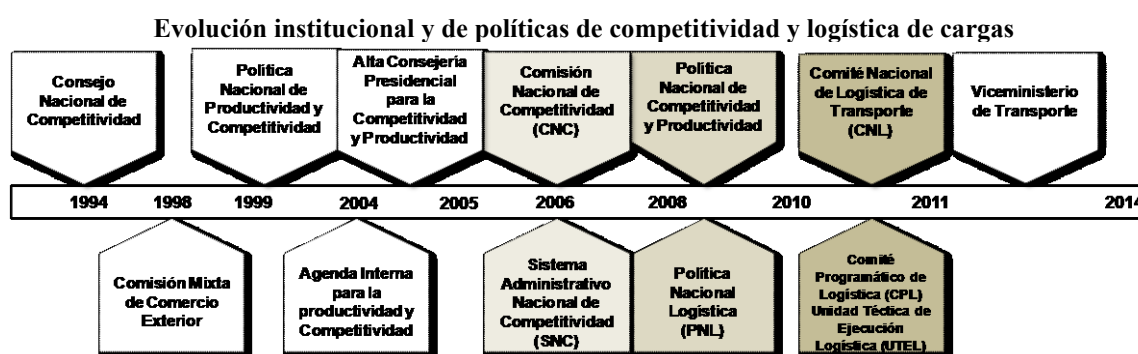
¹⁹ Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) es la máxima autoridad nacional de planeación; es el organismo asesor del GDC en los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social. Coordina y orienta a los organismos encargados de la dirección económica y social, a través de la emisión de políticas generales. Actúa bajo la dirección del Presidente de la República y lo componen los ministros de Relaciones Exteriores, Hacienda, Agricultura, Desarrollo, Trabajo, Transporte, Comercio Exterior, Medio Ambiente y Cultura, el Director del DNP, entre otros. ([ver eeo 5 c](#))

²⁰ Véase la evolución institucional y de políticas, así como los organismos intervinientes. ([ver eeo 5 d](#))

²¹ CONPES 3439

infraestructura de transporte y la logística de cargas, y en la regulación asociada al transporte de cargas. El SNC también estableció en 2007, como parte de la CNC, la participación del sector privado a través del Consejo Privado de Competitividad²².

- 1.14 Uno de los pilares estratégicos fue desarrollar una política logística que respondiera a una visión de mediano y largo plazo que, sustentada en un ejercicio de planeación participativo, diera pie a una política de estado. Como resultado, en 2008 se aprueban la Política Nacional de Competitividad y Productividad (CONPES 3527) y la Política Nacional Logística (CONPES 3547), que sientan las bases para la mejora continua del desempeño logístico del país, fortalecer su posición competitiva en los mercados internacionales, y mejorar las condiciones para el mercado interno de bienes y mercancías.



C. Política Nacional Logística (PNL)

- 1.15 La PNL representa el fruto del esfuerzo realizado desde mediados de los 90 en el ámbito de la competitividad, el desarrollo logístico y el transporte de carga. La PNL distingue la infraestructura de los servicios de transporte; el esfuerzo para mejorar la competitividad debe orientarse no sólo al desarrollo de la infraestructura de transporte, sino a la provisión cada vez más eficiente de servicios para la distribución física de los productos, tanto a mercados internacionales como locales. La PNL identifica seis ejes estratégicos que deben ser atendidos para mejorar el desempeño logístico del país: (i) debilidad institucional; (ii) ausencia de información; (iii) deficiencias en la infraestructura de transporte; (iv) multiplicidad de procesos para el comercio exterior; (v) limitado uso de las tecnologías de la información y comunicaciones (TIC); y (vi) deficiencias en la provisión y el uso de servicios logísticos y de transporte. Cada eje da paso a un curso de acción específico (§1.17, §1.23 - 1.29).
- 1.16 La PNL identifica varias áreas de acción consideradas prioritarias para mejorar la actuación logística; algunas de ellas están a cargo del sector público (infraestructura económica básica, mejora de servicios vinculados a la facilitación

²² Entidad independiente, financiada con aportes del sector privado, cuyo principal objetivo es articular los esfuerzos entre los gobiernos de distintos niveles, los empresarios, la academia y los trabajadores para lograr cumplir con la visión de competitividad del país; así como promover la definición y priorización de acciones públicas y privadas para elevar la competitividad.

del comercio); otras, son propias del sector privado (incrementar la oferta, diversidad y calidad de servicios logísticos, mejorar los sistemas de gestión, incorporar tecnología, mejorar y modernizar equipamientos, entre otras); mientras que otras suponen la coordinación de actividades entre ambos sectores.

- 1.17 La PNL contiene el siguiente diagnóstico y plan de acción: (i) crear el entorno institucional que incremente la competitividad mediante la mejora del desempeño logístico; (ii) generar información logística, hoy en gran medida faltante o no sistematizada, mediante la recolección y publicación de información que asista en la adopción de mejores prácticas; (iii) mejorar la provisión de infraestructura, desarrollando un plan de inversión plurianual donde la competitividad sea central en la selección de las prioridades. Estas acciones estarán orientadas a: (a) la oferta de infraestructuras logísticas especializadas²³ organizadas en corredores que atiendan familias productivas relevantes organizadas en cadenas logísticas; (b) la actuación de los gobiernos locales en el ordenamiento territorial que favorezca la provisión de servicios logísticos; (c) la logística urbana, esencial para mantener la funcionalidad de las ciudades y reducir los costos logísticos del “trazo final”; (d) los pasos de frontera y su operatividad, esenciales para la integración con los países vecinos; y (e) la eficiencia en los puertos de exportación; (iv) facilitación del comercio exterior, reduciendo los tiempos y costos de intervención de las agencias públicas. En particular identifica: (a) la inspección física simultánea; (b) el uso de tecnologías que faciliten los procesos de control, trazabilidad e inspección única de la mercadería; (c) la actualización normativa de los procesos aduaneros; y (d) la integración de las TIC en los servicios logísticos; y (v) diversificación de servicios logísticos y de transporte, que reconoce tanto la importancia del transporte automotor de cargas en los costos logísticos domésticos (y su incidencia en el comercio exterior), como la insuficiencia de servicios de calidad y complejidad que faciliten a las PyMEs en su competitividad interior y exterior.
- 1.18 **Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 (PND).** Para aumentar la competitividad de la economía y la productividad de las empresas, el GDC pone énfasis en sectores con potencial de impulsar el crecimiento económico en los próximos años²⁴. El PND define cinco “locomotoras de crecimiento”: innovación, sector agropecuario, vivienda, infraestructura de transporte y sector minero-energético. En esta estrategia, el sector de transporte de carga y logística se presenta como un

²³ La infraestructura logística incluye los distintos centros de carga, centros de consolidación y distribución, plataformas multimodales, puertos secos, centros de carga aéreos, zonas de actividad logística.

