

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

**PROGRAMA DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA
NACIONAL LOGÍSTICA**

(CO-L1263)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Alejandra Villota (INT/TIN), Jefe de Equipo; Paula Cruz (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Samuel Moreno, Sandra Corcuera, José García, Jennifer Taborda, Matthew Shearer, Yasmin Esteves, y Oscar Vasco (INT/TIN); Agustina Calatayud, Reinaldo Fioravanti (INE/TSP); Edgar Salgado (SPD/SDV); Francisca Rojas (CSD/HUD); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Claudia Piras (CSL/GDI); Javier Jiménez (LEG/SGO); Patricio Crausaz y Eugenio Hillman (VPC/FMP); Mónica Rojas (CAN/CCO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costo	9
C. Indicadores claves de resultados	12
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	12
A. Instrumentos de financiamiento	12
B. Riesgos ambientales y sociales	13
C. Riesgos fiduciarios.....	13
D. Otros riesgos y temas claves	14
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	15
A. Resumen de los arreglos de implementación	15
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados	18

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios
Anexo IV	Filtro de Política de Salvaguardias (SPF) y Formulario de Evaluación de Salvaguardia (SSF)

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación
EER#3	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Análisis Económico del Proyecto
EEO#2	Política Nacional Logística – PNL (Conpes 3547 de 2008)
EEO#3	Nueva Política Nacional Logística – PNL (Conpes 3982 de 2020)
EEO#4	Mejores prácticas internacionales en cadenas de suministro 4.0
EEO#5	Reglamento Operativo del Proyecto

ABREVIATURAS	
Aerocivil	Aeronáutica Civil
AFC	Acuerdo de Facilitación del Comercio
ALC	América Latina y el Caribe
ALR	Alianzas Logísticas Regionales
ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
BM	Banco Mundial
COE	Organismos Co-ejecutores
CGV	Cadenas Globales de Valor
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
CORMAGDALENA	Corporación Autónoma Regional del Río Magdalena
CLCE	Comité de Logística y Comercio Exterior
CTFC	Comité Temático de Facilitación de Comercio
CTEM	Comité Temático de Eficiencia en Modos
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DIAN	Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
DIES	Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible
DIMAR	Dirección General Marítima
DNP	Departamento Nacional de Planeación
EEO	Enlace Electrónico Opcional
EER	Enlace Electrónico Requerido
EEP	Equipo de Ejecución del Programa
EFA	Informes de Estados Financieros Auditados
EBM	Equipo de Banca Multilateral
ENL	Encuesta Nacional Logística
FMI	Fondo Monetario Internacional
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GL	Grupo de Logística
ICA	Instituto Colombiano Agropecuario
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
INVIMA	Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos
MHCP	Ministerio de Hacienda y Crédito Público
MinCIT	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
MT	Ministerio de Transporte
NAMA	Plan de Acción de Mitigación Nacional Apropia
LPN	Licitación Pública Nacional
LPI	Índice de Desempeño Logístico
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ONL	Observatorio Nacional de Logística
PAS	Plan de Acción Sectorial de Mitigación
PCS	Sistemas de Comunidad Portuaria (por sus siglas en inglés)

ABREVIATURAS	
PIB	Producto Interno Bruto
PNL	Política Nacional Logística
MIPYME	Micro, Pequeñas y Medianas Empresas
p.p	Puntos Porcentuales
RNDC	Registro Nacional de Despachos de Carga
ROP	Reglamento Operativo del Programa
SIIF	Sistema Integrado de Información Financiera Nación 2
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
TIR	Tasa Interna de Retorno
USL	Usuarías de Servicios Logísticos

