



MEMORANDO

Clasificación de Archivo: PO-CO-L1090-Rpt-Perm
(idbdos36758314)

INE/I60/2012

Fecha: 28 de marzo de 2012

Aprobación:

Javier Game (a.i.)
Representante, CAN/CCO

Néstor Roa
Jefe de División, INE/TSP

Asunto:

COLOMBIA, Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística (CO-L1090)
Préstamo 2540/OC-CO. Informe de Terminación de Proyecto (PCR).
Memorando de Aprobación.

Proceso QRR

El Informe de Terminación de Proyecto (PCR) fue distribuido electrónicamente a QRR solicitando comentarios con fecha de vencimiento 20 de marzo de 2012. Los comentarios y las acciones acordadas han sido documentados en la minuta adjunta y se encuentran reflejados en el documento PCR.

Asuntos no resueltos

No existen asuntos pendientes de resolver.

Próximo paso

Posterior a la aprobación del presente PCR, desde las oficinas de la Representación en Colombia, enviarán una carta a las Autoridades Nacionales/Organismo Ejecutor con la finalidad de solicitar su no objeción a la publicación del documento y sus anexos en la página web del Banco. Se le otorgará un plazo de 45 días calendario.

Documentos Incluidos

- Informe de Terminación de Proyecto (PCR)
- Anexo I – Evaluación del Prestatario
- Anexo II – Matriz de Políticas
- Anexo III – Matriz de Resultados
- Anexo IV – Acta de Taller de Cierre
- Minuta de Revisión de Calidad y Riesgo QRR



Informe de Terminación de Proyecto

Préstamos en Apoyo a Reformas de Política (PBL) PCR

NOMBRE DEL PROYECTO:	Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística
PAÍS:	República de Colombia
SECTOR/SUBSECTOR:	Transporte/Logística
EQUIPO DE PROYECTO ORIGINAL:	Rodolfo Huici, jefe de equipo; Pablo Guerrero; Vera Lucia Vicentini; Natalia Sanz (INE/TSP); Daniel Torres Gracia (TSP/CCO); Jessica Luna; Krista Lucenti (INT/INT); Diego Buchara (LEG/SGO); y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).
NÚMERO DE PRÉSTAMO (S):	2540/OC-CO
NÚMERO DE PROYECTO(S):	CO-L1090
FECHA DEL QRR:	13 DE MARZO DE 2012.
FECHA DE APROBACIÓN FINAL DEL PCR:	28 de Marzo de 2012

PCR EQUIPO:

Autor Principal y Miembros Sergio Deambrosi (TSP/CCO); Andrea Marcela Giraldo Ayala (CAN/CCO); Manuel Rodríguez Porcel (CAN/CCO); y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).

Participó Departamento Nacional de Planeación, Dirección de infraestructura y Energía Sostenible (DIES).

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN BÁSICA	1
II.	EL PROYECTO	1
	A.Contexto del Proyecto	1
	B.Descripción del Proyecto	3
	1. Marco Macroeconómico	3
	2. Estructura Institucional	3
	3. Información logística y Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL)	3
	4. Facilitación del comercio exterior	4
	5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC)	4
	6. Servicios Logísticos	4
	7. Infraestructura logística especializada	4
	8. Logística sostenible	4
	C.Revisión de la Calidad del Diseño (No aplica)	5
III.	RESULTADOS	5
	A.Efectos Directos	5
	B.Externalidades	6
	C.Desembolsos	6
	D.Productos	6
	1. Marco Macroeconómico:	7
	2. Estructura Institucional:	8
	3. Información logística y Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL):	9
	4. Facilitación del comercio exterior:	9
	5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC):	9
	6. Servicios Logísticos:	10
	7. Infraestructura logística especializada:	11
	8. Logística sostenible (green logistics):	12
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	13
	A.Análisis de los factores críticos	13
	B.Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora	13
	C.Desempeño del Banco	13
V.	SOSTENIBILIDAD	14
	A.Análisis de Factores Críticos	14
	B.Riesgos Potenciales	16
	C.Capacidad Institucional	16

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	17
A. Información sobre Resultados	17
B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post.....	17
VII. LECCIONES APRENDIDAS	18

ANEXOS

ANEXO I:	Evaluación del Prestatario
ANEXO II:	Matriz de Políticas
ANEXO III:	Matriz de Resultados
ANEXO IV:	Acta de Taller de Cierre
ANEXO V:	<u>Condiciones Especiales- Medidas de Política, Medios de Verificación y evidencias de Cumplimiento.</u> (link)

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

CDL	Comité de Dirección Logística
CNC	Comisión Nacional de Competitividad
CNL	Comité Nacional de Logística
CONPES	Consejo Nacional de política Económica y Social
CPL	Coordinación Programática de Logística
CUCI	Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional de las Naciones Unidas
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística de Colombia
DNP	Departamento Nacional de Planeación
DTF	Depósito a Término Fijo
GdC	Gobierno de Colombia
GEF	Global Environmental Fund
GEI	Gases Efecto Invernadero
IFS	Sistemas de Inspección Física Simultánea
INI	Inspección no Intrusiva
IPC	Índice de Precios al Consumidor
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
MCIT	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
MT	Ministerio de transporte
NAMA	National Appropriate Mitigation Action
NEA	Nuevo Estatuto Aduanero
OEA	Operador Económico Autorizado
ONLC	Observatorio Nacional de Logística de Cargas
PGN	Presupuesto General de la Nación
POD	Propuesta de Desarrollo de la Operación
POT	Planes de Ordenamiento Territorial
TAC	Transporte Automotor de Cargas
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UTEL	Unidad Técnica de Ejecución Logística
UVR	Unidad Valor Real (índice)

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)	
NO. PROYECTO: CO-L1090	TÍTULO: Programa de Apoyo a la Política Nacional logística
Programático <input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No Primera operación: 2540/OC-CO	
Prestatario: República de Colombia Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Coordinador Técnico del Programa: Departamento Nacional de Planeación.	Fecha aprobación Directorio: 29 de junio de 2011 Fecha efectividad contrato préstamo: 7 de septiembre de 2011 Fecha elegibilidad primer desembolso: 22 de noviembre de 2011
Préstamo (s): 2540/OC-CO Instrumento de Préstamo: [PBL] Policy Based Loan Sector: Logística	1) Meses en ejecución * desde aprobación: 5 * desde efectividad del contrato: 2 2)
	Períodos de desembolso: Fecha original desembolso final: 7 de septiembre de 2012 Fecha actual desembolso final: 7 de septiembre de 2012 Extensión acumulativa (meses): 0
Equidad Social (SEQ): Sí	Section .01 3) Clasificación ambiental: De acuerdo con la Directiva B13 de la política ambiental del Banco, los PBL no requieren clasificación. En estado de "Alerta" Está el proyecto "en alerta" por PAIS: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

A. Contexto del Proyecto

- 2.1 La economía colombiana ha presentado en los últimos años un escenario de fuerte mejora de su situación financiera y macroeconómica, mostrando una considerable fortaleza entre 2002 y 2008, con tasas promedio de crecimiento anual de 4,7%; la recesión económica mundial afectó este comportamiento, reduciendo la tasa de crecimiento del PIB a 0,4% en 2009, impulsada en el último trimestre por el crecimiento del gasto público en obras civiles y la reactivación del consumo interno. En materia fiscal, Colombia enfrenta un desbalance, generado por la desaceleración de la economía y la consecuente reducción de ingresos tributarios, sumados al incremento del gasto por la política anticíclica. El déficit del gobierno central pasó de -2,3% a -4,1% del PIB entre 2008 y 2009; para 2010, el GdC estimó un déficit de -4,5%.
- 2.2 El transporte terrestre estructura el comercio interior de Colombia. Aunque el estado de las carreteras es central, lograr un sistema de transporte multimodal se ha

convertido en un punto clave para reducir los costos de transporte y mejorar el desempeño logístico y la competitividad. La Ley 1.150 de 2007, que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, establece la importancia de “una política encaminada al crecimiento económico alto y sostenido en el marco del emprendimiento y la competitividad; con un crecimiento en la infraestructura, en especial en el transporte, abastecimiento energético y las tecnologías de la comunicación, y un marco institucional y político que sea propicio para el crecimiento”.

- 2.3 El GdC ha impulsado iniciativas de fomento al crecimiento, dentro de las cuales se encuentran el CONPES 3547 Política Nacional Logística (PNL) y el CONPES 3489 Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, los cuales establecen el marco general de las políticas y líneas de acción en esos ámbitos. La PNL promueve mejores prácticas en logística y transporte, e identifica la debilidad institucional y la insuficiente información como factores decisivos que impiden un mejor desempeño. La estructura institucional de la PNL está bajo el Sistema Nacional de Competitividad y su Comisión Nacional de Competitividad (CNC), ambos con importante representación pública y privada.
- 2.4 La CNC conformó un Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte (Comifal). El Comifal analiza y estudia los procedimientos, pasos y costos involucrados en el intercambio comercial, con el fin de adoptar las medidas necesarias para optimizar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior; sus acciones no se limitan al comercio exterior sino que incluyen el comercio doméstico y las acciones logísticas necesarias para su desarrollo. El Departamento Nacional de Planeación (DNP) actúa como secretaría técnica.
- 2.5 El Banco aprobó el 29 de junio de 2011 el financiamiento del Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística, por hasta US\$300 millones. La operación consistió en un Préstamo de Apoyo a Reformas de Política conceptualizado bajo la modalidad programática. El contrato de préstamo (2540/OC-CO) se suscribió el 7 de septiembre de 2011. Es la primera de dos operaciones consecutivas de un tramo cada una, que tienen vínculos técnicos entre sí, pero son financiadas independientemente. El cumplimiento de las condiciones previas del PBL culminó en un largo e intenso período de preparación de la operación en apoyo de la Política Nacional Logística, donde se contribuyó sustancialmente al desarrollo de la capacidad institucional y técnica de los organismos gubernamentales responsables de su implementación; y será también la base para dar continuidad al diálogo del Banco con el GdC en la operación siguiente, prevista inicialmente para fines de 2013 o principios de 2014. Su objetivo será apoyar al GdC en dar continuidad a los planes y programas que deriven de la primera operación y en profundizar la mejora de los servicios logísticos y de transporte de cargas, tanto aquéllos orientados al mercado interno como los que buscan ampliar la presencia del comercio exterior (importaciones y exportaciones) en el conjunto de la economía.

B. Descripción del Proyecto

(i) Objetivo(s) del Desarrollo

- 2.6 El Programa tuvo como objetivo general fortalecer y consolidar el sector logístico de cargas y la facilitación comercial a través de la profundización y ampliación de las propuestas establecidas en la Política Nacional Logística. Los objetivos específicos son: (i) profundizar el conocimiento de la logística tanto a nivel local como regional aplicando estándares internacionales en las operaciones logísticas; (ii) fortalecer la coordinación interinstitucional, favoreciendo la asignación más eficiente de los recursos; (iii) fomentar la participación del sector privado en las discusiones y propuestas de política en el ámbito logístico; (iv) incorporar mejores prácticas logísticas, tanto operativas como de sostenibilidad ambiental; y (v) profundizar los temas logísticos asociados a la facilitación del comercio.

(ii) Componentes

- 2.7 Las reformas contempladas en el Programa se clasificaron y priorizaron en ocho componentes; a continuación se describe el objetivo de cada uno de ellos.