²⁴ Insumos al PND 2010-2014. Con la preparación del PBL en 2009, el equipo de proyecto en coordinación con DNP, estableció la matriz de condiciones de política, que se fue depurando a lo largo del proceso de preparación. Esta matriz contiene cada uno de los ejes de la PNL y se convirtió en un insumo fundamental para el PND 2010-2014 en el sector de transporte y logística corroborándose esto en el articulado de dicho plan, que se condice con la matriz y en varios casos sirve de medio de verificación de la misma. El Banco también apoyó la formulación del PND a través de la financiación de los equipos consultores encargados de realizar los estudios y moderar las mesas de trabajo que culminaron en el Plan Maestro de Transporte 2010-2032, plasmado en la estrategia de la Locomotora “infraestructura de transporte”. (¶1.19) ([ver eeo 5 e](#)) Las recomendaciones incluyeron la creación del Viceministerio de Transporte como gestor de los servicios de transporte de carga.

eje transversal indispensable para el desarrollo y consolidación de los objetivos de política del GDC y para el éxito del PND ([ver eeo 5 e](#)).

- 1.19 El PND plantea dentro de su articulado puntos de acción concretos que permiten iniciar la institucionalización de la PNL y se compromete con el fortalecimiento institucional del sector de la logística y transporte de carga. Al hacerlo el PND también se compromete a cumplir con los objetivos propios del presente Programa, al crear, a través de la CNC, al interior del Comité Nacional de Logística de Transporte (CNL, antes Comifal), la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL), marcando la voluntad de dotar de operatividad institucional al CNL y desarrollando nuevas herramientas para la implementación de la PNL. Como elemento articulador de la política nacional, el PND creó al Viceministerio de Transporte encargado directamente de la regulación y gestión de los servicios de transporte de carga y la coordinación del desarrollo de infraestructura logística especializada.
- 1.20 El PND también enfatiza la necesidad de coordinación entre los sectores públicos y privados para su implementación. La CPL tiene entre sus mandatos suplir las deficiencias identificadas en la Política Nacional de Productividad y Competitividad (§1.12), y le otorga a la CPL la responsabilidad de analizar y estudiar los procedimientos, pasos y costos involucrados en el intercambio comercial, definiendo métricas y sistemas de información que acompañen el proceso de toma de decisión, con el fin de adoptar las medidas necesarias para mejorar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior. El PND, por intermedio de la CNL, permite además que se materialicen los lineamientos de la Política Nacional Logística en cuanto a la importancia del comercio doméstico y las acciones logísticas necesarias para su desarrollo, para el logro y consolidación de la competitividad del país en los mercados internacionales. En la estructura institucional desarrollada, el DNP actúa como secretaría técnica e interviene a través de la UTEL, también integrada por el Viceministerio de Transporte ([ver eeo 5 f](#)).
- 1.21 El PND también especifica cursos de acción, metas a alcanzar, presupuesto y fuentes de financiamiento, diferenciando entre el aporte privado, el centralizado y el descentralizado, lo cual asegura continuidad de políticas durante el cuatrienio de mandato del nuevo gobierno.

D. Justificación y Estrategia del Programa

- 1.22 Esta operación en logística de carga y transporte satisface los factores esenciales de decisión en la selección de este tipo de operación, al alinear los objetivos estratégicos de la Política Nacional de Competitividad, la Política Nacional de Logística, el Plan Maestro de Transporte y el Plan Nacional de Desarrollo con la Estrategia del Banco en el País (EBP). Los objetivos del presente Programa también son coherentes con las metas del Noveno Incremento General de Capital (GCI-9) al fortalecer aspectos relacionados a la integración regional y a la mitigación del cambio climático (§1.28).

- 1.23 **Relación con la EBP, incluyendo sus metas de reforma institucional para el desarrollo.** El Programa contribuye a la institucionalización de la PNL y al logro de las metas del GDC a través de: (i) el fortalecimiento de la gobernabilidad de las entidades públicas del sector transporte y comercio, mediante reformas institucionales que mejorarán los servicios vinculados a la logística de cargas; (ii) mejores procesos para desarrollar servicios logísticos, adecuados a las demandas de la cadena de producción y comercialización; (iii) mejora del clima de negocios y la infraestructura de transportes necesaria para los corredores logísticos; y (iv) crear sistemas de información al servicio de los corredores logísticos, la capacitación de los niveles operativo, técnico y gerencial en logística de transporte y el apoyo a servicios sociales de mayor calidad y menor costo, a través de la reducción en costos de transporte y comunicaciones.
- 1.24 **Apropiación y ejecución de las reformas de política asociadas.** Durante los últimos 15 años Colombia ha desarrollado, implementado y apropiado de la Política Nacional Logística a través de: (i) su inclusión como factor central en la agenda interna para la competitividad y la productividad; (ii) la logística y el transporte multimodal como ejes de su política de mediano y largo plazo; (iii) la creación del marco institucional pertinente; (iv) el diseño de un sistema nacional de plataformas logísticas y la incorporación de incentivos para su desarrollo; (v) la implementación de mecanismos de facilitación del comercio; (vi) la priorización de grandes proyectos de infraestructura; y (vii) la facilitación de la logística del transporte de mercancías y la distribución física de bienes (§1.11).
- 1.25 **Marco macroeconómico propicio para las reformas de política.** La inversión en infraestructura y servicios es uno de los ejes centrales del GDC. Varias señales al mercado constituyen la base para las inversiones públicas y privadas asociadas: (i) fortalecimiento del marco institucional; (ii) desarrollo integrado de la infraestructura física de corredores logísticos; (iii) políticas para la facilitación de la logística de comercio exterior; y (iv) promoción de servicios de eficientes.
- 1.26 **Coordinación institucional público-privada.** A raíz del proceso de formulación de la PNL, se crearon los mecanismos institucionales necesarios para su implementación, apoyada en la adecuada coordinación entre las principales entidades públicas con responsabilidad en la facilitación de la logística, los gremios empresarios y los agentes privados asociados (empresas y cadenas comerciales). El Consejo Privado de Competitividad (CPC) da seguimiento a la política y sus estrategias y canaliza las inquietudes y solicitudes respecto del desempeño logístico del sector privado; produce cada año el Informe Nacional de Competitividad, donde presenta su visión del avance en temas estratégicos, entre ellos, logística y transporte (§1.13). El presente programa permitirá instrumentalizar las acciones del GDC a través de la UTEL profundizando el diálogo y la relación con el CPC y los gremios.
- 1.27 **Facilitación del comercio exterior.** En materia de facilitación del comercio el GDC trabaja en la mejora de los procesos de comercio exterior para aumentar la eficiencia y reducir tiempos del despacho aduanero. El Ministerio de Comercio,

