

## PERFIL DE PROYECTO

### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del Proyecto</b>	Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística.	
<b>Número del Proyecto:</b>	CO-L1090.	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	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 Bucharra (LEG/SGO); y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).	
<b>Prestatario:</b>	República de Colombia.	
<b>Agencia Ejecutora:</b>	Departamento Nacional de Planeación (DNP).	
<b>Plan de Financiamiento:</b>	<b>BID:</b>	US\$ 300 millones
	<b>Total:</b>	US\$ 300 millones
<b>Salvaguardas Ambientales:</b>	Políticas activadas:	Operación no sujeta a clasificación (Directiva B.13)

### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL, OBJETIVOS Y COMPONENTES

- 2.1 **Situación macroeconómica.** La economía colombiana mostró 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 y la logística de cargas.** 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<sup>1</sup> 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<sup>2</sup> 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 **Préstamo de Apoyo a Reformas de Política.** Con el fin de profundizar la ejecución de la PNL y acelerar su implementación, el GdC solicitó al Banco un Préstamo de Apoyo a Reformas de Política, bajo la modalidad programática. Las reformas de política para esta primera operación se concentran en las siguientes áreas: (i) Estructura Institucional; (ii) Información logística y Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL); (iii) Facilitación del Comercio Exterior; (iv) Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC); (v) Servicios logísticos; (vi) Infraestructura logística especializada; y (vii) Logística sostenible (*green logistics*). La presente operación ha sido conceptualizada como un programa de apoyo a reformas de política para contribuir a mejorar la eficiencia y sostenibilidad del comercio interior y exterior de Colombia, actuando sobre su sistema logístico y de facilitación del comercio. Esta operación, estructurada bajo la modalidad programática, constituye la primera de varias posibles operaciones, a ser financiadas en forma independiente.
- 2.6 El Programa se estructura con base en los lineamientos y directivas establecidas en el Nuevo Marco de Financiamiento (GN-2200-13) y en las guías para la Preparación e Implementación de Préstamos de Apoyo a Reformas de Políticas (CS-3633).

### III. OBJETIVOS DEL PROGRAMA Y RESULTADOS ESPERADOS

- 3.1 **Objetivo general y específicos.** El Programa tiene como objetivo general fortalecer y consolidar el sector logístico de cargas y la facilitación comercial a

---

<sup>1</sup> Consejo Nacional de Política Económica y Social.

<sup>2</sup> La ausencia, dispersión, falta de calidad o suficiencia de la información dificulta la formulación de políticas públicas en logística y facilitación comercial, ya que se carece de una visión integral de la cadena de abastecimiento y de sus posibles impactos sobre la productividad y la competitividad.

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.

- 3.2 **Componente 1. Marco macroeconómico.** El objetivo de este componente es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa y con los lineamientos establecidos en la carta de política sectorial.
- 3.3 **Componente 2. Estructura institucional.** Busca contar con una estructura institucional robusta, técnica, profesional y financieramente, flexible y ágil es esencial para instrumentar las acciones establecidas en la PNL. Este componente apoya la conformación de esta estructura institucional, bajo el Comifal. Se busca reforzar la representación pública<sup>3</sup> y privada<sup>4</sup> en éste, y fortalecer su capacidad técnica, operativa y de seguimiento a través de la creación de un Comité de Dirección Logística (CDL), encargado de orientar y brindar asesoramiento y, dentro del CDL, una Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL), radicada en el DNP<sup>5</sup>, encargada de los aspectos técnicos y operativos.
- 3.4 **Componente 3. Información logística y el Observatorio Nacional de Transporte de Carga y Logística (ONCL).** Busca mejorar la disponibilidad de información, mediante la creación de un ONCL, ayudará a la sistematización de la información del transporte de cargas y la logística, impulsando actividades hoy insuficientemente desarrolladas, tales como tareas analíticas vinculadas al desempeño logístico, políticas públicas, desarrollar y difundir indicadores de desempeño, propagar mejores prácticas, vincularse con entidades oficiales y privadas, coordinar actividades y capacitar en materia de logística de cargas.
- 3.5 **Componente 4. Facilitación del comercio exterior.** Busca profundizar las acciones que el GdC viene realizando en cuanto a facilitación del comercio, en particular: (i) Ventanilla Única de Comercio Exterior, cuyos principios básicos son lograr seguridad, transparencia y agilidad en estos procesos; (ii) la Inspección Física Simultánea de Mercancías e Inspección no Intrusiva en puertos, la coordinación interinstitucional y la capacitación de funcionarios; (iii) Operador Económico Autorizado; y (iv) actualización del Estatuto Aduanero.

---

<sup>3</sup> Alta Consejería para la Competitividad y las Regiones; Ministerio de Transporte; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales; PROEXPORT y DNP.

<sup>4</sup> El sector productivo, los gremios y los transportadores.

<sup>5</sup> El DNP está procurando obtener los recursos necesarios para lograr la estructura institucional mencionada, teniendo en cuenta los plazos y la actual coyuntura electoral, a la vez que analiza fuentes alternativas de financiación que den permanencia a esta estructura.