RESUMEN DEL PROYECTO
COLOMBIA
PROGRAMA DE APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA
(CO-L1263)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
República de Colombia			Plazo de amortización:	20,5 años
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:	4 años
Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Ministerio de Transporte (MT)			Período de gracia:	10 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario):	15.000.000	100	Comisión de crédito:	(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
			Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
Total:	15.000.000	100	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo/descripción del proyecto: El objetivo general del Programa es mejorar la eficiencia logística y contribuir a la reactivación económica pospandemia, a través de la implementación de la nueva Política Nacional Logística (PNL). Los objetivos específicos son: (i) promover la participación de los modos férreo y fluvial y el uso de servicios logísticos especializados; (ii) incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas, incluyendo las operaciones logísticas de primera y última milla; (iii) fomentar la digitalización de las cadenas de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior; y (iv) fortalecer la gobernanza del sector logístico.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: Serán condiciones previas al primer desembolso que los organismos co-ejecutores (COE) presenten, a satisfacción del Banco, evidencia de: (i) la designación formal del Equipo de Ejecución del Programa (EEP) mínimo por parte del DNP y del Grupo de Logística (GL) por parte del MT, de conformidad con los perfiles establecidos en el Reglamento Operativo del Programa (ROP), que incluyen: el coordinador técnico, el coordinador operativo, de planeación y monitoreo, el especialista de adquisiciones (apoyo de adquisiciones en caso del MT) y el especialista financiero; (ii) la constitución del Comité de Planificación y Monitoreo de acuerdo con los lineamientos establecidos en el ROP; (iii) la aprobación del ROP en los términos acordados previamente con el Banco (EEO#5). (¶3.9).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos^(d):	SI	<input type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales^(e):	GD	<input checked="" type="checkbox"/>	CC	<input checked="" type="checkbox"/>
			IC	<input checked="" type="checkbox"/>

- ^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- ^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.
- ^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- ^(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- ^(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 En 2020 se esperaba una aceleración del crecimiento de la economía colombiana, jalonada por la demanda interna y un repunte del gasto público¹. Sin embargo, estas expectativas se vieron afectadas por el impacto de la crisis sanitaria causada por la pandemia del COVID-19, que provocó una caída en los precios y en la demanda de materias primas, protagonistas en la canasta exportadora de Colombia. Asimismo, las medidas de distanciamiento social provocaron un shock de oferta, afectando el empleo y el consumo interno. El Producto Interno Bruto (PIB) interanual se contrajo 15,7% en el segundo trimestre de 2020, la tasa de desempleo alcanzó 19,8% y las exportaciones acumularon una caída interanual de 25,3% a junio de 2020².
- 1.2 En este contexto, Colombia enfrenta el desafío de acelerar la reactivación económica y recuperar el empleo. Una mayor participación y diversificación del comercio exterior acompañado de una mayor eficiencia logística contribuyen a este objetivo. El aumento del comercio entre 1990 y 2010 en América Latina y el Caribe (ALC), generó un crecimiento adicional del 40% del PIB per cápita³. Además, los países que incrementan en 10% la diversificación de sus exportaciones, experimentan crecimientos de 1,3% en productividad⁴ y generan más empleo⁵.
- 1.3 Para habilitar esta fuente de crecimiento, Colombia debe mejorar su desempeño logístico, acelerando la planificación y desarrollo de inversiones estratégicas para reducir costos y tiempos logísticos, e incorporando temas transversales como adopción tecnológica, resiliencia a desastres naturales y climáticos y sostenibilidad de las inversiones. Invertir en conectividad (*hard y soft*) traería importantes beneficios. Una reducción del 1% en los costos internos de transporte, podría incrementar las exportaciones un 8%⁶. Si a esto se suman las eficiencias generadas vía reducción de costos y tiempos de los procesos de comercio exterior, se podría reducir el costo final de los bienes, aumentando su competitividad en mercados internacionales^{7 8}.
- 1.4 **Avances en la consolidación del sistema logístico nacional.** En la última década, Colombia ha logrado mejorar la eficiencia logística del comercio interno y del comercio exterior. Muestra de esto es la formulación de la Política Nacional

¹ [Fondo Monetario Internacional \(FMI\), 2019](#). Proyección PIB 2020: 3,5%, 2021:3,8%.

² [Departamento Administrativo Nacional de Estadística \(DANE\), 2020](#). Comparativamente, las exportaciones de Chile y Brasil han caído 9,9% y 7%.

³ [BID, 2019](#).

⁴ Feenstra y Kee (2004).

⁵ [Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo \(UNCTAD\), 2013](#); [Organización Mundial del Comercio \(OMC\), 2011 y 2017](#); [FMI, 2018 y 2019](#).

⁶ [BID, 2013](#).

⁷ Costos logísticos se reducirían 23% para ALC con la implementación del Acuerdo de Facilitación Comercial. [Estevadeordal, 2017](#).

⁸ Aplicando medidas de facilitación del comercio y logrando modos de transporte competitivos, se estiman reducciones en costos de hasta 50% en el corredor Bogotá–Costa Caribe, [Departamento Nacional de Planeación \(DNP\), 2020](#).