1. Marco Macroeconómico

- 2.8 El objetivo de este componente es apoyar y facilitar la implementación del Programa, manteniendo un marco macroeconómico acorde con sus objetivos y lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.

2. Estructura Institucional

- 2.9 Este componente tiene por objetivo apoyar la consolidación del Marco institucional del sector bajo el Comité Nacional de Logística de Transporte (COMIFAL). Se busca reforzar la representación pública y privada en éste, y fortalecer su capacidad técnica, operativa y de seguimiento a través de la puesta en marcha de la Coordinación Programática de Logística (Comité de Dirección Logística -CDL), encargada de orientar y brindar asesoramiento, y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL), conformada por funcionarios del Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, encargada de los aspectos técnicos y operativos. Se busca contar con una estructura institucional robusta, técnica, profesional y financieramente, flexible, esencial para instrumentar las acciones establecidas en la PNL.

3. Información logística y Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL).

- 2.10 Este componente tiene por objetivo mejorar la disponibilidad de información, mediante la creación de un ONCL, lo que ayudará a la sistematización de la información del transporte de cargas y la logística, impulsando actividades hoy insuficientemente desarrolladas, tales como tareas analíticas vinculadas a: (i) la caracterización de los ciclos y operaciones logísticas de transporte de carga, (ii) las relaciones entre los

diferentes agentes logísticos que intervienen en la cadena, (iii) el diseño conceptual del sistema de desempeño logístico, (iv) las políticas públicas para desarrollar y difundir indicadores de desempeño logísticos y del Índice de Costos Logísticos a partir del diseño de indicadores del Registro Nacional de Despacho de Carga RNDC; y por último, (v) propagar mejor formación y capacitación de funcionarios del sector privado y público..

4. Facilitación del comercio exterior

- 2.11 Este componente tiene por objetivo profundizar las acciones que el GdC realiza en cuanto a facilitación del comercio, en particular: (i) Ventanilla Única de Comercio Exterior; (ii) Inspección Física Simultánea de Mercancías e Inspección no Intrusiva en puertos, coordinación interinstitucional y capacitación de funcionarios; (iii) Operador Económico Autorizado; y (iv) actualización del Estatuto Aduanero.

5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC)

- 2.12 Este componente se focaliza en expandir el uso de TIC en los procesos logísticos y mejorar la eficiencia de las operaciones comerciales, a la vez que en promover una serie de políticas públicas que incentivarán prácticas operacionales y eficiencia del sector privado a través de su uso, en particular en nodos logísticos (puertos e infraestructuras de exportación). Se busca desarrollar 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.

6. Servicios Logísticos

- 2.13 Este componente tiene por objetivo profundizar el conocimiento e información del transporte automotor de cargas (TAC), para mejorar las políticas aplicadas y su marco regulatorio, facilitando el acceso a la actividad y su operación; otras áreas incluyeron 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 logísticas y los corredores logísticos utilizados.

7. Infraestructura logística especializada.

- 2.14 Este componente impulsa las acciones en materia de desarrollo de plataformas logísticas y pasos de frontera. En el primer caso, busca vincular aquéllas con aspectos tales como planes de ordenamiento territorial (POT) y reserva de áreas físicas de actividad logística.

8. Logística sostenible.

- 2.15 Este componente se dirige a desarrollar e implementar políticas que reduzcan la contribución del transporte de cargas a las emisiones de gases efecto invernadero (GEI); así, el Programa promueve políticas que favorezcan modos alternativos de transporte (férreo, fluvial) y mejoras tecnológicas, operativas y regulatorias del TAC.

Asimismo, se apoya el desarrollo de un plan de acción en materia de logística y transporte automotor de cargas sostenibles (diseño del “SmartWay” para Colombia) y en un plan de capacitación de conductores (“eco-driving”).

C. Revisión de la Calidad del Diseño (No aplica)

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

A. Efectos Directos

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)	
<p>Objetivo General del Programa: Fortalecer y consolidar el sector logístico de cargas y la facilitación comercial a través de la profundización y ampliación de las propuestas establecidas en la Política Nacional Logística.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>1. Marco macroeconómico: Asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa y con los lineamientos establecidos en la carta de política sectorial. El componente 1 se aplica a condiciones previas a desembolsos y no a resultados del programa.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>2. Estructura institucional: El Comité Nacional de Logística (CNL), la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica Ejecución Logística (UTEL) contribuyen para mejorar la competitividad logística.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>3. Información logística y el Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL): El observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística contribuye para mejorar el acceso a la información y la toma de decisión.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>4. Facilitación del comercio exterior: Los procesos de inspección en operación han contribuido para incrementar la seguridad, incrementar la agilidad y bajar los costos de importación y exportación.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC): La información de trazabilidad de carga, a partir de los sistemas implementados, ha contribuido para reducir la evasión y mejorar la agilidad de los procesos de exportación.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>6. Servicios logísticos: Las nuevas funciones implementadas permiten la incorporación del tema Logística en los planes de desarrollo.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>7. Infraestructura logística especializada: Las políticas y guías implementadas incentivan el desarrollo de proyectos de infraestructura especializada.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
<p>8. Logística sostenible: El plan de trabajo implementado ha contribuido para generar proyectos concretos de reducción de GEE.</p> <p><u>Clasificación:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable MP, <input checked="" type="checkbox"/> Probable P, <input type="checkbox"/> Poco Probable, <input type="checkbox"/> Improbable.</p>	
Reformulación: <input checked="" type="checkbox"/> N/A	
Reajuste ISDP: <input checked="" type="checkbox"/> N/A	
<p align="center">Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD):</p> <p><input type="checkbox"/> Muy Probable(MP) <input checked="" type="checkbox"/> Probable (S) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (MI)</p>	

El objetivo general del Programa es fortalecer y consolidar el sector logístico de cargas y la facilitación comercial a través de la profundización y ampliación de las propuestas establecidas en la Política Nacional Logística. Los objetivos específicos son: (i) profundizar el conocimiento de la logística tanto a nivel local como regional aplicando estándares internacionales en las operaciones logísticas; (ii) fortalecer la coordinación interinstitucional, favoreciendo la asignación más eficiente de los recursos; (iii) fomentar la participación del sector privado en las discusiones y propuestas de política en el ámbito logístico; (iv) incorporar mejores prácticas logísticas, tanto operativas como de sostenibilidad ambiental; y (v) profundizar los temas logísticos asociados a la facilitación del comercio.

Se espera contribuir al cumplimiento de los objetivos de equidad, eficiencia, calidad y sostenibilidad, y al logro de las metas de aplicación de estándares internacionales en las operaciones, mediante una asignación eficiente de recursos e incorporando las mejores prácticas operativas mediante ajustes a la normatividad, a las políticas y al marco regulatorio e institucional.

El programa lleva a cabo la expedición de diferentes reformas, ajustes institucionales y alineamientos del PND, los cuales permitirán contar con los instrumentos necesarios para el cumplimiento de los resultados esperados, al final del programa.

Los productos y resultados de la implementación pueden encontrarse en la Matriz de resultados del Programa (Anexo B). Para alcanzar muchos de los resultados esperados, el ciclo completo de las reformas propuestas en el enfoque programático, estimado en 4 años, deberá haber finalizado. Las acciones adoptadas, sin embargo, en su mayoría contenidas en la ley del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, permiten afirmar que se ha iniciado el proceso necesario para alcanzar estos objetivos, se cuenta con las bases para ejecutar los cambios técnicos propuestos, y con las principales instituciones responsables ya constituidas.

Estrategia de País:

La estrategia del Banco al momento de diseñar el Programa establecía su acción al apoyo de los esfuerzos para obtener un mayor crecimiento, promover el empleo, reducir la pobreza y mejorar la equidad. Las líneas estratégicas que ha propuesto el Gobierno de Colombia para la Logística, dentro del marco del sector transporte, se alinean íntegramente con la estrategia del BID (Documento “Estrategia de País del BID 2011- 2014”, en preparación durante la formulación del Programa y aprobada en febrero 2012). 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 PND van dirigidos a disminuir el rezago en infraestructura, a mejorar y optimizar la calidad de los servicios de transporte y soporte logístico, para la dinamización de la economía y acompañamiento del crecimiento del país de manera sostenible social y ambientalmente. En este marco, los objetivos estratégicos del Banco se focalizan en la implementación de la Política Nacional de Logística, enfocada a la eficiencia en la prestación de los servicios de transporte de carga, el desarrollo de infraestructura logística especializada, la promoción de la intermodalidad y el desarrollo de infraestructura en zonas de frontera. El objetivo de la política es consolidar el marco institucional y de información, fomentar el desarrollo de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE), plataformas logísticas y pasos de frontera, la modernización empresarial y la operación sostenible del sector de carga, la navegabilidad de la red fluvial y la articulación intermodal, buscando reducir los costos logísticos de las empresas y la mejora de las condiciones de logística, fijando para ello una serie de indicadores de seguimiento de estos objetivos.

El Programa se centra en el cumplimiento de la estrategia, centrado en contribuir al desarrollo de la capacidad institucional y técnica de los organismos gubernamentales responsables de su implementación, dirigidos a fomentar la participación del sector privado, fortaleciendo la coordinación interinstitucional, incorporando mejores prácticas logísticas, tanto operativas como de sostenibilidad, que faciliten y potencien las relaciones del comercio.

B. Externalidades

La interacción de los expertos y especialistas del BID, los expertos contratados y los funcionarios públicos del MHCP y DNP han facilitado la discusión para la incorporación de nuevas metodologías y procedimientos para los actores relacionados con la Logística dentro del sector Transporte.

C. Desembolsos

TRAMOS DE DESEMBOLSO				
TRAMOS (Tramo Único)	Monto (US\$)	Fecha Esperada	Fecha Actual	Dispensa Otorgada Si/No
1	US\$ 300,000,000	7 de septiembre de 2012	27 de Noviembre de 2011	NO
La fecha esperada, corresponde a la fecha que vence el desembolso, un año posterior a la firma del préstamo. El Gobierno Nacional solicitó el mismo en las fechas indicadas.				