- 3.6 **Componente 5. Tecnología de la información y las comunicaciones (TIC).** Busca expandir el uso de TIC en las actividades logísticas, como forma de mejorar la eficiencia de las operaciones comerciales; para ello, promoverá políticas públicas que busquen mejorar las prácticas operacionales y eficiencia del sector privado a través del uso de TIC, en particular en nodos logísticos (puertos e infraestructuras de exportación); para ello, el GdC desarrollará un plan de acción que identifique los cuellos de botella y mejore la gestión de los actores involucrados en la cadena de suministro y actividad logística.
- 3.7 **Componente 6. Servicios logísticos.** Busca 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 incluyen la mejora del marco de fiscalización, en particular el rol de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la revisión de la estructura empresarial y la calidad de servicios prestados y el análisis de cadenas logísticas y los corredores logísticos utilizados.
- 3.8 **Componente 7. Infraestructura logística especializada.** Busca impulsar las acciones en materia de desarrollo de plataformas logísticas y pasos de frontera. En el primer caso, se vincularán aquellas con aspectos tales como planes de ordenamiento territorial (POT) y reserva de áreas físicas de actividad logística.
- 3.9 **Componente 8. Logística sostenible (*green logistics*).** Busca desarrollar e implementar políticas que reduzcan la contribución del transporte de cargas a las emisiones de gases efecto invernadero (GEI); así, el Programa promoverá políticas que favorezcan modos alternativos de transporte (férreo, fluvial) y mejoras tecnológicas, operativas y regulatorias del TAC. Asimismo, se apoyará 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*”).

#### IV. ASUNTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO SECTORIAL

- 4.1 **Aspectos de Diseño.** El Banco ha revisado detalladamente las acciones que el GdC ha llevado a cabo en el ámbito logístico y se han discutido y acordado varias acciones de acompañamiento. El presente Programa es el eje central de un diálogo comprensivo que incluye cooperaciones técnicas, apoyo no financiero y sinergias con otras iniciativas. La presente operación está asociada con acciones ya cumplidas o que están por cumplirse durante su preparación.
- 4.2 El alcance preliminar de la Matriz de Política se presenta en el Anexo I. Este Programa facilitará la puesta en marcha de la estructura institucional logística, dando consistencia y continuidad a la PNL, así como iniciar la constitución del ONCL, y el consecuente mejor conocimiento del sector; permitirá también iniciar el análisis e implementación de políticas en materia de mejora de la estructura operativa y sostenibilidad ambiental del transporte automotor de cargas, a la vez que se revisan aspectos vinculados a su marco regulatorio y de supervisión.

- 4.3 **Relación del Programa con la Estrategia del Banco.** La estrategia del Banco (documento GN-2474) tiene como objetivo apoyar los esfuerzos nacionales para obtener un mayor crecimiento, de base amplia, promover el empleo, reducir la pobreza y mejorar la equidad. La estrategia identifica tres ejes estratégicos: competitividad, desarrollo social y gobernabilidad y fortalecimiento del estado. Esta operación es congruente con esta estrategia, dentro del eje de competitividad. La introducción de más y mejores prácticas en el ámbito logístico favorecerá la reducción de costos dentro de la cadena productiva, fortaleciendo la posición de Colombia a nivel comercial, tanto interna como internacionalmente.
- 4.4 **Costo y Financiamiento.** Esta es una operación de apoyo a reformas de políticas de tipo programático, con un solo desembolso de hasta US\$300 millones con cargo a los recursos de la Facilidad Unimonetaria de capital ordinario del Banco. Este monto está justificado por el impacto de las reformas que contempla el Programa en cuanto al fortalecimiento y profundización de la PNL.

## **V. ASPECTOS FIDUCIARIOS Y SALVAGUARDAS**

- 5.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor.** El prestatario es la República de Colombia y su Departamento Nacional de Planeación (DNP) será el organismo ejecutor. El DNP actuará a través de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible (DIES), en coordinación con la Subdirección de Crédito. DNP será responsable por la ejecución de las cooperaciones técnicas de apoyo a la presente operación.
- 5.2 **Salvaguuardas ambientales.** De acuerdo a la directiva B.13 de la Política de Salvaguuardas, la operación no está sujeta a clasificación; al no generar impactos ambientales negativos recibe una consideración similar a la de un proyecto “C” donde no se requiere un análisis ambiental adicional.

## **VI. OTROS ASUNTOS**

- 6.1 El DNP asegurará el cumplimiento oportuno de los compromisos de esta operación programática, proveerá la información y hará el seguimiento del cumplimiento de los requisitos de la Matriz de Políticas del Programa, la cual será definida durante la preparación del Programa y se presentará en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

## **VII. RECURSOS Y CRONOGRAMA**

- 7.1 Los principales hitos del cronograma de preparación del Programa son: (i) aprobación del Perfil de Proyecto, cuarta semana dd julio de 2010; (ii) presentación de Borrador de Propuesta de Préstamo al OPC, noviembre, 2010; (iii) negociación de la Propuesta de Préstamo, enero de 2011; y (iv) aprobación de la operación por el Directorio, marzo de 2011. El Banco apoyará al Gobierno mediante recursos de cooperación técnica, las que se presentan conjuntamente con este Perfil de Proyecto ver Anexo VI. El Anexo V presenta el detalle de recursos administrativos, por un total de US\$126.000 (misiones US\$51.000 y consultores US\$75.000).