Logística (PNL) ([Conpes 3547 de 2008](#)), cuyo objetivo fue generar un sistema logístico nacional articulado y enfocado a la competitividad del país. La implementación de esta estrategia fue abordada por el programa de préstamo de apoyo a reformas de política 2540/OC-CO⁹ y del préstamo de inversión 3130/OC-CO¹⁰ que está finalizando su ejecución. Mediante estos programas, el Banco apoyó la definición de la PNL como una política de Estado, contribuyendo a optimizar los procesos de transporte, logística y distribución nacional de mercancías. Además, se han realizado importantes inversiones en concesiones viales de cuarta generación y en la modernización de puertos y aeropuertos. Complementariamente, se han implementado medidas de facilitación comercial, como la adopción del manual de inspección simultánea¹¹ y la simplificación de la regulación aduanera¹². Estos avances permitieron que el país pasara del puesto 17 en 2014 al 5 en 2018 en ALC, en el Índice de Desempeño Logístico (LPI por sus siglas en inglés)¹³.

- 1.5 No obstante, los tiempos y costos logísticos son aún elevados. Según la Encuesta Nacional Logística ([ENL](#))¹⁴ de 2018, el costo logístico de las empresas representa el 13,5 % sobre las ventas, (9% en países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE). Sus principales componentes son el almacenamiento (46,5%) y el transporte y distribución (35,2%). Adicionalmente, para las empresas que realizan operaciones de comercio exterior, el costo logístico llega al 38%. Estos retos justificaron la actualización de la PNL en 2020 ([Conpes 3982 de 2020](#)).
- 1.6 **Desafíos persistentes.** Este bajo desempeño logístico sigue asociado, entre otros, a:
- 1.7 **Desarrollo limitado del transporte intermodal.** La matriz modal de carga depende del modo carretero, a pesar de ser menos eficiente en tiempos y costos¹⁵. El 73% de la carga se mueve por carretera¹⁶, el 23% en el modo férreo y el 1,5% en el fluvial; presentando estos dos últimos desafíos en materia regulatoria y técnica. Cabe resaltar que, al excluir el carbón y el petróleo de la matriz modal, se presenta la siguiente distribución: el modo carretero moviliza el

⁹ El Informe de Terminación de Proyecto (2012), indicó que las acciones adoptadas permitieron contar con las bases técnicas y las instituciones responsables para ejecutar la PNL 2008.

¹⁰ Principales resultados: Misión de Logística y Comercio Exterior 2016-2018, [Conpes 3982 de 2020](#), Observatorio Nacional de Logística ([ONL](#)), [Portal Logístico](#), [ENL 2018](#) y 2020 (en curso), avances en la modernización del sector transporte automotor de carga, entre otros.

¹¹ [Conpes 3528 de 2008](#).

¹² [Decreto 1165 de 2019](#).

¹³ Sin embargo, Colombia puntúa 2,81/5, por debajo del promedio OCDE: 3,65/5. [Banco Mundial \(BM\)](#), [LPI 2018](#).

¹⁴ La ENL es un ejercicio probabilístico, estratificado y tri-etápico, que permite caracterizar la logística del país. Es la encuesta de referencia del sector logístico en Colombia y es representativa de la totalidad de empresas registradas en el país a nivel de seis regiones, seis actividades económicas y todos los tamaños de empresa. Muestra [ENL 2018](#): 848.986 empresas.

¹⁵ El modo fluvial recorre 8,6 veces la distancia del carretero con un litro de combustible; el férreo 3,5 veces. El valor del flete carretero es 3,2 veces el del fluvial y 2,3 veces el del férreo. [Conpes 3982](#).

¹⁶ En un esquema empresarial no óptimo, en el que los generadores de carga contratan compañías como intermediarias para los servicios logísticos, solo 48% de las empresas dedicadas a actividades de transporte cuenta con flota propia y el 97% de las empresas de transporte y almacenamiento son micro y pequeñas empresas (ENL 2018).