D. Productos

3.1 Los productos y resultados de la implementación del Programa pueden encontrarse en la Matriz de resultados del Programa (Anexo B). Se espera alcanzar los mismos al

cabo de los cuatro (4) primeros años de iniciada la implementación de la operación. Mientras tanto, las acciones de política sectorial que permitieron realizar el desembolso único de los recursos se estructuraron en 14 condiciones de política (condiciones especiales previas del Contrato de Préstamo). A seguir se indican dichas acciones alcanzadas y su cumplimiento:

1. Marco Macroeconómico:

- 3.2 Que se mantenga un marco general de política macroeconómica conducente al logro de los objetivos del Programa y consistente con los lineamientos establecidos en la Carta de Política Sectorial.
- 3.3 La Evaluación Macroeconómica Independiente del Banco para Colombia concluye que el marco de políticas macroeconómicas es apropiado y consistente con los objetivos para préstamos basados en políticas o préstamos programáticos.
- 3.4 La economía colombiana logró sortear la crisis de 2009 y muestra señales de una rápida recuperación. Las políticas fiscales y monetarias contracíclicas llevadas a cabo por el gobierno permitieron a Colombia mitigar el impacto adverso de los choques externos. El Gobierno ha anunciado el retiro gradual de las medidas de estímulo y el ajuste fiscal. En 2010, la economía regresó a los niveles de crecimiento promedio de los últimos cinco años, con un tasa de 4,3%, gracias a la recuperación del consumo y la inversión, en un ambiente de baja inflación, consistente con el rango meta establecido por el banco central. Por su parte la situación fiscal mejoró llegando a un déficit de 3,9% del PIB del gobierno central, inferior al inicialmente esperado. Para 2011 se prevé una tasa de crecimiento de alrededor del 5%. En agosto, la inflación alcanzaba 3,3%, impulsada por (i) las fuertes lluvias e inundaciones que han afectado la producción y la distribución de productos agropecuarios y (ii) el aumento de los precios internacionales de alimentos, que se intensificó desde noviembre de 2010. Se proyecta que la inflación se mantendrá cerca de la banda superior del rango meta (2-4%) en 2011.
- 3.5 Las perspectivas para 2012-13 son favorables. Persisten factores positivos que contribuirán a la consolidación de la recuperación económica, tales como: (i) el fortalecimiento del consumo y la inversión estimulados por las bajas tasas de interés y la abundancia de crédito; (ii) la recuperación del mercado laboral reflejado en la progresiva reducción de la tasa de desempleo; y (iii) los programas de gasto público para atender la emergencia invernal. Durante los últimos meses se registró una volatilidad importante del tipo de cambio y en el mercado accionario colombiano, por las turbulencias financieras internacionales recientes. La incertidumbre respecto de la evolución de las economías desarrolladas podría afectar negativamente, por una menor demanda mundial, las perspectivas de crecimiento para 2012. Sin embargo, se prevé un sólido desempeño de la demanda interna. La inflación para 2012-13 se estima alrededor de 3%. Se prevé que la política fiscal empiece respaldando a la política monetaria, con una desaceleración del crecimiento del gasto público.

- 3.6 La evaluación concluye que la economía colombiana no enfrenta en el mediano plazo problemas de sostenibilidad fiscal y externa. En particular, el análisis de la evolución de los precios concluye que no existen riesgos relevantes de que la trayectoria futura de los precios sea inconsistente con la estabilidad macroeconómica en el mediano plazo. Asimismo, el análisis de sostenibilidad externa indica que no existen riesgos relevantes en el mediano plazo y que la posición de liquidez internacional sería suficiente para enfrentar choques externos severos. Por otro lado, se concluye que, con la implementación de las reformas previstas y el ajuste fiscal, Colombia no enfrenta riesgos de sostenibilidad fiscal, que la trayectoria esperada para su deuda pública total en el mediano plazo es estable, y que el dinamismo reciente mostrado por el sistema financiero no representa un factor de riesgo en la medida que muestra un crecimiento a tasas moderadas, con provisiones adecuadas y un nivel de cartera vencida poco preocupante. De esta manera se concluye que no existen riesgos de relevancia en el corto y el mediano plazo que puedan afectar la estabilidad financiera de Colombia.
- 3.7 En virtud del buen manejo macroeconómico, en marzo de 2011, la deuda del país recibió la calificación de grado de inversión por parte de S&P, que subió la calificación de la deuda del país a BBB-, desde BB+ y mantiene la perspectiva estable. La expectativa hacia el futuro es que se mantengan tasas de crecimiento entre 4,5 y 5,0%. En el primer semestre Colombia recuperó el grado de inversión después de 12 años.
- 3.8 El Fondo Monetario Internacional en su Artículo IV felicitó a las autoridades colombianas por sus acertadas políticas macroeconómicas y los sólidos marcos institucionales. Los directores celebraron las recientes reformas legislativas que buscan seguir reforzando el marco fiscal a mediano plazo, como la adopción de una regla fiscal para el gobierno central.

2. Estructura Institucional:

- 3.9 Que se haya creado el Comité Nacional de Logística (“CNL”), el cual se apoyará en la Coordinación Programática de Logística (“CPL”) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (“UTEL”) como sus instancias técnicas.
- 3.10 La Comisión Nacional de Competitividad (CNC), en su reunión del 21 de diciembre de 2010, creó el Comité Nacional de Logística de Transporte (CNLT), cuyo objetivo general es el de articular y dar seguimiento a la implementación de la Política Nacional de Logística. En dicha reunión, la CNC conformó también el Comité Programático de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).
- 3.11 Que el Ministerio de Transporte (“MT”) y el DNP ejerzan la coordinación ejecutiva del CNL.
- 3.12 El acta de creación del CNL establece que su coordinación ejecutiva será ejercida por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte (MT), con el apoyo de la Alta Consejería para la Gestión Pública y Privada.

3. Información logística y Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL):

- 3.13 Que el CNL haya asignado a la UTEL la función de gestionar el desarrollo de un Observatorio Nacional de Logística de Cargas (“ONLC”).
- 3.14 En la segunda reunión de la CPL, del 6 de mayo de 2011, el MT y el DNP presentaron una propuesta unificada acerca del alcance del ONLC y su articulación con el Observatorio Nacional de Competitividad.
- 3.15 Se puso en marcha por parte del MT el sistema de información para la regulación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, el cual incluye herramientas para el procesamiento de la información contenida en los Manifiestos de Carga (informe de consultoría para la implementación del SIRTCC presentado y certificación del Viceministro).

4. Facilitación del comercio exterior:

- 3.16 Que se haya avanzado en el proceso de la implementación en puertos, de los Sistemas de Inspección Física Simultánea (“IFS”) y de Inspección no Intrusiva (“InI”).
- 3.17 El 28 de mayo de 2011 el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MCIT) envió al DNP un informe acerca de la automatización de la IFS y los avances realizados en materia de INI.
- 3.18 Que se haya definido la figura del Operador Económico Autorizado (“OEA”).
- 3.19 La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) preparó un proyecto de decreto (documento borrador, con fecha 17 de abril de 2011) por el cual se implementa el Operador Económico Autorizado (OEA). El decreto será refrendado por los ministros de Hacienda y Crédito Público, de Defensa Nacional, de Agricultura y Desarrollo Rural, de la Protección Social, de Comercio, Industria y Turismo, y de Transporte.
- 3.20 Que se haya elaborado la propuesta del Nuevo Estatuto Aduanero (“NEA”)
- 3.21 La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) preparó un proyecto de decreto por el cual se implementa el Nuevo Estatuto Aduanero (NEA) en Colombia.

5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC):

- 3.22 Que la CPL haya instruido a la UTEL para que presente un plan de acción para la incorporación de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (“TIC”) en los procesos logísticos por parte del DNP, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (“MCIT”) y el MT.

- 3.23 Se define en el PND 20140 – 2014, como lineamiento estratégico, la necesidad de integrar las TIC en procesos logísticos.
- 3.24 En la segunda reunión de la CPL, del 6 de mayo de 2011, el MT y el DNP presentaron una propuesta acerca del mejoramiento del uso del TIC en logística, con base en los lineamientos estratégicos Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014 que incluyen la necesidad de integrar las TIC en procesos logísticos

6. Servicios Logísticos:

- 3.25 Que las bases del Plan Nacional de Desarrollo incluyan 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; y (ii) la vinculación en los planes de desarrollo territorial de áreas de reserva para actividad logística urbana.
- 3.26 Definición de lineamientos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo (2010-2014) para el acompañamiento al sector transporte en el desarrollo de la metodología que les permita consolidarse como un sector de clase mundial:

Ley 1450, sancionada el 16 de junio de 2011.

- Con relación a la Superintendencia de Puertos y Transporte:

“Artículo 89. Superintendencia de Puertos y Transporte. Amplíese el cobro de la tasa establecida en el artículo 27, numeral 2 de la Ley 1ª de 1991, a la totalidad de los sujetos de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte, para cubrir los costos y gastos que ocasionen su funcionamiento y/o inversión.

Aquellos sujetos de los cuales se le han ampliado el cobro de la tasa a la cual hace referencia el presente artículo, pagarán por tal concepto una tasa por la parte proporcional que les corresponda según sus ingresos brutos, en los costos anuales de funcionamiento y la inversión de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual no podrá ser superior al 0,1% de los ingresos brutos de los vigilados.”

- Con relación a los planes de desarrollo territorial de áreas de reserva para actividad logística urbana:

“Artículo 87. Infraestructuras logísticas especializadas. Las infraestructuras logísticas especializadas son áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, el transporte, manipulación y distribución de mercancías, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional.

Las infraestructuras logísticas especializadas, contemplan los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

Parágrafo. En los procesos de revisión y ajuste de los planes de ordenamiento territorial se podrán determinar los terrenos destinados a la localización de infraestructuras logísticas especializadas en suelo urbano, de expansión urbana y rural.”

- 3.27 Presentación por parte del Gobierno Nacional (MT, MCIT y DNP) y el Consejo Privado de Competitividad a los gremios del sector sobre el Programa de Transformación Productiva del MCIT
- 3.28 Realización de las Mesas de Política en Acción convocada por el Ministerio de Transporte y presentaciones realizadas a los gremios del sector.

7. Infraestructura logística especializada:

- 3.29 Que las bases del Plan Nacional de Desarrollo (“PND”) incluyan 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 a los actores públicos y privados en la gestión de todas las acciones que se realicen sobre un corredor estratégico.
- 3.30 Lineamientos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo (2010-2014) incluyen el diseño de herramientas para la articulación de desarrollos logísticos con la planificación territorial de los municipios.
- 3.31 Las Bases del PND (capítulo III. Crecimiento sostenible y competitividad; 2) infraestructura para la competitividad; a) servicios de transporte y logística; 1) desarrollo logístico: marco institucional e información logística) establecen en materia de Promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) que “la articulación del sector público y privado se estimulará a partir de la conformación de los espacios adecuados de diálogo y concertación en los que se integren los esfuerzos de ambas partes para apalancar grandes proyectos. El desarrollo de ILE estará a cargo del sector privado y será promocionado por el Gobierno nacional. Así mismo, se estudiarán las siguientes alternativas de fomento de estos proyectos: (1) adquisición y concesión de los terrenos identificados como aptos para la construcción de ILE; (2) declaración de las ILE dentro del régimen de zonas francas; (3) declaración de los terrenos aptos para el desarrollo de ILE como de interés nacional y utilidad pública; (4) cofinanciación de la inversión necesaria para adelantar el proyecto; (5) participación pública dentro del modelo de gestión de la ILE; entre otras.”
- 3.32 Lineamientos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo (2010-2014) incluyen en el capítulo “Ciudades Amables” la articulación de los desarrollos logísticos con Planes de Movilidad como lineamiento y la conformación de las gerencias de corredores logísticos.
- 3.33 Que el CNL haya instruido a la UTEL para que ésta desarrolle las guías para: (i) la implementación de nodos logísticos estratégicos; (ii) la reserva de áreas para actividades logísticas; y (iii) la incorporación de la actividad logística en los planes de desarrollo territorial.
- 3.34 Con fecha 11 de mayo de 2011, en carta del CPL claramente se establece que el GdC desarrollará guías metodológicas con vistas a que las entidades territoriales: (1) articulen los proyectos logísticos con otros instrumentos de ordenamiento territorial; (2) implementen nodos logísticos estratégicos; (3) reserven áreas para actividades logísticas; y (4) incorporen en sus planes de desarrollo territorial las actividades logísticas.
- 3.35 Desarrollo del estudio para el mejoramiento y optimización de los pasos de frontera en Rumichaca y San Miguel. El estudio fue desarrollado en conjunto con el Gobierno de