Industria y Turismo (MCIT) implementa la Inspección Física Simultánea (IFS), la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE); las exportaciones cuentan con los manuales de procedimiento y está ejecutándose un plan piloto que estará implementado hacia el segundo semestre de 2011. Asimismo, se está desarrollando el módulo IFS de importaciones en puertos. El país también está desarrollando los procedimientos del Operador Económico Autorizado, ya socializado y trabajado por todos los organismos estatales participantes y por las empresas del proyecto piloto²⁵. Este mecanismo permitirá facilitar el comercio y adoptar estándares de seguridad en la cadena logística²⁶. Finalmente Colombia viene finalizando la preparación de un Nuevo Estatuto Aduanero que permitirá agilizar el despacho aduanero y mejorar el manejo de riesgo. Es importante tener en cuenta que el nuevo estatuto incorpora las normas de facilitación de comercio de vanguardia que están incluidas en el TLC con EEUU y que son las que impulsan una verdadera reforma en la reducción de tiempos y eficiencia en el tránsito de mercancías.

- 1.28 **Logística sostenible.** En Colombia el sector transporte es el que más contribuye a las emisiones totales de gases efecto invernadero (GEI) siendo responsable por el 12% las emisiones y por el 22% de las emisiones vinculadas a la energía. Por su directa relación con las actividades económicas y el desarrollo social, el transporte impone desafíos en términos de identificación de inversiones que posean impacto transformador en la reducción de emisiones de GEI a lo largo del tiempo. El uso de energía y sus emisiones se incrementarán como resultado de los procesos interrelacionados de desarrollo económico, urbanización, rápida motorización y la expansión del comercio de bienes y servicios, tanto interno como internacional.
- 1.29 En un escenario tendencial, las emisiones del sector transporte se incrementarán de 21,8 Mt CO₂e²⁷ en 2004 a 39,2 Mt CO₂e en 2030. De estos valores, se estima que el 50% está originado en el movimiento de cargas, por lo que es necesario actuar sobre este sector si se quiere contar con una política que busque desarrollar un sistema de transporte bajo en emisiones de carbono. La relevancia de este tema ha sido reconocida por el PND no sólo por la contribución del sector a las emisiones de GEI sino también por la importancia que la huella de carbono tiene al elegir proveedores y sus cadenas de abastecimiento. Las mejoras logísticas tienden a reducir la intensidad de las emisiones por ton-km transportada, mejoran la eficiencia energética del sector y contribuyen en general a la sostenibilidad del transporte de cargas y su logística.
- 1.30 **El Programa y la Política Nacional Logística.** El proceso de implementación de la PNL ha requerido de un apoyo en su depuración, implementación y visión a futuro. La preparación del Programa ha estado apoyando, a través del diálogo

²⁵ El Sector de Integración y Comercio del Banco está financiando esta actividad a través de la CT CO-T1214 (ATN/AT-12536-CO), financiado por el Fondo de Ayuda para el Comercio. Asimismo, la implementación completa del módulo se financiaría con una operación de préstamo ya solicitada por el Gobierno.

²⁶ CT Facilitación del Comercio y Estándares de Seguridad de la Cadena Logística. RG-T1325

²⁷ Mt CO₂e: millones de toneladas de dióxido de carbono equivalentes.

técnico y de políticas, la preparación de insumos claves para el PND y el Plan Maestro de Transporte (PMT).

- 1.31 Durante la preparación del Programa, el Banco, junto con representantes de diversos ministerios, apoyó la definición del esquema de institucionalización de la PNL que finalmente quedó plasmado en el PND y se materializó a través de un acta del SNC de diciembre de 2010, por medio de la cual se crean la CNL, la CPL y la UTEL (§1.28), las cuales no figuraban explícitamente en el documento CONPES de la PNL, pero son directamente funcionales con sus objetivos de crear un ambiente institucional propicio para el desarrollo de estas actividades y la coordinación interinstitucional y con otros actores. Estos hitos hacen parte de los medios de verificación del Programa.
- 1.32 El Programa se articula en varias cooperaciones técnicas que apoyan técnicamente el diagnóstico y plan de acción de la PNL (§1.17): (i) mejora en el uso de TICs en la logística de cargas y facilitación comercial (CO-T1230). Busca apoyar la formulación e implementación de la PNL mediante la identificación y mejora del uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) en procesos logísticos; (ii) implementación de la Política Nacional Logística (CO-T1233). Apoyará al DNP en el desarrollo y aplicación de la PNL, para lograr una provisión adecuada de servicios logísticos y de transporte, que permitan los mayores flujos de cargas y facilitar su comercialización tanto en mercados locales como externos; (iii) mejoramiento de la navegabilidad y articulación intermodal del modo fluvial (CO-T1238). Analizará las políticas públicas y el marco regulatorio en vigencia, para promover su utilización, profundizando el conocimiento sectorial y evaluando su impacto sobre la demanda, el cambio modal y las emisiones de GEI, especialmente en la cuenca del río Magdalena; (iv) desarrollo de Infraestructura Logística Especializada (CO-T1239). Apoyará al GDC en la identificación e implementación de la gestión de ILEs para el comercio exterior y en la distribución de mercancías interna; (v) estudio piloto NAMA - Plan Nacional de Transporte de Cargas (CO-T1229). Busca generar la capacidad de los gobiernos nacionales en la región de LAC, y en particular en Colombia, para desarrollar e implementar programas de transporte sostenible que mitiguen el cambio climático, eventualmente accediendo a los mercados de financiamiento de carbono. Las CT permitirán poner en marcha varias actividades tendientes a la implementación de la PNL, siendo esenciales en el desarrollo institucional, mejora del conocimiento sectorial e instrumentación de las políticas. Su ejecución cubrirá un período superior al de la operación que les dio origen.
- 1.33 **Objetivos de mediano plazo.** La presente operación ha sido estructurada como un préstamo de apoyo a reformas de política bajo la modalidad programática, y constituye la primera de dos posibles operaciones vinculadas técnicamente entre sí pero financiadas en forma independiente (ver anexo II). El monto correspondiente a la posible segunda operación será establecido y confirmado con las autoridades del Prestatario durante el ejercicio de programación del Banco. La estructura de esta operación bajo la modalidad programática se justifica en función de: (i) la naturaleza compleja de las reformas; (ii) los plazos para su