97%, el fluvial el 0,9% y el férreo el 0,1%¹⁷. Esto muestra un bajo nivel de aprovechamiento de la movilización de mercancías, diferentes al sector minero-energético, en los modos férreo y fluvial, considerando la potencial reducción en costos de transporte que presentan estos modos. Se estima que un incremento en la carga movilizada, frente al total nacional en los modos férreo y fluvial de 2,9 puntos porcentuales (p.p) en los próximos 10 años, generaría ahorros en costos de transporte de un 63%¹⁸; además de los beneficios de reducción de emisiones debido a la transición a una matriz de transporte más limpia. (¶1.15)

- 1.8 Adicionalmente, la oferta de servicios logísticos especializados (consolidación y cadena de frío, patios de contenedores, centros de distribución urbana) se encuentra rezagada en comparación con países OCDE¹⁹, impactando negativamente la competitividad de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MIPYME). En Colombia, solo el 62% de las empresas tercerizan servicios logísticos especializados, en comparación con el 98% de Brasil y el 90% en Perú²⁰. La evidencia señala que, mejoras en la calidad y oferta de servicios logísticos, medidos a través de un aumento de 0,1 p.p. en el LPI de la región, se traduciría en 1,74 p.p. adicionales en el crecimiento de las exportaciones totales de ALC²¹.
- 1.9 **Ineficiencias en el flujo de mercancías en el ámbito territorial.** El costo logístico para el sector agrícola es de 12,8%²², asociado a los procesos de producción y almacenaje (40,5%) y distribución (20,6%), debido a carencias de servicios logísticos y bajos niveles de uso de tecnología. Colombia tiene 0,003 m³ por residente urbano de capacidad de almacenamiento en cadena de frío, menor que en Chile (0,232) o México (0,053)²³. Además, estudios para el sector agro, muestran que únicamente el 30% de los productores usan dispositivos tecnológicos en sus actividades, el 11,3% usa Sistema de Posicionamiento Global (GPS), y menos del 1% usa drones o sensores para la trazabilidad de cargas. La incipiente agrologística impacta directamente el potencial exportador del país. Mientras México y Chile aportan el 18% y 12% a las exportaciones agropecuarias de ALC, Colombia aporta menos del 3%²⁴. Recientes estudios en Argentina y Brasil indican que avanzar una unidad en el subíndice de servicios logísticos del LPI se asocia con un incremento de entre cinco y 28 mil toneladas de nuevas exportaciones agropecuarias²⁵.
- 1.10 Por otra parte, existe una desarticulación entre las políticas de ordenamiento territorial subnacionales y la PNL, que se refleja, por ejemplo, en la deficiente reglamentación para determinar franjas horarias para restringir la circulación vehicular de carga en las ciudades. Esto genera que, en las vías de ingreso a los principales centros urbanos, los vehículos de transporte de carga presenten fuertes reducciones de velocidad, pasando de los 50 km/h reglamentarios a

¹⁷ [Conpes 3982](#).

¹⁸ [Conpes 3982](#).

¹⁹ Colombia puntúa 2,85/5 en calidad de los servicios logísticos. Promedio OCDE: 3,64/5.

²⁰ [ENL 2018](#) y Asociación Latinoamericana de Logística (ALALOG).

²¹ [Kee-hung Lai et al, 2019](#); [Marti, Puertas, García, 2014](#).

²² Comparado con el 11,5% del sector industrial. [ENL 2018](#).

²³ [DNP, 2020](#).

²⁴ ONU Comtrade, 2019.

²⁵ [Mendes dos Reis et al., 2020](#).

menos de 30 km/h, incrementando los costos logísticos y la contaminación atmosférica²⁶. Se estima que Colombia pierde cerca del 2% del PIB anual por la congestión en ciudades²⁷. Esto unido al crecimiento del comercio electrónico (acelerado a raíz de la pandemia²⁸) y su consecuente incremento del número de entregas urbanas, agrava la complejidad de la logística de última milla. Intervenciones integrales que articulen la PNL con las políticas territoriales e incluyan la creación de micro plataformas logísticas en la ciudad; zonas, periodos y horarios de cargue y descargue; logística nocturna o en horas valle tienen el potencial de mejorar la eficiencia de los flujos de mercancías en ciudades y regiones. Un piloto de distribución nocturna realizado en Bogotá, Cali y Barranquilla obtuvo como resultado un aumento de 100% en la velocidad promedio y mejoró en 50% los tiempos de recorrido de los vehículos²⁹.