Ecuador, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA y financiado por el BID. Las fases del estudio fueron de Diagnóstico e Identificación de Alternativas y de Prefactibilidad de las alternativas. En la ejecución del estudio participaron las entidades que ejercen control en ambos pasos de frontera. Las alternativas a desarrollar en cada uno de los pasos de frontera fueron avaladas en consenso por los países y serán ratificadas a través de Acuerdos Marco

8. Logística sostenible (green logistics):

- 3.36 Que se haya presentado al Banco una propuesta de 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.
- 3.37 Definición de lineamientos estratégicos en el Plan Nacional de Desarrollo PND 2010-2014 sobre sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático, como parte de la política de infraestructura y servicios de transporte.
- 3.38 Firma de convenio de cooperación técnica entre el MT y el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (COLCIENCIAS), para desarrollar un Programa Estratégico de Ciencia, Tecnología, e Innovación en Infraestructura, Transporte y Logística, a través de los esfuerzos conjuntos, orientados a promover la investigación y la consolidación de capacidades propias del sector.
- 3.39 Con apoyo de la Cooperación Técnica no Reembolsable ATN/OC-12350-CO (CO-T1238) “Apoyo a la Expansión del Modo Fluvial”, el Ministerio de Transporte y el DNP elaborarán una Política Nacional Fluvial que se enfocará en potenciar la integración modal, reducir costos logísticos y disminuir la emisión de gases efecto invernadero. La Política Nacional Fluvial estará compuesta por: (i) el establecimiento de la estrategia de desarrollo de las vías fluviales, las actividades a corto, mediano y largo plazo que fomenten la intermodalidad y la estructuración a nivel de prefactibilidad de las estrategias identificadas; (ii) la identificación y estimación de las inversiones requeridas; (iii) la evaluación de la viabilidad financiera, socioeconómica y ambiental; (iv) la identificación de proyectos estratégicos para el sector en el corto plazo y priorización de otros proyectos en el mediano y largo plazo; (v) la valoración de los modelos de gestión; y (vi) la formulación de recomendaciones conducentes a guiar la ejecución de futuros proyectos.
- 3.40 Que el Ministerio de Transporte haya solicitado al Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial la inclusión del sector de transporte en la quinta fase de aprovisionamiento de recursos del Global Environmental Fund (GEF).
- 3.41 Por carta del 31 de marzo de 2011 el Viceministro de Transporte se dirigió a su par del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial para analizar la inclusión del sector transporte en la quinta fase de aprovisionamiento de recursos del GEF.
- 3.42 Que el MT y el DNP apoyen el diseño del National Appropriate Mitigation Action (NAMA) de logística y transporte automotor de cargas.

- 3.43 En carta recibida el 30 de junio de 2011, el DNP manifestó su “apoyo en la estructuración y desarrollo de un piloto de “National Appropriate Mitigation Action – NAMA” en el sector transporte y específicamente para el transporte de carga, lo que contribuirá al desarrollo de manera integral de la Política Nacional Logística en materia de Logística Sostenible, permitiendo identificar acciones sectoriales con potencial a disminuir las emisiones de gases efecto invernadero -GEI- y minimizar otras externalidades negativas como la contaminación auditiva y ambiental, así como la congestión vehicular y el incremento de la accidentalidad.”

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

- 4.1 El Gobierno de Colombia, en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, fueron interlocutores de alta calidad en el proceso de diseño del programa.
- 4.2 Para garantizar por parte del Gobierno Nacional una adecuada coordinación entre entidades y niveles del Estado, se utilizaron mecanismos de diálogo y discusión de las reformas en distintos escenarios, para así ganar el consenso requerido. Estas acciones también contribuyeron en el fortalecimiento de las institucionales del sector, en el acompañamiento al nivel local y en el flujo oportuno de recursos para avanzar en las acciones previstas.

B. Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora

- 4.3 El Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) llevó a cabo la ejecución y la utilización de los recursos del Programa, en coordinación, en los aspectos técnicos, con la Dirección de infraestructura y Energía Sostenible (DIES) del Departamento Nacional de Planeación (DNP), como Coordinador Técnico del Programa. Además, se contó con el apoyo de los demás actores en el cumplimiento de los compromisos del gobierno. Los funcionarios de la MHCP tienen una larga trayectoria en este tipo de operaciones y tienen una importante capacidad de articulación para realizar las modificaciones pertinentes a los compromisos. El desempeño eficaz del MHCP y el DNP, permitió la ejecución adecuada de las dos operaciones.

i) Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

C. Desempeño del Banco

- 4.4 Los actores reconocen el papel del Banco en su labor de presupuestar y mancomunar esfuerzos para asegurar que los recursos de las entidades encargadas de las actividades de las operaciones de la serie programática se pudieran realizar adecuadamente. Al propio tiempo, se reconoce el importante efecto del acompañamiento experto del Banco que ha permitido un diálogo técnico entre las partes para adecuar los

compromisos de las operaciones a las cambiantes circunstancias y a las necesidades del país.

- 4.5 Esto fue posible en buena medida, por el adecuado conocimiento de las fortalezas y debilidades institucionales por parte del equipo del Banco que les permitió, junto al equipo del Gobierno, establecer compromisos realistas y útiles para ajustarse a los objetivos del programa. De otro lado, resultó destacable la fluidez comunicacional, tanto en la forma como en el fondo, durante las sesiones de trabajo técnico así como en la comunicación institucional de alto nivel Gobierno-Banco. Consideramos esta variable de especial relevancia porque logra la convergencia de los intereses de ambas partes. Por último, el carácter cooperativo de las negociaciones, fundamentado en lo anterior, permitió desarrollar un proceso de envergadura sin desgastes institucionales, generando valor agregado para ambas partes.

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de Factores Críticos

- 5.1 En programas que otorgan recursos financieros de libre disponibilidad, como es el caso de los PBLs, las necesidades de caja de los gobiernos no son necesariamente consistentes con la maduración de las reformas sectoriales que integran la matriz de política. No obstante, la disponibilidad de este tipo de instrumentos flexibles facilita el acompañamiento en situaciones cambiantes propias de procesos de definición de políticas sectoriales. Los PBLs deben promover un equilibrio adecuado entre el entorno sectorial de los programas implementados y la viabilidad política de su instrumentación.
- 5.2 La continuidad de las acciones de política en el área de logística establecidas en los Planes Nacionales de Desarrollo 2007-2010 y 2011-2014 garantiza la sostenibilidad del Programa. Del mismo modo, la disponibilidad de información sectorial y el compromiso de los involucrados en el seguimiento y monitoreo del programa, serán elementos indispensables en el seguimiento de los indicadores de resultados del Programa y su sostenibilidad.
- 5.3 En este sentido, la sostenibilidad del Programa está asegurada a través de la formulación e implementación de un grupo de cooperaciones técnicas de apoyo al Programa, algunas de ellas ya en marcha y otras pendientes de la aprobación de recursos. En particular destacan: la estructuración del Observatorio Nacional de Competitividad; el desarrollo conceptual del Índice de costos logísticos; el diseño, implementación la operación y mantenimiento del Registro Nacional de Despacho de Carga; la consultoría para el desarrollo y adopción de TICs en procesos logísticos; NAMA para el sector Transporte; programa integral para la modernización y formalización del Transporte Terrestre Automotor de Carga; apoyo y asesoría al

desarrollo empresarial y la formalización del TTAC; desarrollo de políticas públicas que promuevan el desarrollo de plataforma logística en Colombia.

- 5.4 La adecuada implementación de las medidas de política propuestas y el cumplimiento de los mecanismos activadores de la siguiente posible operación programática requieren del Gobierno un esfuerzo en varios aspectos, principalmente en el flujo oportuno de recursos para avanzar en el desarrollo del Programa y su sostenibilidad.
- 5.5 A nivel país, se tiene que en el entorno macroeconómico los desafíos de la economía están asociados a la magnitud, duración y severidad de la crisis del nuevo contexto de la economía global. Es necesario conducir políticas económicas flexibles y oportunas, manteniendo al mismo tiempo una sólida posición fiscal que permita el control de la inflación, la reducción de los desequilibrios externos y contribuya a la estabilidad de los mercados financieros. Lo anterior representa un riesgo que ha sido mitigado por el Gobierno tomando medidas para proteger la estabilidad macroeconómica y mantener las condiciones para la recuperación del crecimiento en el mediano plazo, y son factores críticos para la sostenibilidad de las acciones del Programa.
- 5.6 Para consolidar las reformas que podrían ser objeto de una próxima fase del programa, se identificaron estos pasos a seguir:
- Fortalecimiento mediante Asistencia Técnica a la Estructura Institucional del sector logístico, en su etapa de arranque y puesta en marcha, con el objetivo de:
 - a. Dotar de suficiente capacidad técnica a los participantes en el diseño de estrategias de política pública para la implementación de la política nacional logística y la articulación de todos sus componentes (de transporte, facilitación de comercio, tic, logística sostenible, entre otros);
 - b. Adquirir buenas prácticas en el empleo de metodologías y estándares internacionales que potencien la competitividad del país;
 - c. Monitorear los procesos internos detectando posibles desviaciones en etapas tempranas;
 - d. Alinear la estrategia de este Comité con otros subsectores de Transporte;
 - Diseñar y definir la operatividad del ONLC;
 - Reglamentar y monitorear el desarrollo del sistema de información para la regulación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga;
 - Reglamentar, fortalecer y monitorear el proceso de la implementación del sistema de Inspección Física Simultánea (IFS) en puertos, aeropuertos y pasos de frontera del sistema de Inspección no Intrusiva (InI), del Operador Económico Autorizado (OEA), con el objeto de mejorar la competitividad e incentivar la integración;
 - Supervisar la reglamentación e implantación del nuevo estatuto aduanero (NEA);
 - Desarrollar estrategias para la incorporación de las TIC en los procesos logísticos por parte del DNP, el MITC y el MT;
 - Impulsar el desarrollo e implementación de un modelo de NAMA (Nationally Appropriate Mitigation Actions) para la construcción de planes, programas y proyectos hacia el crecimiento sostenido y sostenible de Colombia;

- Fortalecer institucionalmente y optimizar las políticas aplicadas al marco regulatorio del transporte automotor de carga (TAC);
- Desarrollar estrategias para la transformación del TAC hacia la búsqueda de una matriz nodal más equilibrada;
- Identificar y desarrollar estudios integrales de transporte orientados a impulsar la creación de plataformas logísticas especializadas y desarrollar programas concretos para la creación de Planes de Movilidad y conformación de gerencias de corredores logísticos como encargadas de articular actores públicos y privados.
- Desarrollar programas concretos para la creación de el diseño de herramientas que articulen Planes de Movilidad planes de movilidad y planes de ordenamiento territorial, así como apoyo al desarrollo de Planes de Logística Urbana.
- Desarrollar un Plan de inversiones que permita avanzar en la implementación del concepto de intermodalidad para el país.