implementación; (iii) la necesidad de coordinar las reformas entre los diferentes entes sectoriales; y (iv) la importancia de dar seguimiento a la implementación de las reformas para monitorear e ir ajustando las mismas y las condiciones de política de la siguiente operación programática.

E. Objetivos y Componentes del Programa

- 1.34 **Objetivo general y específicos.** El Programa tiene como objetivo contribuir a la competitividad de la economía de Colombia a través de la reducción de los costos y tiempos logísticos de importación y exportación. Los objetivos específicos son coadyuvar a la institucionalización de la Política Nacional Logística a través de: (i) el fortalecimiento del marco institucional e información logística; (ii) el impulso al transporte intermodal, plataformas y logística urbana y la promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE); (iii) las mejoras al control y facilitación del comercio exterior; (iv) la sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático (transporte sostenible); y (v) apoyar el establecimiento de una política y regulación de los servicios de transporte para convertir el sector de transporte de carga en una actividad de clase mundial, mejorando el conocimiento y seguimiento del mismo a través de sistemas de información. Los componentes se detallan dentro de cada uno de los medios de verificación presentados en el anexo II Matriz de Políticas.
- 1.35 **Componente 1. Marco macroeconómico.** El objetivo del presente componente es que el entorno macroeconómico del Prestatario sea consistente con los objetivos del programa y la carta de política sectorial.
- 1.36 **Componente 2. Estructura institucional.** Una estructura institucional sostenible, robusta, técnica, profesional, flexible y ágil, con capacidad financiera, es esencial para instrumentar las acciones establecidas en la PNL. Este componente apoya la consolidación de esta estructura institucional, bajo el Comité Nacional de Logística de Transporte. Se busca reforzar la representación pública²⁸ y privada²⁹ en éste, y fortalecer su capacidad técnica, operativa y de seguimiento a través de la puesta en marcha de la Coordinación Programática de Logística, encargada de orientar y brindar asesoramiento y, dentro suyo, de la Unidad Técnica de Ejecución Logística, radicada en el DNP³⁰, encargada de los aspectos técnicos y operativos (§1.19).
- 1.37 **Componente 3. Información logística y el Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL).** La disponibilidad de información, mediante la creación de un ONCL, ayudará a la sistematización de la información del transporte de cargas y la logística, de calidad y oportuna, impulsando actividades hoy insuficientemente desarrolladas, tales como tareas analíticas vinculadas al desempeño logístico, políticas públicas, desarrollar y difundir

²⁸ Alta Consejería para la Competitividad y las Regiones; Ministerio de Transporte; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales; PROEXPORT y DNP.

²⁹ El sector productivo, los gremios y los transportadores.

³⁰ El DNP está procurando obtener los recursos necesarios para lograr la estructura institucional mencionada, a la vez que analiza fuentes alternativas de financiación que le den permanencia.

indicadores de desempeño, propagar mejores prácticas, vincularse con entidades oficiales y privadas, coordinar actividades y brindar capacitación.

- 1.38 **Componente 4. Facilitación del comercio exterior.** Busca profundizar las acciones que el GDC viene realizando en cuanto a facilitación del comercio, en particular: (i) Ventanilla Única de Comercio Exterior; (ii) la Inspección Física Simultánea de Mercancías e Inspección no Intrusiva en puertos, la coordinación interinstitucional y la capacitación de funcionarios; (iii) Operador Económico Autorizado; y (iv) actualización del Estatuto Aduanero.
- 1.39 **Componente 5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC).** Busca expandir el uso de TIC en los procesos logísticos y mejorar la eficiencia de las operaciones comerciales; promoverá políticas públicas que incentiven prácticas operacionales y eficiencia del sector privado a través del uso de TIC, en particular en nodos logísticos (puertos e infraestructuras de exportación); para ello, el GDC desarrollará un plan de acción que identifique los cuellos de botella y mejore la gestión de los actores involucrados en la cadena de suministro y actividad logística y pondrá en marcha proyectos piloto orientados a sistematizar los manifiestos de carga y el sistema de regulación del transporte de carga.
- 1.40 **Componente 6. Servicios logísticos.** Busca profundizar el conocimiento e información del transporte automotor de cargas, para mejorar las políticas aplicadas y su marco regulatorio, facilitando el acceso a la actividad y su operación; otras áreas incluyen la mejora del marco de fiscalización, en particular el rol de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la revisión de la estructura empresarial y la calidad de servicios prestados y el análisis de cadenas y corredores logísticos.
- 1.41 **Componente 7. Infraestructura logística especializada.** Busca impulsar las acciones en materia de desarrollo de plataformas logísticas y pasos de frontera. En el primer caso, se vincularán aquellas con aspectos tales como planes de ordenamiento territorial y reserva de áreas físicas para la actividad logística e inmobiliaria vinculada.
- 1.42 **Componente 8. Logística sostenible.** Desarrollar e implementar políticas que reduzcan la contribución del transporte de cargas a las emisiones de GEI; así, el Programa promoverá políticas que favorezcan modos alternativos de transporte (férreo, fluvial) y mejoras tecnológicas, operativas y regulatorias del transporte automotor de carga. Asimismo, se apoyará el desarrollo de un plan de acción en materia de transporte sostenible y de capacitación de conductores (“*eco-driving*”).