- 1.11 **Ineficiencias y baja adopción de tecnología en las operaciones de comercio interno y exterior.** Existe una baja adopción tecnológica por parte de los proveedores de servicios logísticos, transportistas y distribuidores, en su gran mayoría MIPYME³⁰. El 64,4% no utiliza tecnología y cerca de 30% no conoce ninguna aplicable a sus operaciones³¹. Esto debido principalmente a la falta de incentivos que promuevan la transformación digital y la integración de los sistemas informáticos de los operadores logísticos, falta de capital humano especializado y la resistencia al cambio³². Adicionalmente, estos retos de acceso e interoperabilidad de la información se replican en las entidades públicas, que operan sistemas y servicios de manera aislada, limitando la disponibilidad de información para la toma decisiones en materia de política pública logística.
- 1.12 Asimismo, la logística de comercio exterior aún presenta bajos niveles de eficiencia. El tiempo de importación es de 206 horas y el de exportación de 151 horas³³, representando el 70% de los tiempos de la cadena logística empresarial³⁴. El costo de exportar e importar en Colombia es 75% mayor que el promedio OCDE³⁵. Esto se debe, entre otros, a la falta de optimización y digitalización del despacho de mercancías y la débil interoperabilidad de los sistemas de información en los nodos de comercio exterior, especialmente en los puertos que movilizan el 97% de la carga³⁶. El uso de tecnología para simplificar, estandarizar y automatizar la cadena de suministro, incluidos los trámites aduaneros, los procesos logísticos y portuarios, impacta positivamente el crecimiento y la diversificación del comercio³⁷.

²⁶ El modo carretero es la principal fuente de contaminación del aire urbano (90%) asociada al transporte [DNP, 2020](#).

²⁷ [Conpes 3982](#). Las pérdidas en países OCDE son: Estados Unidos (0,5%/PIB), Reino Unido (0,2%/PIB), Alemania (0,1%/PIB). [The Economist, 2018](#).

²⁸ En abril y mayo 2020, primeros meses de la cuarentena, el comercio electrónico se incrementó en 73% en Colombia. [Cámara Colombiana de Comercio Electrónico \(CCCE\), 2020](#).

²⁹ [DNP, 2020](#).

³⁰ [Calatayud y Katz, 2019](#).

³¹ [ENL 2018](#).

³² [Calatayud y Katz, 2019](#).

³³ [DIAN, 2019](#). Superior a 48 horas, compromiso adquirido por Colombia en diversos acuerdos comerciales.

³⁴ [DNP, 2020](#).

³⁵ [Doing Business, BM, 2020](#).

³⁶ La calidad de los servicios y procesos de comercio exterior en los puertos recibió la peor puntuación 3,4/5; pasos de frontera (3,7); aeropuertos (4). [ENL 2018](#).

³⁷ [Carballo et al., 2016](#); [Volpe, 2017](#); [Carballo et al., 2019](#); [Mendes, 2019](#).

- 1.13 **Débil coordinación interinstitucional.** Existe falta de claridad en las fronteras institucionales entre las 24 entidades que participan en la logística, así como desafíos de coordinación entre agencias -especialmente del orden nacional y territorial-, debido a la naturaleza transversal y multisectorial de las políticas. Por ejemplo, siete entidades del orden nacional – Ministerio de Transporte (MT), DNP, Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Aeronáutica Civil (Aerocivil), Dirección General Marítima (DIMAR) y la Corporación Autónoma Regional del Río Magdalena (Cormagdalena)- tienen responsabilidad directa en la planeación y estructuración de proyectos de infraestructura de transporte, impactando la efectiva división del trabajo y la especialización de funciones, además de contar con poca articulación en el ámbito territorial³⁸. Estudios afirman que la efectividad gubernamental y la calidad regulatoria son altamente correlacionados con un mejor desempeño logístico³⁹. Para subsanar este desafío, se requiere fortalecer la gobernanza de las entidades que intervienen en logística, fortalecer los espacios de coordinación interinstitucionales (§1.24), y facilitar capacitación técnica para la implementación de la PNL.
- 1.14 **Sostenibilidad ambiental y cambio climático.** Colombia enfrenta un alto riesgo ante los impactos del cambio climático. En particular, la infraestructura logística es altamente vulnerable a inundaciones y desplazamientos de tierra, que interrumpen los servicios de transporte; y al aumento del nivel del mar que afecta la operación de los puertos. Se proyecta que la temperatura media aumentaría 1,4 °C entre 2011 – 2040, 2,4 °C entre 2041–2070 y 3,2 °C entre el período 2071-2100. En el mismo periodo de tiempo, la precipitación anual registrará reducciones promedio de 36% y el nivel del mar aumentará entre 1,2 y 3,8 mm/año⁴⁰. Se estima que estas variaciones climáticas podrían reducir la disponibilidad de la red vial del país entre 15,1 y 27,4 días al año, en el periodo 2020-2100, dependiendo del escenario climático que se presente cada año⁴¹. Asimismo, podrían afectar hasta el 30% de la carga en los puertos del país que, sumada a daños potenciales en la infraestructura, equivaldrían a una inversión de US\$11.652,5 millones expuesta a 2040⁴².
- 1.15 En respuesta, Colombia ha asumido el compromiso de reducir en un 20% las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) proyectadas a 2030, en cumplimiento del Acuerdo de París sobre Cambio Climático⁴³. Para lograrlo, el sector transporte, incluyendo el subsector de logística, ha sido identificado como prioritario⁴⁴. El sector transporte aporta el 12% al inventario nacional de GEI y el subsector carretero es responsable del 90% de dicha emisión⁴⁵. Por ello, tanto el Plan de Acción de Mitigación Nacional Apropiada ([NAMA](#)), como el Plan de Acción Sectorial de Mitigación ([PAS](#)) del Sector Transporte, le apuntan a la optimización de las operaciones logísticas y a la promoción del transporte férreo y fluvial, como medidas de mitigación prioritarias. De este modo, las estrategias y actividades de