B. Riesgos Potenciales

- 5.7 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.
- 5.8 La operación no ha presentado riesgos para su ejecución financiera, debido a que las condiciones técnicas para el desembolso se habían cumplido o estaban sustancialmente adelantadas antes de la presentación del PBL para aprobación del Directorio del Banco.
- 5.9 Los estudios de asistencia técnica asociados al Programa incluyen el análisis de los siguientes grupos de riesgos: el primero, en el que la sostenibilidad del programa a nivel sectorial y de la operación se ve afectada por la capacidad de gestión socio-ambiental de las agencias ejecutoras; el segundo, el riesgo derivado de la implantación y operación de la infraestructura logística para el sector; y el tercero, el asociado a dicha infraestructura ante la posibilidad de ocurrencia de desastres naturales.
- 5.10 La clasificación de riesgo para este programa es moderado.

C. Capacidad Institucional

- 5.11 Los equipos del Gobierno Nacional que van a sostener las medidas del Programa, deben fortalecer las capacidades requeridas en capacitación, entrenamiento, procesos y soporte tecnológico.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre Resultados

- 6.1 El MHCP y el DNP suministrarán la información sobre productos y resultados, y darán seguimiento a los mecanismos activadores de los subsiguientes posibles programáticos (cuya preparación solicitarán al Banco cuando lo consideren pertinente) y fases del Programa, previa revisión del GdC. Para su monitoreo y evaluación, periódicamente se seguirán realizando reuniones de seguimiento conjunta entre el DNP y INE/TSP, donde se discutirá el nivel de cumplimiento de los productos y resultados esperados, a partir de los indicadores de la matriz de resultados.
- 6.2 El componente 2 del programa apoya 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. En este sentido, la importancia que la institucionalidad de los temas relacionados con la Política Nacional Logística presenta en Colombia, determinó la creación del Comité Nacional de Logística (CNL), integrado por miembros de los sectores público y privado, el cual se apoya en la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL), como instancias técnicas del CNL; su coordinación ejecutiva estará a cargo de MT y DNP. Para contribuir a la mayor integración, calidad, difusión y transparencia de la información sobre la logística de cargas, el CNL estará encargado de asignar a la CPL-UTEL la función de apoyar al MT y al DNP en el desarrollo de un Observatorio Nacional de Logística de Cargas (ONLC). A su vez, el MT está encargado de la puesta en marcha del sistema de información para la regulación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, el cual incluye herramientas para el procesamiento de la información contenida en los Manifiestos de Carga (informe de consultoría para la implementación del SIRTCC presentado y certificación del Viceministro)
- 6.3 Por otra parte, el Programa pretende promover la agilización y modernización de los procesos regulatorios y comerciales con vistas a mejorar la competitividad e incentivar la integración. Para ello se ha elaborado la propuesta del nuevo estatuto aduanero (NEA), definido la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) e iniciado el proceso de la implementación del sistema de Inspección no Intrusiva (InI) en puertos, publicando un Proyecto de decreto NEA para socialización.
- 6.4 Con todo lo anterior se puede afirmar con seguridad que la información y el seguimiento de los resultados del Programa se producen y se continuarán produciendo hacia el futuro.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

- 6.5 A partir de lo establecido en el Contrato de Préstamo, el GdC se ha comprometido a cooperar, por intermedio del DNP como Ejecutor, en la evaluación que lleve a cabo el Banco con posterioridad a la ejecución del Programa, con el fin de identificar en qué medida se cumplieron sus objetivos, y a suministrar al Banco la información, datos y

documentos que éste llegara a solicitar para efectos de dicha evaluación. Esta evaluación deberá ser llevada a cabo al menos en oportunidad de la preparación de la eventual segunda operación del Programa.

- 6.6 Los resultados generales del Programa serán medidos a través de informes elaborados por el Organismo Ejecutor (DNP) y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MCIT). Para la elaboración de los informes se tendrá en cuenta los resultados de Indicadores Internacionales en lo que participe el país.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 En procesos de reforma de política que involucran múltiples sectores y actores, es indispensable una coordinación interinstitucional eficiente entre todos los involucrados. En este sentido, la activa participación de los sectores en las distintas etapas del desarrollo del PBL (diseño, implementación y monitoreo) ha repercutido positivamente en respuestas oportunas y eficientes. El Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística se constituyó en un vehículo para lograr avances en articulación y coordinación interinstitucional del Gobierno Colombiano.
- 7.2 Es aconsejable que, una vez definida con el Gobierno la preparación de un PBL, se planee una inducción a las entidades involucradas para explicar el instrumento a quienes no lo conozcan y así también lograr su compromiso con las competencias de cada una, sabiendo la información que tendrán que generar y hacer llegar al Banco. Esto disminuye de manera sustancial el tiempo de diseño y aprobación de la operación.
- 7.3 Se requieren medidas adicionales en el sector para completar el fortalecimiento institucional y consolidar las medidas de política implantadas.
- 7.4 En la construcción del componente sobre Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) se evidenció que a pesar que el país cuenta con un Sistema de Plataformas Logísticas identificadas, expuesto en el Documento Conpes 3547 “Política Nacional Logística”, al 2012 no se encuentra en operación ninguna plataforma logística, por lo que es necesario evaluar el modelo de gestión y el rol del Gobierno Nacional para el impulso de este tipo de infraestructuras.

Banco Interamericano de Desarrollo Informe de Terminación de Proyecto – PCR Evaluación del Prestatario	
Nombre del Proyecto: Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística (CO-L1090)	
Agencia(s) Ejecutora(s): Ministerio de Hacienda y Crédito Público; Coordinador Técnico del Programa: Departamento Nacional de Planeación.	
Prestatario: Banco Interamericano de Desarrollo	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 29 junio de 2011	Fecha Efectividad Contrato: 7 de septiembre de 2011
Fecha Evaluación Prestatario: 15 de febrero de 2012	Fecha Taller de Cierre: 23 de febrero de 2012
Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario	
<u>La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)	
<u>Implementación del Proyecto:</u> <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (HS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PC) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
<u>Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)	
<u>Comentarios:</u>	
Desempeño del Prestatario	
<i>Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:</i> <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (US) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
<u>Comentarios:</u> Se puede mejorar en la capacidad de respuesta rápida y oportuna a los planteamientos del Banco y de las entidades involucradas frente a las propuestas derivadas en el marco del Programa de Cooperaciones Técnicas. Vale la pena rescatar la flexibilidad en el proceso de estructuración y diseño del programa ya que permite al Gobierno Nacional incorporar varios elementos que en el desarrollo del proceso van surgiendo, lo que permite la integralidad de la política; sin embargo hay reglas de juego que se sugiere sean definidas desde el principio de la operación, relativas a los responsables y ejecutores de los diferentes componentes.	
Desempeño del Banco	
<i>Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta qué punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.</i>	
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
<u>Comentarios:</u> El Banco brindo excelente apoyo técnico no solo en la preparación y ejecución del Proyecto si no en el diseño y recomendaciones de política que no necesariamente estaban incluidas en los componentes del mismo. Se destaca los tiempos de respuesta del Banco, así como el papel de mediador entre las distintas entidades del Gobierno para lograr consensos. Si bien la flexibilidad en el proceso de estructuración y diseño del programa contribuye al desarrollo del mismo, en ocasiones puede generar distorsiones en los acuerdos alcanzados por las partes. En ese sentido se sugiere definir desde el inicio de la operación aspectos que después puedan generar atrasos en el Proyecto, como por ejemplo: entidad líder e interlocutora con el Banco, entidades involucradas y responsables. Sobre el componente de “Facilitación de comercio exterior e Infraestructura Logística” se destaca el apoyo del Banco a la profundización de esta temática mediante la contratación de un consultor individual que apoye la definición de modelos de gestión para la promoción y desarrollo de ILEs; sin embargo sigue pendiente la búsqueda de recursos para el financiamiento de esta cooperación técnica.	
Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco	
<u>Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.</u>	

MATRIZ DE POLÍTICAS

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
Estructura institucional	Creación de un <i>comité de dirección logística</i> (CDL) y de una <i>unidad técnica de ejecución logística</i> (UTEL), ambos dependientes del Comifal, integrado por miembros de los sectores público y privado. DNP ejerce las funciones de <i>secretaría técnica</i> del Comifal. El CDL ha propuesto un borrador de reglamento interno para el funcionamiento del Comifal.	El Comifal opera regularmente, conforme con su reglamento interno y fija las líneas estratégicas del CDL; éste, a su vez, define el plan de trabajo de la UTEL. La UTEL cuenta con recursos para su funcionamiento. El sector privado contribuye a ésta.	(i) plan de trabajo de corto y mediano plazo, detallando tareas, responsabilidades, objetivos, resultados, costos y recursos para su implementación; (ii) reglamento operativo, que defina el apoyo del DNP y las entidades privadas al Comifal, el funcionamiento tanto de la UTEL como del CDL, la existencia o no de comisiones, periodicidad y naturaleza de las reuniones, informes a presentar y sus contenidos, preparación de agendas, responsabilidades de coordinación, etc.; (iii) promover la participación del sector privado en el funcionamiento y financiamiento de estas entidades técnicas; (iv) promover la coordinación intergubernamental, con entidades privadas, con instituciones académicas y de enseñanza, centros internacionales y regionales de logística, etc.; (v) desarrollo de actividades de capacitación y formación, principalmente en los temas de la logística a cargo del sector público; (vi) otras	DNP cuenta con recursos para la constitución y funcionamiento de la UTEL Se explora apoyo técnico y financiero del sector privado para la UTEL	Se analizará el acceder a recursos de CT de PRODEV para la puesta en marcha de la UTEL.	Actas del Comifal y reglamento interno del mismo.
Información logística y el Observatorio Nacional de Logística de Cargas	El Comifal asigna a la UTEL la función de diseñar y poner en marcha el <i>Observatorio Nacional de Logística de Cargas</i>	La UTEL eleva una propuesta ante el Comifal para la conformación y puesta en marcha del Observatorio Nacional de Logística de Cargas. El Comifal coopera con el Ministerio de Transporte y el DANE para la publicación regular de información estadística relacionada a la logística y el	Las tareas del Observatorio incluyen: (i) realizar tareas analíticas vinculadas al desempeño logístico en la perspectiva de la política pública; (ii) desarrollar indicadores de desempeño logístico, determinar los protocolos y procesos para su cálculo y publicación, asegurar su relevamiento periódico y difusión; (iii) difundir las mejores prácticas en materia de logística de cargas; (iv) impulsar la vinculación con las diversas entidades oficiales y privadas cuya actividad se vincule con el desempeño logístico del	Propuesta de constitución del ONLC por parte de la UTEL. Exploración de apoyo técnico y financiero del sector privado Difusión de la propuesta con instituciones nacionales e internacionales Difusión de la información Acuerdo con el MT para procesar los MdC, preservando el secreto estadístico		Propuesta de la UTEL y el acta considerando la propuesta.