F. Indicadores de los resultados principales

- 1.43 La matriz de resultados (ver [aer 3](#)) sigue de cerca las condiciones acordadas con el país y el cronograma de ejecución de las CT programadas (§1.27). Dicha matriz identifica tanto los resultados finales como los compromisos asumidos por el GDC en materia de instrumentación de la PNL por parte de las diversas entidades, y precisa el tipo de medio de verificación de cada indicador.

II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES DEL PROGRAMA

A. Instrumento financiero

- 2.1 La modalidad de financiamiento escogida para esta operación es la de un Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP) con base en los lineamientos y las directivas establecidas en el Nuevo Marco de Financiamiento (GN-2200-13) y en el documento sobre preparación e implementación de esta clase de préstamos (CS-3633). Esta operación, por un monto de US\$300 millones es la primera de dos operaciones financiadas en forma independiente.

B. Coordinación con otras agencias de financiamiento y cooperación

- 2.2 Si bien otras agencias de financiamiento y cooperación actúan en la logística y el transporte de cargas, ellas lo hacen más en el ámbito de proyectos específicos y no en el de las políticas públicas. Una excepción a ello es el de la facilitación de comercio, donde se coordina actividades tanto con el Banco Mundial (BM) como con la Corporación Financiera Internacional.

C. Riesgos sociales y ambientales

- 2.3 Las reformas están encaminadas al fortalecimiento de un marco institucional que propicie el desarrollo sostenible de la infraestructura y servicios logísticos. El Programa sienta, a su vez, las bases para trabajar la sostenibilidad ambiental sectorial, en un modelo que permita reducir las emisiones de GEI asociadas al transporte de carga y los servicios logísticos. En cuanto a los impactos ambientales, puesto que la operación incluye aspectos que buscan mejorar las conductas tanto en el ámbito logístico como del transporte de cargas, con un componente específico para el tema (§1.28), se espera que los impactos ambientales sean positivos. Las cooperaciones técnicas vinculadas prevén la incorporación de consideraciones y análisis ambientales que guiarán la actuación del sector en los aspectos de la logística y el transporte de cargas ambientalmente sostenibles; sus documentos de aprobación y las cartas convenio respectivas (§1.32) detallan los alcances de las actividades ambientales. De acuerdo a la directiva B.13 de la Política de Salvaguardas Ambientales y Sociales del Banco y por ser un PBL, la operación no está sujeta a la clasificación correspondiente.

D. Otras cuestiones clave y riesgos

- 2.4 El principal riesgo de la operación es institucional, derivado de la coordinación de alto nivel y complejidad entre las diferentes agencias sectoriales, junto con la necesidad de dar continuidad a las acciones que suponen la necesaria participación del sector privado. Este riesgo está mitigado por la larga experiencia de trabajo conjunto desarrollada durante la preparación de la PNL y por el apoyo del Banco en forma de cooperaciones técnicas no reembolsables, que permitirán poner en marcha una serie de importantes acciones de soporte a dicha PNL.
- 2.5 La operación no presenta riesgo para su ejecución financiera, debido a que las condiciones técnicas para el desembolso se habrán cumplido sustancialmente antes de la presentación del PBL al Directorio del Banco.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GERENCIAMIENTO

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 El Prestatario será la República de Colombia. El Organismo Ejecutor será el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, , quien coordinará principalmente con el Departamento Nacional de Planeación, quien posee la responsabilidad técnica de ejecución de la PNL, y los ministerios de Transporte y de Comercio, Industria y Turismo, y contará con la cooperación de las entidades nacionales, regionales y locales necesarias. La interlocución formal ante el Banco estará a cargo del DNP.
- 3.2 El DNP tendrá las siguientes responsabilidades: (i) entregar los informes y la evidencia del cumplimiento de las condiciones de la operación, así como los demás informes que el Banco pueda requerir; (ii) impulsar acciones tendientes al logro de los objetivos de política definidos en el Programa y particularmente aquellas contempladas como condicionalidades para el desembolso único; y (iii) reunir, archivar y entregar al Banco toda la información, indicadores y parámetros que contribuyan a que el Prestatario y el Banco puedan dar seguimiento, medir y evaluar los resultados del Programa.

B. Resumen de acuerdos para el monitoreo de resultados

- 3.3 El equipo de proyecto dará seguimiento al Programa dentro del Banco. El Prestatario y el Banco supervisarán su ejecución por medio de reuniones de seguimiento, cuyas fechas concertarán mutuamente. Estas reuniones incluirán una revisión de los indicadores del Programa con el fin de establecer los avances en su consecución y de efectuar las modificaciones requeridas para cumplir las metas del Programa a mediano plazo. Al ser este programa un préstamo basado en política el Plan de Monitoreo está dividido en dos fases, la primera enfocada en validar las condiciones previas al desembolso y la segunda, enfocada en evaluar los resultados del Programa durante el período incluido en el PND ([ver eer 6](#)).
- 3.4 El Prestatario es responsable de la recopilación de todos los datos necesarios para el seguimiento y la evaluación. Las autoridades cubrirán los costos de recolectar y procesar esta información. Las consultorías para la verificación de indicadores incluidos en la Matriz de Resultados (ver enlace electrónico requerido 3) y las actividades incluidas en la Matriz de Políticas (anexo II), serán financiadas con recursos administrativos del Banco ([ver eer 6](#)).

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 El Banco ha acordado con el GDC las políticas macroeconómicas y sectoriales incluidas en la Carta de Política enviada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) ([ver eer 1](#)). La carta describe los principales componentes de la estrategia del gobierno, la cual se está implementando actualmente en las áreas de acción del programa descrito en este documento. Así mismo, el GDC a través de su Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 ha reafirmado su compromiso para implantar las reformas y actividades acordadas con el Banco.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		Apoya iniciativas de cambio climático, energía renovable y sostenibilidad ambiental; así como la cooperación e integración regional.		
Metas regionales de desarrollo		Competitividad regional y integración global internacional contribuyendo a la apertura del comercio; Protección del medio ambiente, respondiendo a cambio climático apoyando la capacidad de planificación de mitigación y adaptación al cambio climático.		
Contribución de los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		Número de proyectos transnacionales apoyados (infraestructura y aduanas, etc) Marco nacional de mitigación del cambio climático apoyado.		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2474	Generación de una plataforma propicia para el desarrollo competitivo de las empresas.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2617	El programa está incluido en el Documento de Programación 2011.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		6.8		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.0	25%	10
4. Análisis económico ex ante		4.5	25%	10
5. Evaluación y seguimiento		5.7	25%	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		10.0	25%	10
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Bajo		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		No aplica a PBLs (B.13)		
III. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)		Si	Utiliza los sistemas nacionales de manejo financiero.	
El proyecto usa otro sistema nacional para ejecutar el programa diferente de los indicados arriba				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente		Si	Se diseñan políticas que contribuyen a reducir la contribución del transporte de carga a CO2.	
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		Si	Mejora en el uso de TICs en la logística de cargas y facilitación comercial (CO-T1230); implementación de la Política Nacional Logística (CO-T1233), (CO-T1238) analizará las políticas públicas y el marco regulatorio en vigencia (CO-T1239). Apoyará al GDC en la identificación e implementación de la gestión de ILEs ; (v) estudio piloto NAMA - Plan Nacional de Transporte de Cargas (CO-T1229).	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación				