³⁸ [Conpes 3982](#).

³⁹ [BID, 2010](#).

⁴⁰ [DNP y BID, 2015](#).

⁴¹ [Ibíd.](#)

⁴² [Ministerio de Ambiente \(MA\), MT, 2017](#).

⁴³ [Ley 1844 de 2017](#).

⁴⁴ [Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional \(iNDC\) de Colombia](#).

⁴⁵ [PAS](#).

la presente operación contemplarán criterios de sostenibilidad ambiental para reducir las emisiones de GEI y fortalecer la resiliencia del subsector a desastres naturales y climáticos (§1.23, 1.24, 1.25 y 1.26).

- 1.16 **Aspectos de género de la operación.** A pesar de la escasez de datos que permitan documentar la brecha de género en el sector logístico en Colombia, la información disponible sugiere que las empresas lideradas por mujeres podrían estar enfrentando costos logísticos más altos que las empresas lideradas por sus pares masculinos, impactando negativamente su capacidad exportadora. Datos del sector transporte indican que el 92% de las MIPYME del sector en Colombia, están lideradas por hombres⁴⁶. Asimismo, estudios⁴⁷ afirman que las empresas exportadoras lideradas por mujeres enfrentan desproporcionadamente barreras logísticas más altas, como son mayores dificultades para cumplir con los requisitos reglamentarios y de procedimiento en la frontera, exclusión de las redes de transporte y distribución dominadas por hombres, mayor riesgo de abuso, incluyendo corrupción y acoso en los nodos de comercio exterior.
- 1.17 Ante la necesidad de fortalecer el conocimiento sobre el impacto de los costos logísticos en el desempeño exportador de las empresas lideradas por mujeres, esta operación incluirá la variable de género para discriminar a los propietarios de las empresas encuestadas en la ENL, en sus versiones 2022 y 2024 (§1.25b). La inclusión de la variable de género en la encuesta materializa la posibilidad de cuantificar la brecha de género en el sector y de diseñar intervenciones de política que incorporen una perspectiva de género basada en evidencia. El análisis de la información arrojada por la ENL 2022 y la formulación de recomendaciones con enfoque de género, se financiará a través de la Cooperación Técnica (CT) (ATN/MR-17474-RG).
- 1.18 **Conocimiento del Sector.** El Banco cuenta con sólida experiencia en programas para reducir costos logísticos mediante la modernización del transporte de carga y la implementación de herramientas de facilitación comercial. En Colombia, el Banco ha materializado este apoyo mediante el programa de préstamo de apoyo a reformas de política 2540/OC-CO, aprobado en septiembre de 2011 por US\$300 millones, préstamo de inversión 3130/OC-CO, aprobado en diciembre de 2015 por US\$15 millones, el cual se encuentra en fase de cierre; así como a través de siete CT⁴⁸, que suman US\$3,8 millones, que han apoyado la formulación de lineamientos para expandir el sector férreo, fluvial y la iniciativa de eficiencia energética del transporte. Adicionalmente, se destaca el trabajo en facilitación comercial mediante el programa para la modernización aduanera en Colombia (5148/OC-CO) y el programa para apoyar la internacionalización de la economía colombiana (4929/OC-CO)⁴⁹, que apoyan la optimización y digitalización de los procesos de comercio exterior e inversión. Esta operación construirá sobre los avances de estos programas (§1.4) y abordará desafíos adicionales y complementarios, identificados por la nueva PNL y relacionados con: el