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
		transporte de cargas.	<p>país, incluyendo centros de estudio, universidades, asociaciones privadas y entidades internacionales, coordinando actividades; y (v) contribuir a la capacitación en materia de logística de cargas, al interior del sector público, su referencia ante el sector privado y con la comunidad en general..</p> <p>El ONLC elabora la metodología y pone en marcha el cálculo de los costos logísticos a partir de las cuentas nacionales; genera sinergias con entidades públicas y privadas de conocimiento (MIT, Georgia Tech, universidades, etc.), avanza hacia su consolidación como un <i>think tank</i> de logística a nivel nacional, actuando como caso piloto para el resto de los países de América Latina.</p> <p>DANE continua con: (i) las encuestas de logística para el sector empresarial y las estrategias de recolección y sistematización de la información; (ii) el relevamiento de los costos del transporte automotor de cargas y la profundización del análisis del sector; y (iii) la explotación de la información e investigación aplicada.</p> <p>El Ministerio de Transporte procesa los Manifiestos de Carga (MdC) y mejora el conocimiento disponible en materia de flujos de transporte, vehículos utilizados y empresas operadoras.</p>			
Facilitación del comercio exterior	<p>Se consolida el proceso de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) para la información de exportación/importación, fitosanitaria, seguridad, etc.</p> <p>Implementación del sistema</p>		Manual de IFS portuaria y corroboración de resultados pilotos.	<p>Manuales de IFS en exportación/importación en puertos.</p> <p>Incorporación paulatina del uso de escáneres para inspección en puertos.</p>	<p>Posible acceso a recursos de CT.</p> <p>La acción precisa se identificará con base al cronograma existente de implementación en nodos de comercio exterior.</p> <p>Sujeto al avance del cronograma se incluiría la presentación del</p>	<p>Medida de verificación para la VUCE, IFS e Int: informe del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo sobre el avance del sistema.</p> <p>Medida de verificación para el OEA: decreto de</p>

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
	<p>de Inspección Física Simultánea (IFS) en puertos.</p> <p>Implementación del sistema de Inspección no Intrusiva (InI) en puertos.</p> <p>Implementación de la figura del Operador Económica Autorizado (OEA).</p> <p>Finalización de la propuesta del nuevo estatuto aduanero.</p>				nuevo estatuto aduanero ante el Congreso.	<p>aprobación.</p> <p>Medida de verificación del nuevo estatuto aduanero: según avance en el cronograma.</p>
Tecnología de la información y las comunicaciones	Propuesta de plan de acción para la incorporación de las TIC en los procesos logísticos por parte del DNP.	<p>Comienza la ejecución del plan de acción.</p> <p>Se identifican unas cadenas de valor y se ha diseñado la implementación de un piloto.</p>	Deben tenerse en cuenta nuevas tecnologías aplicadas a la logística, como sistemas GPS, alcance de los satélites celulares, códigos de barra en los containers, entre otros.		<p>Posible acceso a recursos de CT del Fondo Coreano de tecnología.</p> <p>Se mantiene el apoyo con entidades internacionales, como el CLI.</p>	Medida de verificación: propuesta de plan de acción, remitido por las autoridades del DNP al Banco.
Servicios logísticos	<p>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 asignadas a los distintos entes territoriales; ii) las funciones propias de la Superintendencia de Puertos y Transporte y propuesta de jerarquización de responsabilidades y priorización de acciones.</p> <p>El transporte automotor de cargas como sector de clase mundial. El MCIT, en conjunto con el MT y el DNP, incluyen al transporte automotor de cargas como un "sector de clase mundial".</p>		<p>Las bases del PND incluyen la recomendación de analizar las distintas funciones de transporte y el nivel de gobierno (central, departamental, municipal) que está en mejores condiciones para ejercer las funciones de regulación, control y vigilancia); incluyen, asimismo, para las funciones del nivel central, los lineamientos para la jerarquización de las responsabilidades a cargo de la SPyT y la priorización en un plan de acción.</p> <p>Los organismos gubernamentales, en conjunto con los gremios representativos de la actividad del TAC están trabajando conjunta y coordinadamente en la aplicación de un plan de trabajo acordado. Este plan permitirá revisar los aspectos regulatorios (ingreso a la actividad, valor del servicio, contrato entre las partes), así como la estructura de los servicios</p>	<p>El DNP y el MT incluyen en el documento base de la mesa temática de regulación, preparatoria de las bases del PND, los temas mencionados.</p> <p>El MCIT, el MT y el DNP se reúnen con los gremios de TAC, explican las implicancias de incluir al TAC como sector de clase mundial e inician reuniones técnicas para poner en marcha las actividades requeridas.</p>	El TAC como SCM requiere, para iniciar actividades, recursos cuya fuente aún no se ha identificado.	

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
			prestados y el apoyo público para que el sector evolucione de un mero proveedor de servicios de transporte a otro donde la actividad se haya profesionalizado e incorporado, en la medida de lo posible, servicios logísticos de valor agregado.			
Infraestructura logística especializada	<p>Análisis y elección de una ciudad piloto para implementar una plataforma logística.</p> <p>DNP y el MAVDT desarrollan guías para: (i) la implementación de nodos logísticos estratégicos y (ii) la incorporación de la actividad logística en los planes de desarrollo territorial</p> <p>Las bases del PND incluyen lineamientos de política pública para impulsar la creación de plataformas logísticas especializadas</p>		<p>Elaboración de las metodologías para actuar en el desarrollo de actividades logísticas: (i) acuerdos interinstitucionales entre los diversos niveles de gobierno; (ii) acuerdo con proveedores de servicios públicos; (iii) recomendaciones en materia de ordenamiento territorial y uso del suelo; (iv) estudios de impacto de la operación de las plataformas en el entorno urbano circundante y, de ser necesario, acuerdo con la población cercana a la localización de la plataforma propuesta; (iv) desarrollo del modelo de negocios y el plan económico y financiero; (v) marco legal y normativo para la concesión y operación de la plataforma logística; (vi) incentivos fiscales y financieros para promover estos desarrollos; (vii) sistemas de gestión de la plataforma para asegurar que ésta provea servicios a toda la comunidad productiva que lo requiera; (viii) esquema institucional que regule la participación pública en el desarrollo de plataformas logísticas; (ix) mecanismos de regulación de los servicios a ser provistos; (x) definición de los mecanismos que regulen la captura de valor de inmuebles y predios aledaños a las plataformas (sector “inmologístico”); (xi) definición de los esquemas de arbitraje de la operación y gestión de las plataformas, entre otros.</p>	<p>Contratación de las metodologías; acuerdos intergubernamentales con la Gobernación del Valle del Cauca y la Alcaldía de Bogotá; acuerdos institucionales con el sector privado</p> <p>Ampliación a otras ciudades de Colombia y de otros países de América Latina.</p>	Posible asistencia de FOMIN (cluster de APP)	

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
Logística sostenible (<i>green logistics</i>)	<p>Análisis de las cuencas fluviales para la mejora de la navegación y su impacto en la estructura de la matriz de transporte.</p> <p>Diseño del NAMA de logística y transporte automotor de cargas</p>		Convenios con los transportistas de carga por automotor y con grandes dadores de carga	<p>Aplicación de la estrategia de Transporte Sostenible del Banco (A-S-I).</p> <p>Se cuentan con recursos de CT no reembolsable SECCI.</p>	<p>El GdC (MAVDT, RREE, DNP, MT) analizarán la posible inclusión del NAMA de TAC entre las políticas gubernamentales en materia de cambio climático y su posible envío a la UNFCCC (Acuerdo de Copenhagen)</p> <p><i>Temas cuya posible incorporación se analizará en futuras etapas de la preparación del PBL</i></p> <p>Desarrollo de un plan de acción en materia de logística sostenible y el transporte automotor de cargas: diseño del "SmartWay" para Colombia.</p> <p>Plan de capacitación de conductores del TAC ("<i>eco-driving</i>").</p> <p>Proyección del sistema de transporte para el escenario tendencial y el escenario bajo en carbono.</p>	

MATRIZ DE RESULTADOS

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
Productos	Los objetivos específicos son coadyuvar a la institucionalización de la Política Nacional Logística (PNL) 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

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Comentarios
Objetivo de la PNL: reducción de los costos y tiempos logísticos de importación y exportación						
<i>Indicadores:</i> % Reducción de costos logísticos en Colombia ¹ Volumen Exportación de bienes (US\$ M) ¹	0 32.853	5% 40.000	10% 45.000	15% 50.000	20% 52.600	Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
COMPONENTE I. Marco General de Políticas Macroeconómicas						
El componente 1 se aplica a las condiciones previas a desembolsos y no a los resultados del programa						
COMPONENTE II. Marco institucional del sector						
Productos ("outputs")						
2.1 El Comité Nacional de Logística (CNL), la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica Ejecución Logística (UTEL) se encuentran en operación <i>Indicadores:</i> # funcionarios en tiempo completo # proyectos desarrollados por la UTEL # proyectos aprobados por el CNL	0 0 0	5 2 1	10 5 4	15 10 8	15 20 15	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 Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Resultados ("outcomes")						
2.2 Las instituciones sectoriales (CNL, CPL y UTEL) contribuyen a mejorar la competitividad logística <i>Indicadores:</i> Posición en ranking LPI (Logistics Performance Index)	72	70	68	65	62	Informe del ranking LPI (Logistics Performance Index)
COMPONENTE III. Información logística y el Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística						
Productos ("outputs")						
3.1 Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística en operación <i>Indicadores:</i> # sistemas de información y base de datos desarrollados y en operación # expertos contribuyendo para los contenidos # programas de capacitación organizados	0 0 0	1 3 0	1 5 1	1 10 2	1 10 3	Contribuir a la mayor integración, calidad, difusión y transparencia de la información sobre la logística de cargas. Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Resultados ("outcomes")						
3.2 El observatorio contribuye para mejorar el acceso a la información y la toma de decisión <i>Indicadores:</i> # eventos organizados por el observatorio # usuarios que utilizan el observatorio regularmente # de proyectos desarrollados por la UTEL con referencia a datos recolectados por el observatorio	0 0 0	1 100 2	3 5.000 3	5 7.000 10	10 10.000 15	Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Componente IV. Facilitación del comercio exterior						
Productos ("outputs")						

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Comentarios
4.1 Los sistemas de inspección se encuentran en operación <i>Indicadores</i> <i>Incremento % de contenedores inspeccionados IFS</i> <i>Incremento % de contenedores inspeccionados Inl</i>	0 0	5% 5%	10% 10%	15% 15%	20% 20%	Paulatinamente simplificar los sistemas de inspección de contenedores en los puntos de comercio exterior (puertos, aeropuertos, pasos de frontera) Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Resultados ("outcomes")						
4.2 Los procesos de inspección han contribuido para incrementar la seguridad, incrementar la agilidad y bajar los costos de importación y exportación <i>Indicadores</i> <i>\$ costo por contenedor¹</i> <i>Días promedio para exportar²</i> <i>% reducción de evasión fiscal y contrabando¹</i>	1700 14 0	1650 13,5 5%	1600 13 10%	1550 12 15%	1500 11 20%	Promover la agilización y modernización de los procesos regulatorios y comerciales con vistas a mejorar la competitividad e incentivar la integración Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
COMPONENTE V. Tecnología de la información y las comunicaciones						
Productos ("outputs")						
5.1 Implementación sistemas de trazabilidad de carga <i>Indicadores</i> <i>% incremento vehículos en proceso de trazabilidad</i>	0	5%	10%	15%	20%	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 Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Resultados ("outcomes")						
5.2 La información de trazabilidad ha contribuido para reducir la evasión y mejorar la agilidad de los procesos de exportación <i>Indicadores</i> <i>% reducción de evasión fiscal y contrabando¹</i>	0	5%	10%	15%	20%	Reducir las trabas comerciales vinculadas a la seguridad de las cargas del comercio exterior. Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
COMPONENTE VI. Servicios logísticos						
Productos ("outputs")						
6.1 El GdC cuenta con guías técnicas para apoyar a los gobiernos subnacionales en la incorporación de la logística en el desarrollo y ordenamiento territorial <i>Indicadores:</i> <i># guías técnicas para incorporación del tema logística en la planificación territorial</i>	0	1	1	1	1	Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Resultados ("outcomes")						
6.2 Las nuevas guías ayudan a la incorporación de la logística en los planes de desarrollo y ordenamiento territorial <i>Indicadores:</i> <i># de planes de desarrollo territoriales que incorporan la actividad logística</i>	0	1	5	8	10	Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
COMPONENTE VII. Infraestructura logística especializada						
Productos ("outputs")						
7.1. Se cuenta con guías y políticas para incentivar el desarrollo de infraestructuras especializadas <i>Indicadores</i> <i># de propuestas para desarrollo de infraestructuras especializadas (apoyadas desde la UTEL)</i>	0	2	5	10	15	Apoyar el estudio y desarrollo de plataformas logísticas especializadas integradas con las políticas de infraestructura, movilidad y uso del suelo Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP ³)
Resultados ("outcomes")						