Los costos de transporte domésticos en Colombia son el 56% del total de los costos de exportación de un contenedor, mientras el promedio para los países de América del Sur es 41%. De acuerdo a varios estudios ésto se debe al rezago en la infraestructura y a la calidad de los servicios de transporte y logística en Colombia. Dicha limitante a repercutido en el desarrollo del comercio, tanto exterior como interno.

El proyecto es evaluable. El POD de este PBL presenta un diagnóstico con sustento empírico. Los problemas están claramente definidos al igual que los factores que contribuyen a éstos. Se presenta la magnitud de las deficiencias, y las intervenciones propuestas están vinculadas con los problemas que se han identificado en el diagnóstico.

La matriz de resultados tiene lógica vertical y sus impactos, resultados y productos han sido claramente presentados. Sin embargo, uno de los productos no tiene indicador ya que el que se presenta corresponde a un indicador de resultados y no de producto. Alguno de los indicadores de impacto, resultados y productos no son SMART ya que no son lo suficientemente específicos, medibles y realistas. Todos los indicadores tienen línea de base, metas y fuentes de información. Se hace un análisis de beneficios económicos en el cual se estima el ahorro en costo relacionado a el mejoramiento del sistema de transporte logístico. Los supuestos del análisis se especifican y se llevó a cabo un análisis de sensibilidad.

La operación tiene un plan de monitoreo y evaluación y un presupuesto desglosado por actividad. El proyecto se evaluará utilizando una metodología reflexiva. Los riesgos han sido identificados y clasificados por probabilidad de ocurrencia y magnitud. Sin embargo el riesgo relacionado a la sostenibilidad con respecto a que el GdC no persiga con continuidad la puesta en marcha de lo establecido en la Política Nacional Logística (PNL), ha sido clasificada de 1 que corresponde a que la ocurrencia sea casi inexistente, lo cual parecería ser poco realista. Se presentan medidas de mitigación para cada riesgo identificado al igual que indicadores para monitorear su implementación.

MATRIZ DE POLÍTICAS
PROGRAMA DE APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA

OBJETIVOS	MEDIDAS DE POLÍTICA PARA EL PRIMER PROGRAMA	COMPROMISOS INDICATIVOS PARA EL SEGUNDO PROGRAMA
I. Marco General de Políticas Macroeconómicas		
Estabilidad Macroeconómica.	Marco macroeconómico consistente con los objetivos del Programa y con los lineamientos establecidos en la carta de política sectorial.	Se mantiene un marco macroeconómico consistente con los objetivos del Programa y los lineamientos establecidos en la carta de política sectorial, en un todo de acuerdo a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.
II. Marco institucional del sector		
Apoyar el fortalecimiento y consolidación de una estructura institucional relacionada con la logística de cargas capaz de tomar decisiones oportunas y guiar el desarrollo del sector.	<p>Creación del Comité Nacional de Logística de Transporte (CNL, antes COMIFAL), integrado por miembros de los sectores público y privado, el cual se apoyará en la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).</p> <p>La CPL y la UTEL serán las instancias técnicas del CNL y su coordinación ejecutiva estará a cargo de MT y DNP.</p>	<p>El CNL opera regularmente, conforme con su reglamento interno y fija las líneas estratégicas de la Coordinación Programática de Logística (CPL); ésta, a su vez, define el plan de trabajo (PdT) de la UTEL. La UTEL cuenta con recursos para su funcionamiento. El sector privado contribuye a ésta.</p> <p>El PdT, consensuado con el sector privado, se ejecuta regularmente y cuenta con un presupuesto adecuado. El sector privado participa activamente en el PdT, contribuyendo a su seguimiento y financiamiento.</p>
III. Información logística y el Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística		
Contribuir a la mayor integración, calidad, difusión y transparencia de la información sobre la logística de cargas.	El CNL asigna a la CPL-UTEL la función de apoyar al MT y al DNP en el desarrollo de un Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL).	<p>La UTEL eleva una propuesta ante el CNL para la puesta en marcha del ONCL</p> <p>La UTEL apoya al MT en la publicación regular de información estadística relacionada a la logística y el transporte de cargas, en coordinación con el DNP y el DANE.</p> <p>El sector privado brinda apoyo técnico y, eventualmente, financiero, al ONCL.</p> <p>Se cuenta con un plan para integrar al país con la comunidad logística regional (LAC) de tal manera que se promueva el intercambio de información y se establezca un <i>benchmarking</i> para identificación de buenas prácticas.</p>

OBJETIVOS	CONDICIONES DE POLÍTICA PARA EL DESEMBOLSO ÚNICO (US\$ 300 millones - 2011)	OBJETIVOS DE POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO (2012-2013)
IV. Facilitación del comercio exterior		
<p>Promover la agilización y modernización de los procesos regulatorios y comerciales con vistas a mejorar la competitividad e incentivar la integración.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciado el proceso de implementación del sistema de Inspección Física Simultánea (IFS) en puertos • Iniciado el proceso de implementación del sistema de Inspección no Intrusiva (InI) en puertos • Definición de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) • Elaborada la propuesta del nuevo estatuto aduanero (NEA) 	<p>Se consolida el proceso de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) para la información de exportación/importación, fitosanitaria, seguridad, etc.</p> <p>El NEA y el OEA están plenamente vigentes y funcionando.</p> <p>Tanto la IFS como la InI se extienden paulatinamente de los puertos a otros centros de comercio internacional (aeropuertos y pasos de frontera).</p>
V. Tecnología de la información y las comunicaciones		
<p>Ampliar y mejorar el uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en el ámbito de la logística de cargas, promoviendo en particular la modernización del TAC y su posicionamiento a nivel de los estándares internacionales.</p>	<p>La CPL instruye a la UTEL la presentación de un plan de acción para la incorporación de las TIC en los procesos logísticos por parte del DNP, el MITC y el MT.</p>	<p>El plan de acción, presentado como parte de la Matriz de Políticas, se ejecuta de acuerdo a lo establecido, bajo la supervisión del CPL.</p> <p>El plan de acción identifica cadenas de valor para profundizar el análisis e implementa un proyecto piloto.</p>