⁴⁶ [Encuesta Future of Business 2017. BID. 2019.](#)

⁴⁷ Sabarwal, S., and Terrell, K. (2008); Bélanger, A. (2019); [Sekkel, J. \(2020\).](#)

⁴⁸ ATN/FI-12323-CO, ATN/KK-12400-CO, ATN/OC-12350-CO, ATN/OC-12395-CO, ATN/JF-13035-CO, ATN/OC-17290-CO, ATN/OC-16766-CO.

⁴⁹ Esta operación coordinará con estos dos últimos programas para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información de comercio exterior.

fortalecimiento de la intermodalidad del país, profundización de la logística urbano-regional, implementación y masificación de tecnologías en las cadenas logísticas, mejora de los esquemas de gobernanza e institucionalidad en torno a la logística.

- 1.19 **Lecciones aprendidas.** Para el éxito del programa propuesto se requiere: (i) un equipo ejecutor completo en cada co-ejecutor (COE) y espacios de coordinación sistemáticos entre ellos; (ii) planificación anticipada para garantizar adecuada asignación presupuestal; (iii) acciones de gestión del cambio en las entidades involucradas en la implementación de la PNL; y (iv) fortalecimiento de los comités de coordinación interinstitucional. Estas lecciones se incorporan en el diseño de la operación a través de: (i) fortalecimiento de los equipos ejecutores (§3.1 y 3.2) y formalización del Comité de Coordinación y Planeación en el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP); (ii) requerimiento de sincronizar la planeación del proyecto con el ciclo presupuestal del país; (iii) programación de capacitaciones técnicas y de gestión del cambio en las entidades involucradas; y (iv) formulación de hojas de ruta para mejorar la efectividad de los mecanismos de coordinación interinstitucional.
- 1.20 **Alineación estratégica.** El programa está alineado con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (AB-3190-2), con los desafíos de (i) Productividad e Innovación al contribuir a establecer marcos institucionales para mejorar el clima de negocios y facilitar la planificación urbana e infraestructura rural; e (ii) Integración Económica al contribuir a promover inversiones en infraestructura de transporte y propiciar la alineación de instrumentos de integración para minimizar los costos de información y logística. Además, se alinea con los temas transversales de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental porque promoverá políticas y acciones de resiliencia del sector transporte y logística a desastres naturales y climáticos. Aproximadamente, el 71,03% de los recursos de la operación se invertirán en actividades de mitigación y adaptación al cambio climático, según [la metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo de estimación de financiamiento climático](#); (ii) Igualdad de Género y Diversidad debido a que permitirá la recolección de datos desagregados por género a través de la ENL, para cuantificar el impacto de los costos logísticos en las empresas lideradas por mujeres y diseñar políticas focalizadas en subsanar esta brecha; y (iii) Capacidad Institucional y el Estado de Derecho porque fomentará reformas normativas, de gobernanza, de modernización tecnológica para suprimir obstáculos para la productividad y el crecimiento empresarial.
- 1.21 Asimismo, la operación está alineada con la Estrategia de País del Grupo BID con Colombia 2019-2022 (GN-2972), en las áreas estratégicas de productividad de la economía, específicamente con los objetivos de: (i) promover la innovación y los ecosistemas digitales al fomentar la implementación de tecnologías 4.0 para mejorar el desempeño logístico; (ii) fomentar el desarrollo agrícola al contribuir a una mayor participación de la producción agrícola en las Cadenas Globales de Valor (CGV); y (iii) facilitará la implementación del plan maestro de transporte intermodal. Adicionalmente, el Programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al: (i) promover financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico y fomente la integración

regional y global; y (ii) planificar la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible. Esta operación también es consistente con los Marcos Sectoriales de: (i) Cambio Climático (GN-2835-8), al apoyar al país a cumplir sus compromisos para un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de carbono; (ii) Transporte (GN-2740-12), al promover el desarrollo de servicios logísticos eficientes y sostenibles; e (iii) Integración y Comercio (GN-2715-11) al promover la reducción de los costos logísticos, haciendo uso de tecnologías emergentes.