Componente	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Comentarios
7.2 Las políticas y guías incentivan el desarrollo de proyectos						
<i>Indicadores</i>						
# proyectos de plataformas logísticas en estudio o ejecución	4	5	6	6	6	Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP³)
# plataformas logísticas en operación	0	1	2	3	4	
# corredores logísticos en estudios o ejecución	0	1	1	2	3	
COMPONENTE VIII. Logística sostenible (green logistics)						
Productos (“outputs”)						
8.1 Plan de Trabajo para reducir GEI en operación						
<i>Indicadores</i>						
# proyectos en desarrollo o aprobados para obtener recursos externos (GEF y NAMAS)	0	1	2	2	2	Promover la adopción de conductas ambientalmente sostenibles en la logística de cargas y lograr una matriz de transporte menos dependiente del modo automotor Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP³)
# estudios para definir línea de base (cuencas fluviales)	0	1	1	2	2	
Cooperación con entidades gremiales TAC	no	si	si	si	si	
Resultados (“outcomes”)						
8.2 El plan de trabajo ha contribuido para generar proyectos concretos de reducción de GEI						
<i>Indicadores</i>						
\$ proyectos en operación (reducción de GEI en transporte de carga) (US\$ M)	0	5	7	10	15	Se medirá por informes del Organismo Ejecutor (DNP³)
% estimado de reducción en GEI de transporte de los proyectos	0	0	5%	6%	7%	
# reuniones anuales MT con gremios del TAC	0	1	2	2	2	

ACTA TALLER DE CIERRE

IDENTIFICACIÓN:

# Operación	2540/OC-CO ; CO-L1090
Nombre de la Operación	Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística
Actividad desarrollada	Taller de cierre del Informe de Terminación del Proyecto
Organismo Ejecutor	Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP). (Coordinador Técnico: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible DIES del Departamento Nacional de Planeación)
Lugar	Departamento Nacional de Planeación –DNP. Bogotá D.C.
Fecha	23 de febrero de 2012
Participantes OE	César Peñaloza (Subdirector de Transporte ST - DNP); Ana Maria Zambrano (Prof. ST-DNP); Lady Katherin Sandoval (Prof. ST-DNP); Gustavo Gallegos (Asesor ST-DNP), Carolina Abaunza (Prof. Esp. Subdirección de Crédito-DNP), Jairo Artunduaga Bermúdez (Coord. Logística y Transporte, Ministerio Comercio, Industria y Turismo).
Participantes BID	Sergio Deambrosi (Especialista de Transporte); Andrea M. Giraldo (Analista de Operaciones) ; Manuel Rodríguez (Consultor)

OBJETIVOS DEL TALLER

En el marco del proceso participativo de elaboración del informe final del programa (PCR), el 23 de febrero de 2012, se llevó a cabo el Taller de Terminación del Proyecto en el Departamento Nacional de Planeación -DNP, con la participación del DNP y el BID.

El Taller de Cierre tuvo como propósito presentar y discutir los resultados del Programa; las acciones para propiciar su sostenibilidad; las lecciones aprendidas; y los mecanismos para el seguimiento de los resultados del programa.

La introducción y presentación del taller estuvo a cargo del Jefe de Equipo de Proyecto del BID, Sergio Deambrosi, destacando la importancia de celebrar el taller de cierre en cuanto a tener la visión del Ejecutor acerca del desarrollo de la operación, las lecciones aprendidas y la sostenibilidad del programa a nivel de Gobierno.

A continuación, el Subdirector de Transporte del DNP, César Peñaloza, dio la bienvenida a los asistentes y agradeció al Banco el apoyo y seguimiento continuo que ha desempeñado en el Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística, enfatizando en la sostenibilidad del mismo a través de las Cooperaciones Técnicas en ejecución y futuros créditos y cooperaciones entre el BID y el Gobierno de Colombia en materia de Transporte y Logística.

El taller tuvo las siguientes fases:

- i. En la primera fase, más general, se hizo un repaso de los datos básicos del Programa. Se describió el tipo y la estructura del préstamo (PBL), el objetivo general, los principales hitos, los recursos desembolsados, así como de los distintos componentes del Programa.
- ii. En la segunda fase se expuso para cada componente del Programa los objetivos, los resultados alcanzados y los productos esperados a través del programa de cooperaciones técnicas otorgados en el marco del Programa, así como la matriz de resultados y los mecanismos de seguimiento futuros.

P.

- iii. En la tercera fase, se destacaron las principales Lecciones Aprendidas y el grado de Sostenibilidad del Programa.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA

El Programa tuvo como objetivo general fortalecer y consolidar el sector logístico de cargas y la facilitación comercial a través de la profundización y ampliación de las propuestas establecidas en la Política Nacional Logística. Los objetivos específicos fueron: (i) profundizar el conocimiento de la logística tanto a nivel local como regional aplicando estándares internacionales en las operaciones logísticas; (ii) fortalecer la coordinación interinstitucional, favoreciendo la asignación más eficiente de los recursos; (iii) fomentar la participación del sector privado en las discusiones y propuestas de política en el ámbito logístico; (iv) incorporar mejores prácticas logísticas, tanto operativas como de sostenibilidad ambiental; y (v) profundizar los temas logísticos asociados a la facilitación del comercio.

La operación consistió en un Préstamo de Apoyo a Reformas de Política conceptualizado bajo la modalidad programática por USD\$ 300.000.000. El contrato de préstamo (2540/OC-CO) se suscribió el 7 de septiembre de 2011. Es la primera de dos operaciones consecutivas de un tramo cada una, que tienen vínculos técnicos entre sí, pero son financiadas independientemente. El cumplimiento de las condiciones previas del PBL culminó en un largo e intenso período de preparación de la operación en apoyo de la Política Nacional Logística, donde se contribuyó sustancialmente al desarrollo de la capacidad institucional y técnica de los organismos gubernamentales responsables de su implementación; y será también la base para dar continuidad al diálogo del Banco con el GdC.

RESULTADOS Y PRODUCTOS ESPERADOS DEL PROGRAMA

El programa lleva a cabo la expedición de diferentes reformas, ajustes institucionales y alineamientos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014, los cuales permitirán contar con los instrumentos necesarios para el cumplimiento de los resultados esperados, al final del programa.

Los productos y resultados de la implementación pueden encontrarse en la Matriz de resultados del Programa. Para alcanzar muchos de los resultados esperados, el ciclo completo de las reformas propuestas en el enfoque programático, estimado en 4 años, deberá haber finalizado. Las acciones adoptadas, sin embargo, en su mayoría contenidas en la ley del PND 2010-2014, permiten afirmar que se ha iniciado el proceso necesario para alcanzar estos objetivos, se cuenta con las bases para ejecutar los cambios técnicos propuestos, y con las principales instituciones responsables ya constituidas.

Evidencia de lo anterior es el fortalecimiento del marco Institucional propuesto para el sector logístico en el PND 2010-2014:

Gráfica no. 1 Marco Institucional del sector logístico en Colombia

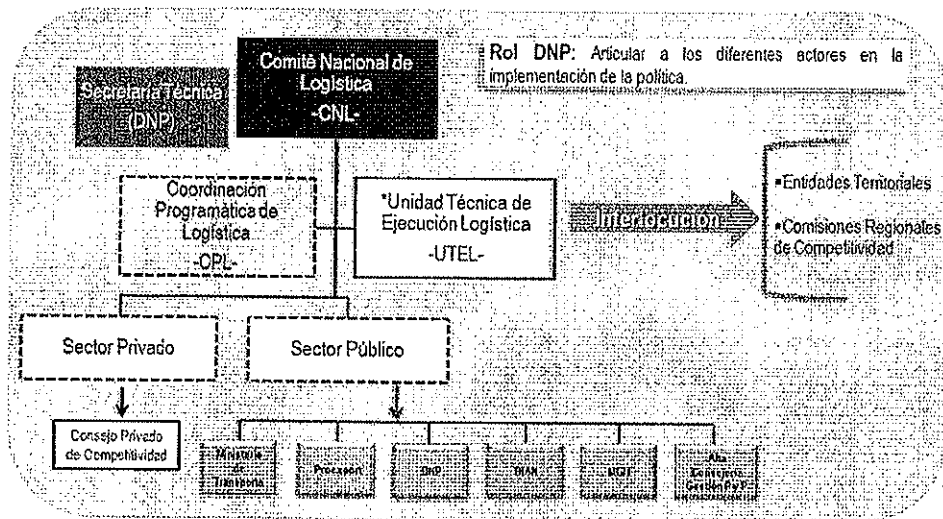


Tabla no. 1 Matriz de objetivo, resultados y productos esperados del Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística

I. Marco Institucional		
Objetivo	Resultados	Productos Esperados
Apoyar la consolidación del Marco institucional del sector a través del fortalecimiento de la capacidad técnica, operativa y de seguimiento de la Coordinación Programática de Logística (CPL), y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).	Comisión Nacional de Competitividad (CNC): Crea el Comité Nacional de Logística de Transporte (CNLT), el Comité Programático de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL). (Diciembre de 2010). El acta de creación del CNL establece que su coordinación ejecutiva será ejercida por el (DNP) y el (MT), con el apoyo de la Alta Consejería para la Gestión Pública y Privada.	Organismo Ejecutor: DNP. Fortalecimiento institucional de la Unidad Técnica de Ejecución Logística UTEL. Formación y capacitación a personal especializado.
II. Información Logística		
Objetivo	Resultados	Productos Esperados
<p>* Mejorar la disponibilidad de información, mediante la creación de un Observatorio Nacional de Logística de Cargas (ONLC), lo que ayudará a la sistematización de la información del transporte de cargas y la logística, impulsando actividades hoy insuficientemente desarrolladas.</p> <p>* Formar y capacitar funcionarios de los sectores privado y público vinculados con las actividades de la Política Nacional logística.</p>	<p>* El MT y el DNP presentaron una propuesta unificada acerca del alcance del ONLC y su articulación con el Observatorio Nacional de Competitividad. (Mayo de 2011).</p> <p>* Puesta en marcha por parte del MT del Sistema de Información para la Regulación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga-TAC (SIRTCC)</p> <p>* Herramientas para el procesamiento de información contenida en los Manifiestos de Carga.</p> <p>* Diseño de indicadores del Registro Nacional de Despacho de Carga RNDC.</p>	<p>Organismo Ejecutor: DNP.</p> <p>Estructuración del ONLC.</p> <p>Desarrollo conceptual del Índice de Costos Logísticos.</p>
III. Tecnologías de la Información y Telecomunicaciones		
Objetivo	Resultados	Productos Esperados
* Expandir el uso de TIC en los procesos logísticos.	En reunión de la CPL, el 6 de mayo de 2011, se presentó una propuesta para el mejoramiento del uso de las TICs en logística, considerando los	Organismo Ejecutor: BID – Apoyo Técnico del MT.