OBJETIVOS	CONDICIONES DE POLÍTICA PARA EL DESEMBOLSO ÚNICO (US\$ 300 millones - 2011)	OBJETIVOS DE POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO (2012-2013)
VI. Servicios Logísticos		
Profundizar el conocimiento e información del transporte automotor de carga (TAC), para mejorar las políticas aplicadas y su marco regulatorio, facilitando el acceso a la actividad y su operación.	Las bases del Plan Nacional de Desarrollo deberán incluir lineamientos específicos en los temas de vigilancia y control de servicios de transporte y logística, en particular en lo referente a: (i) las funciones propias de la Superintendencia de Puertos y Transporte y propuesta de jerarquización de responsabilidades y priorización de acciones; (ii) la vinculación en los planes de desarrollo territorial de áreas de reserva para actividad logística urbana.	<ul style="list-style-type: none"> • La Superintendencia de Puertos y Transporte ha revisado sus funciones y las ha vuelto más precisas, contando con los recursos adecuados para implementarlas • Los planes de desarrollo territorial incorporan, cuando corresponde, los aspectos logísticos urbanos necesarios para el desarrollo de la actividad logística de manera compatible con las funciones urbanas.
VII. Infraestructura logística especializada		
Apoyar el estudio y desarrollo de plataformas logísticas especializadas integradas con las políticas de infraestructura, movilidad y uso del suelo.	<ul style="list-style-type: none"> • Las bases del PND incluyen lineamientos de política pública para impulsar la creación de plataformas logísticas especializadas y la creación de las gerencias de corredores logísticos como encargadas de articular actores públicos y privados en la gestión de todas las acciones que se realicen sobre un corredor estratégico. • El CNL instruye a la UTEL desarrollar guías para: (i) implementar nodos logísticos estratégicos; (ii) reservar área para actividades logísticas; y (iii) incorporar la actividad logística en los planes de desarrollo territorial. 	<p>El GdC revisa el marco normativo e institucional del sector transporte, en particular del transporte automotor de cargas (TAC). Para ello:</p> <p>Revisa las responsabilidades a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) y ésta comienza a actuar con base a estas nuevas responsabilidades.</p> <p>El MT, en conjunto con los gremios representativos del TAC trabajan conjunta y coordinadamente en la revisión de los aspectos regulatorios (ingreso a la actividad, valor del servicio, contrato entre las partes), la estructura de los servicios prestados y el apoyo público para que el sector evolucione de un proveedor de servicios de transporte a otro donde la actividad ofrezca servicios logísticos de valor agregado.</p> <p>El DNP cuenta con metodologías y apoya a los gobiernos subnacionales en el desarrollo de actividades logísticas: (a) acuerdos interinstitucionales y con proveedores de servicios públicos; (b) ordenamiento territorial y uso del suelo; (c) impacto de la operación de las plataformas en el entorno urbano circundante; (d) modelo de negocios y plan económico y financiero; (e) marco legal y normativo para la concesión y operación de la plataforma logística; (f) incentivos fiscales y financieros para promover estos desarrollos; (g) sistemas de gestión para asegurar que la plataforma provea servicios a la comunidad productiva; (h) esquema institucional que regule la participación pública en el desarrollo de plataformas logísticas; (i) mecanismos de regulación de los servicios a ser provistos; (j) definición de los mecanismos que regulen la captura de valor de inmuebles y predios aledaños a las plataformas (sector “inmologístico”); (k) definición de los esquemas de arbitraje de la operación y gestión de las plataformas, entre otros.</p>

OBJETIVOS	CONDICIONES DE POLÍTICA PARA EL DESEMBOLSO ÚNICO (US\$ 300 millon–s - 2011)	OBJETIVOS DE POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO (2012-2013)
VIII. Innovación y mejores prácticas logístic–s - Logística sostenible (green logistics)		
Promover la adopción de conductas ambientalmente sostenibles en la logística de cargas y lograr una matriz de transporte menos dependiente del modo automotor.	<ul style="list-style-type: none"> • Se cuenta con una política para el análisis de las cuencas fluviales para la mejora de la navegación y su impacto en la estructura de la matriz de transporte • Solicitud oficial, por parte del MT al MAVDT, con la topología de proyectos del sector transporte a incluir en la quinta fase de aprovisionamiento de recursos GEF. • El MT y DNP apoyan el diseño del NAMA de logística y transporte automotor de cargas 	<p>El GdC ha incluido un NAMA (National Appropriate Mitigation Actions) de TAC entre las políticas gubernamentales en materia de cambio climático y su posible envío a la UNFCCC (Acuerdo de Copenhagen)</p> <p>Cuenta con estudios que permiten establecer escenarios de transporte bajos en carbono y actúa para incorporarlo en su políticas sectoriales.</p> <p>Promueve una mayor diversidad en la matriz de transporte, con la inclusión de modos más sostenibles para la movilización de las cargas (fluvial, ferroviario)</p> <p>Tiene en ejecución un plan de acción en materia de logística sostenible y el transporte automotor de cargas: (i) diseño del “SmartWay” para Colombia; y (ii) plan de capacitación de conductores del TAC (“eco-driving”).</p>

COLOMBIA
METAS INDICATIVAS PARA UN POSIBLE SEGUNDO PRÉSTAMO PROGRAMÁTICO
PROGRAMA DE APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA DE COLOMBIA