## **ANEXO I**

**“INFORMACION CONFIDENCIAL”**

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

<b>PROJECT DETAILS</b>	IDB Sector	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Additional Operation Details	Programatic Policy Based Loan
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Project Title	Support to Logistics National Policy
	Project Number	CO-L1090
	Safeguard Specialist(s)	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Assessment Date	2010-05-13
	Additional Comments	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	OP-102
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	Name of person who completed screening:	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-05-13

## SAFEGUARD SCREENING FORM

<b>PROJECT DETAILS</b>	IDB Sector	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument (enter details in final report)
	Additional Operation Details	Programatic Policy Based Loan
	Country	COLOMBIA
	Project Status	New Project
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Project Title	Support to Logistics National Policy
	Project Number	CO-L1090
	Safeguard Specialist(s)	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Assessment Date	2010-05-13
	Additional Comments	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
			Comments:
	Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> <li>No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.</li> <li>Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3).Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).</li> <li>The Project Team must send the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</li> </ul>	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	Name of person who completed screening:	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2010-05-13



## **ESTRATEGIA PARA SALVAGUARDAS AMBIENTALES Y SOCIALES (EAS)**

De acuerdo a la política de medio ambiente y cumplimiento de la salvaguardias y establecida por la Directiva B.13 los préstamos sectoriales de políticas no se clasifican.

## MATRIZ DE POLÍTICAS

### PROGRAMA DE APOYO A LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA

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	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.

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
			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			
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 transporte de	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 país, incluyendo centros de estudio, universidades, asociaciones privadas y	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
		cargas.	<p>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</p>			

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
			<p>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 de Inspección Física Simultánea (IFS) en puertos.</p> <p>Implementación del sistema de Inspección no Intrusiva (InI) en</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 nuevo estatuto aduanero ante el Congreso.</p>	<p>Medida de verificación para la VUCE, IFS e InI: informe del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo sobre el avance del sistema.</p> <p>Medida de verificación para el OEA: decreto de aprobación.</p> <p>Medida de verificación del nuevo estatuto aduanero: según avance en el cronograma.</p>

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
	puertos.  Implementación de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA).  Finalización de la propuesta del nuevo estatuto aduanero.					
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.	Comienza la ejecución del plan de acción.  Se identifican unas cadenas de valor y se ha diseñado la implementación de un piloto.	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.		Posible acceso a recursos de CT del Fondo Coreano de tecnología.  Se mantiene el apoyo con entidades internacionales, como el CLI.	Medida de verificación: propuesta de plan de acción, remitido por las autoridades del DNP al Banco.
Servicios logísticos	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		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,	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.  El MCIT, el MT y el DNP se reúnen con los gremios de TAC, explican las implicancias de incluir al	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
	<p>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>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 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.</p>	<p>TAC como sector de clase mundial e inician reuniones técnicas para poner en marcha las actividades requeridas.</p>		

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
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</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 ( <i>cluster</i> de APP)	



Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
			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.			
Logística sostenible ( <i>green logistics</i> )	Análisis de las cuencas fluviales para la mejora de la navegación y su impacto en la estructura de la matriz de transporte.  Diseño del NAMA de logística y transporte automotor de cargas		Convenios con los transportistas de carga por automotor y con grandes dadores de carga	Aplicación de la estrategia de Transporte Sostenible del Banco (A-S-I).  Se cuentan con recursos de CT no reembolsable SECCI.	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)  <i>Temas cuya posible incorporación se analizará en futuras</i>	

Medida para la matriz	Acciones corto plazo	Acciones a mediano plazo	Contenidos	Requisitos	Observaciones	Medios de verificación
					<p><i>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 “<i>SmartWay</i>” 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>	

INFORMACION CONFIDENCIAL

**COOPERACIÓN TÉCNICA ( INSUMO OPERATIVO)**

1. Apoyo a la implementación de la Política Nacional Logística en Colombia (CO-T1233). <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35189646">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35189646</a>
2. Apoyo para mejorar el uso de TIC en Logística de Cargas y Facilitación en Colombia (CO-T1230). <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35186334">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35186334</a>
3. Apoyo al desarrollo de infraestructura logística para la facilitación del comercio CO-T 1239). <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35186911">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35186911</a>
4. Apoyo al estudio del Transporte Automotor de Cargas como Sector de Clase Mundial (CO-T1237). <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35190004">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35190004</a>
5. Apoyo a la expansión del modo fluvial dentro del proyecto IIRSA CO-T1238) <a href="http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35189973">http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35189973</a>