2.

* Promover políticas públicas que incentiven prácticas operacionales y eficiencia del sector privado a través del uso de TICs en nodos logísticos.	lineamientos del PND 2010 – 2014 relacionados con la integración de las TIC a los procesos logísticos.	Diseño, implementación y puesta en marcha del Registro Nacional de Despacho de Carga RNDC. Operación y mantenimiento del RNDC. Consultoría para el desarrollo y adopción de TICs en procesos logísticos.
--	--	--

IV. Logística Sostenible

Objetivo	Resultados	Productos Esperados
<ul style="list-style-type: none"> * Desarrollar e implementar políticas que reduzcan la contribución del transporte de cargas a las emisiones de gases efecto invernadero, así el Programa promovió: * Políticas que favorecieran modos alternativos de transporte. * Desarrollo de un Plan de Acción en materia de logística y transporte automotor de cargas sostenibles. "SmartWay". * Desarrollo de un plan de capacitación de conductores "eco-driving". 	<ul style="list-style-type: none"> * Definición de lineamientos estratégicos en el PND 2010-2014 sobre sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático, como parte de la política de infraestructura y servicios de transporte. * Firma de convenio de cooperación técnica entre el MT y COLCIENCIAS, para desarrollar un Programa Estratégico de Ciencia, Tecnología, e Innovación en Infraestructura, Transporte y Logística. * Se tiene previsto la inclusión del sector transporte en la quinta fase de aprovisionamiento de recursos del GEF. * Desarrollo de un piloto de National Appropriate Mitigation Action – NAMA en el sector transporte. 	<p>Organismo Ejecutor: BID</p> <p>NAMA para el sector transporte</p>

V. Servicios Logísticos

Objetivo	Resultados	Productos Esperados
<ul style="list-style-type: none"> * Profundizar el conocimiento e información del transporte automotor de cargas para mejorar las políticas aplicadas y su marco regulatorio. * Mejorar el marco de fiscalización (rol de la Superintendencia de Puertos y Transporte). * Revisar la estructura empresarial, la calidad de los servicios prestados y el análisis de cadenas y corredores logísticos utilizados. 	<ul style="list-style-type: none"> * Definición de lineamientos estratégicos en el PND 2010-2014 para el acompañamiento al sector transporte en el desarrollo de la metodología que les permita consolidarse como un sector de clase mundial. * Fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte a través de la ampliación del cobro de la tasa de vigilancia. (Artículo 89. Ley 1450 de 2011). * Realización de las Mesas de política en acción convocadas por el MT. 	<p>Organismo Ejecutor: BID. Apoyo técnico del Ministerio de Transporte.</p> <p>Programa Integral para la Modernización y Formalización del Transporte Terrestre Automotor de Carga.</p> <p>Apoyo y Asesoría al Desarrollo Empresarial y la Formalización del Transporte Terrestre Automotor de Carga. Divulgación y Socialización del Programa.</p> <p>Generación de línea base y evaluación ex-post.</p>

VI. Infraestructura Logística Especializada

Objetivo	Resultados	Productos Esperados
Impulsar las acciones en materia de desarrollo de plataformas logísticas y pasos de frontera. (planes de ordenamiento territorial (POT) y reserva de áreas físicas de actividad logística).	<ul style="list-style-type: none"> * Lineamientos estratégicos del PND 2010-2014 incluyendo el diseño de herramientas para la articulación de desarrollos logísticos con la planificación territorial y planes de movilidad. * CPL envía carta de compromiso del Gobierno de 	Lineamientos y herramientas de política pública que promuevan el desarrollo de plataforma logísticas en Colombia.

	Colombia en desarrollar guías metodológicas como apoyo a las entidades territoriales. * Se incluye el concepto de Infraestructuras Logísticas Especializadas (Artículo 87. Ley 1450 de 2011) para que las Entidades Territoriales destinen áreas para este uso en la revisión de los Planes de Ordenamiento Territorial.	* Consultoría Doctor Andres Escobar. Financiación: BID
VII. Facilitación del Comercio Exterior		
Objetivo	Resultados	Productos Esperados
Profundizar las acciones que el Gobierno de Colombia adelanta en cuanto a facilitación del comercio, en particular: (i) Ventanilla Única de Comercio Exterior-VUCE; (ii) Inspección Física Simultánea de Mercancías-IFSM e Inspección no Intrusiva en puertos-INI, coordinación interinstitucional y capacitación de funcionarios; (iii) Operador Económico Autorizado-OEA; y (iv) Actualización del Estatuto Aduanero-NEA.	* Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MCIT) envió al DNP un informe acerca de la automatización de la IFS y los avances realizados en materia de INI. (Mayo de 2011). * Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) preparó un proyecto de decreto (documento borrador) por el cual se implementa el Nuevo Estatuto Aduanero (NEA) en Colombia. * DIAN preparó un proyecto de decreto (documento borrador, con fecha 17 de abril de 2011) por el cual se implementa el Operador Económico Autorizado (OEA).	Organismo Ejecutor: DNP. Pendiente la búsqueda de recursos para el financiamiento de esta cooperación técnica.

MATRIZ DE RESULTADOS Y MECANISMOS DE SEGUIMIENTO FUTUROS

Con base en la matriz de resultados se hizo una revisión por componente del estado de situación de los productos y resultados en la serie de 4 años; se considera al 2010 como año base y el 2011 como año 1. El DNP informó que realiza el seguimiento trimestral de algunos de estos indicadores a través del Sistema de Información y Seguimiento de Metas de Gobierno SISMEG.

El MHCP y el DNP proveerán oportunamente al Banco la información sobre productos y resultados, y seguirán el cumplimiento de los mecanismos activadores de los subsiguientes posibles programáticos y fases del Programa. Para su monitoreo y evaluación, periódicamente se seguirán realizando reuniones de seguimiento conjunta entre el DNP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el BID, donde se discutirá el nivel de cumplimiento de los productos y resultados esperados, a partir de los indicadores de la matriz de resultados.

Durante el Taller de Cierre el Ejecutor manifestó que revisó la viabilidad de cumplir con los indicadores y mecanismos de seguimiento propuestos en la Matriz de Resultados original y propuso modificaciones al respecto. Conjuntamente con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo realizarán una nueva revisión y dará seguimiento a la evolución de dichos indicadores con el objeto de adecuarlos en función de posibles desviaciones que vaya detectando respecto a su cumplimiento; comunicará las propuestas de modificación al Banco oportunamente.

A partir de lo establecido en el Contrato de Préstamo, el GdC se ha comprometido a cooperar, por intermedio del DNP como Ejecutor, en la evaluación que lleve a cabo el Banco con posterioridad a la ejecución del Programa, con el fin de identificar en qué medida se cumplieron sus objetivos, y a suministrar al Banco la información, datos y documentos que éste llegará a solicitar para efectos de

dicha evaluación. Esta evaluación deberá ser llevada a cabo al menos en oportunidad de la preparación de la eventual segunda operación del Programa.

LECCIONES APRENDIDAS

- Se identificó la necesidad de evaluar el modelo de gestión inicial propuesto por el Gobierno Nacional para la implementación de plataformas logísticas con el objeto de estimular la participación del sector privado.
- El fortalecimiento del diálogo entre actores públicos y privados redunda en un mayor éxito en cuanto a la formulación de los distintos parámetros de política.
- El programa se constituyó en un vehículo para lograr avances en articulación y coordinación interinstitucional;
- Con la discusión de las medidas de política se facilita la priorización de acciones y esfuerzos;
- Se requieren medidas adicionales en el sector para el fortalecimiento institucional y para consolidar las medidas de política;

SOSTENIBILIDAD EL PROGRAMA

En cuanto a la sostenibilidad del Programa se destacó que la disponibilidad de información sectorial y el compromiso de los involucrados en el seguimiento y monitoreo del programa, serán elementos indispensables en el seguimiento de los indicadores de resultados del Programa y su sostenibilidad.

Del mismo modo la estructuración del ONLC, el RNDC, el NAMA para el sector transporte, así como el resto de Cooperaciones Técnicas en fase de formulación y ejecución servirán como catalizadores de la consecución de las metas propuestas y de la sostenibilidad del Programa.

Bogotá D.C., 23 de febrero de 2012



Cesar Peñaloza
Subdirector de Transporte
DNP



Sergio Luis Deambrosi
Jefe Equipo de Proyecto
BID

**RESULTADOS
COLOMBIA****PROGRAMA DE APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA (CO-L1090) PRÉSTAMO 2540/OC-CO****QRR DE INFORME DE TERMINACIÓN DE PROYECTO (PCR).****REVISIÓN DE CALIDAD Y RIESGO (QRR) – INFORME DE RESULTADOS Y PROCEDIMIENTOS****A. PROCESO QRR**

El Informe de Terminación de Proyecto (PCR) fue distribuido al QRR solicitando comentarios al día 20 marzo 2012. La invitación a QRR fue enviada a: Leon, Javier; Roa, Nestor H.; Buchara, Diego Sebastian; Falkner-Olmedo, Katharina B.; Herrera, Carlos; Echebarría, Luis Estanislao; Ferretti, Janine; SPD-SDV; IDB Finance Department, Financial Services Unit; BID-Compras Estatales; VPS-ESG; Galindo, Arturo Jose; Alvarez, Carola; Castellani, Francesca; Office of the Manager SPD; PDP-PFM; SPD-SMO. Adicionalmente se envió con copia a: Executive VicePresident; Office of the Vice President, Sectors & Knowledge; Office of the Vice President for Countries; Vice Presidency for Finance and Administration; Office of the Manager - CID; Office of the General Manager CAN; Office of the Manager CSC; Office of the Manager - INE; Hurtado, Carlos; CCB-CCB; Office of the Manager - INE; Office of the Manager, KNL Sector; SCL-SCL; Institutional Capacity and Finance Department; Estevadeordal, Antoni; Lora, Eduardo; Escondeur, Heber Lorenzo; ESRNET; Valcarcel, Maria Victoria; Game, Francisco Javier; Vicentini, Vera Lucia; Sanz, Natalia Carla; Deambrosi, Sergio Luis; Torres Gracia, Daniel; Lucenti, Krista; Luna, Jessica Maria; Pinto Ayala, Ana Maria; Vecco, Caterina; Medeiros, Eduardo; Hernandez-Rojas, Ayatima; Mahfouz, Giovanna; Hernandez-Rojas, Ayatima; Giraldo Ayala, Andrea Marcela. Los comentarios recibidos así como acciones posteriores han sido documentados en este Informe de Resultados y Procedimiento. No se realizó una reunión presencial.

B. Asuntos no resueltos

No existen asuntos pendientes sin resolver.

C. COMENTARIOS

NOMBRE/DEPT.	TEMA	COMENTARIOS
McTigue, Kevin (LEG/SGO)	Confirmando que LEG no tiene comentarios sobre el PCR.	De acuerdo