OBJETIVOS	OBJETIVOS DE POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO (2012-2013)
I. Marco General de Políticas Macroeconómicas	
Estabilidad Macroeconómica	Se mantiene un marco macroeconómico consistente con los objetivos del Programa y los lineamientos establecidos en la carta de política sectorial, en un todo de acuerdo a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.
II. Marco institucional del sector	
Apoyar el fortalecimiento y consolidación de una estructura institucional relacionada con la logística de cargas capaz de tomar decisiones oportunas y guiar el desarrollo del sector	<p>El CNL opera regularmente, conforme con su reglamento interno y fija las líneas estratégicas del Comité Programático de Logística (CPL); éste, a su vez, define el plan de trabajo (PdT) de la UTEL. La UTEL cuenta con recursos para su funcionamiento. El sector privado contribuye a ésta.</p> <p>El PdT, consensuado con el sector privado, se ejecuta regularmente y cuenta con un presupuesto adecuado. El sector privado participa activamente en el PdT, contribuyendo a su seguimiento y financiamiento.</p>
III. Información logística y el Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística	
Contribuir a la mayor integración, calidad, difusión y transparencia de la información sobre la logística de cargas	<p>La UTEL eleva una propuesta ante el CNL para la puesta en marcha del ONCL</p> <p>La UTEL apoya al MT en la publicación regular de información estadística relacionada a la logística y el transporte de cargas, en coordinación con el DNP y el DANE.</p> <p>El sector privado brinda apoyo técnico y, eventualmente, financiero, al ONCL.</p> <p>Se cuenta con un plan para integrar al país con la comunidad logística regional (LAC) de tal manera que se promueva el intercambio de información y se establezca un <i>benchmarking</i> para identificación de buenas prácticas.</p>
IV. Facilitación del comercio exterior	
Promover la agilización y modernización de los procesos regulatorios y comerciales con vistas a mejorar la competitividad e incentivar la integración	<p>Se consolida el proceso de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) para la información de exportación/importación, fitosanitaria, seguridad, etc.</p> <p>El NEA y el OEA están plenamente vigentes y funcionando</p> <p>Tanto la IFS como la InI se extienden paulatinamente de los puertos a otros centros de comercio internacional (aeropuertos y pasos de frontera)</p>

OBJETIVOS	OBJETIVOS DE POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO (2012-2013)
V. Tecnología de la información y las comunicaciones	
Ampliar y mejorar el uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones en el ámbito de la logística de cargas, promoviendo en particular la modernización del TAC y su posicionamiento a nivel de los estándares internacionales	<p>El plan de acción, presentado como parte de la Matriz de Políticas, se ejecuta de acuerdo a lo establecido, bajo la supervisión del CPL.</p> <p>El plan de acción identifica cadenas de valor para profundizar el análisis e implementa un proyecto piloto.</p>
VI. Servicios Logísticos	
Profundizar el conocimiento e información del transporte automotor de carga (TAC), para mejorar las políticas aplicadas y su marco regulatorio, facilitando el acceso a la actividad y su operación.	<ul style="list-style-type: none"> • La Superintendencia de Puertos y Transporte ha revisado sus funciones y las ha vuelto más precisas, contando con los recursos adecuados para implementarlas • Los planes de desarrollo territorial incorporan, cuando corresponde, los aspectos logísticos urbanos necesarios para el desarrollo de la actividad logística de manera compatible con las funciones urbanas.
VII. Infraestructura logística especializada	
Apoyar el estudio y desarrollo de plataformas logísticas especializadas integradas con las políticas de infraestructura, movilidad y uso del suelo	<p>El GdC revisa el marco normativo e institucional del sector transporte, en particular del transporte automotor de cargas (TAC). Para ello:</p> <p>(i) Revisa las responsabilidades a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) y ésta comienza a actuar con base a estas nuevas responsabilidades.</p> <p>(ii) El MT, en conjunto con los gremios representativos del TAC trabajan conjunta y coordinadamente en la revisión de los aspectos regulatorios (ingreso a la actividad, valor del servicio, contrato entre las partes), la estructura de los servicios prestados y el apoyo público para que el sector evolucione de un proveedor de servicios de transporte a otro donde la actividad ofrezca servicios logísticos de valor agregado.</p> <p>El DNP cuenta con metodologías y apoya a los gobiernos subnacionales en el desarrollo de actividades logísticas: (a) acuerdos interinstitucionales y con proveedores de servicios públicos; (b) ordenamiento territorial y uso del suelo; (c) impacto de la operación de las plataformas en el entorno urbano circundante; (d) modelo de negocios y plan económico y financiero; (e) marco legal y normativo para la concesión y operación de la plataforma logística; (f) incentivos fiscales y financieros para promover estos desarrollos; (g) sistemas de gestión para asegurar que la plataforma provea servicios a la comunidad productiva; (h) esquema institucional que regule la participación pública en el desarrollo de plataformas logísticas; (i) mecanismos de regulación de los servicios a ser provistos; (j) definición de los</p>

OBJETIVOS	OBJETIVOS DE POLÍTICAS DE MEDIANO PLAZO (2012-2013)
	mecanismos que regulen la captura de valor de inmuebles y predios aledaños a las plataformas (sector “inmologístico”); (k) definición de los esquemas de arbitraje de la operación y gestión de las plataformas, entre otros.
VIII. Innovación y mejores prácticas logísticas - Logística sostenible (green logistics)	
Promover la adopción de conductas ambientalmente sostenibles en la logística de cargas y lograr una matriz de transporte menos dependiente del modo automotor	<p>El GdC ha incluido un NAMA (<i>National Appropriate Mitigation Actions</i>) de TAC entre las políticas gubernamentales en materia de cambio climático y su posible envío a la UNFCCC (Acuerdo de Copenhagen)</p> <p>Cuenta con estudios que permiten establecer escenarios de transporte bajos en carbono y actúa para incorporarlo en su políticas sectoriales.</p> <p>Promueve una mayor diversidad en la matriz de transporte, con la inclusión de modos más sostenibles para la movilización de las cargas (fluvial, ferroviario)</p> <p>Tiene en ejecución un plan de acción en materia de logística sostenible y el transporte automotor de cargas: (i) diseño del “<i>SmartWay</i>” para Colombia; y (ii) plan de capacitación de conductores del TAC (“<i>eco-driving</i>”).</p>

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/11

Colombia. Préstamo ____/OC-CO a la República de Colombia
Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Colombia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de apoyo a la política nacional logística. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$300.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el __ de _____ de 2011)

LEG/SGO-CO-36146605-11