B. Objetivos, componentes y costo

1.22 **Objetivos.** El objetivo general del Programa es mejorar la eficiencia logística y contribuir a la reactivación económica pospandemia, a través de la implementación de la PNL. Los objetivos específicos son: (i) promover la participación de los modos férreo y fluvial y el uso de servicios logísticos especializados; (ii) incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas, incluyendo las operaciones logísticas de primera y última milla; (iii) fomentar la digitalización de las cadenas de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior; y (iv) fortalecer la gobernanza del sector logístico.

1.23 **Componente I. Eficiencia logística basada en el transporte (US\$5,8M).** Se financiarán principalmente las siguientes actividades:

- a) Reactivación de los modos férreo y fluvial: (i) diseño e implementación de una estrategia de promoción de los modos de transporte férreo y fluvial para incrementar su participación en la matriz de reparto modal; (ii) formulación de los reglamentos técnicos de los modos férreo y fluvial y fortalecimiento de la capacidad técnica de los actores involucrados en las operaciones logísticas en los modos diferentes al carretero; (iii) diagnóstico de la red de infraestructura y de la oferta de servicios logísticos en el país para identificar cuellos de botella y formular modelos de transporte que permitan hacer más eficientes las operaciones de transporte multimodal; y (iv) diseño e implementación de los planes estratégicos para mejorar la eficiencia operativa de los modos de transporte diferentes al carretero con base en los resultados del Plan Maestro Ferroviario, Fluvial y de Transporte Intermodal. Estas estrategias contemplarán criterios de sostenibilidad ambiental para la reducción del impacto ambiental del sector transporte y el fortalecimiento de su resiliencia a desastres naturales y climáticos.
- b) Plan estratégico para la promoción y desarrollo de los servicios logísticos e infraestructura logística especializada: (i) formulación de lineamientos de política e incentivos tributarios y no tributarios; (ii) formulación de normativa; y (iii) formulación de planes de integración intermodal y de eficiencia logística territorial. El plan estratégico incluirá componentes de mitigación y adaptación al cambio climático.
- c) Estrategia de regulación de las relaciones económicas entre los actores del sistema de transporte de carga⁵⁰: (i) diseño e implementación de nuevas funcionalidades del Sistema de Registro Nacional de Despachos de Carga

⁵⁰ Soluciones y programas digitales dedicados a la reducción de emisiones de GEI.

([RNDC](#))⁵¹ (aplicación móvil [RNDC](#), mecanismo para la recepción de información georreferenciada de los orígenes y destinos de la carga); (ii) actualización y socialización del marco normativo para fomentar la legalidad y formalidad del sector transporte.

1.24 Componente II. Logística territorial (US\$1,9M). Se financiarán principalmente las siguientes actividades:

- a) Plan de acción, bajo en carbono y resiliente, para el fortalecimiento técnico de las cadenas agrologísticas: (i) diseño y consolidación del inventario de la red de infraestructura y servicios logísticos para apuestas productivas representativas; (ii) diseño de una estrategia de fortalecimiento técnico territorial para las cadenas logísticas agrícolas priorizadas⁵²; y (iii) plan de acción para fortalecer la producción y optimización de información logística e incrementar la adopción de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) en los procesos logísticos del sector agropecuario.
- b) Lineamientos para mejorar la eficiencia logística de última milla: (i) definición de metodología para medir y caracterizar el desempeño logístico a nivel urbano-regional⁵³ (servicios logísticos, tecnología aplicada); (ii) formulación de lineamientos de política pública para facilitar la logística en aglomeraciones urbanas; y (iii) diseño de modelos colaborativos para mejorar la eficiencia logística en las operaciones de última milla.

1.25 Componente III. Competitividad logística y facilitación comercial (US\$3,9M). Se financiarán principalmente las siguientes actividades:

- a) Transformación digital de la cadena de suministro y de los procesos de comercio exterior⁵⁴: (i) diseño e implementación de una estrategia de acompañamiento técnico y normativa para incrementar el uso y adopción de tecnologías 4.0⁵⁵ en los procesos logísticos de las MIPYME, empresas prestadoras de servicios logísticos y entidades involucradas en los procesos de comercio exterior; y (ii) formulación de una estrategia para promover la aplicación de tecnologías 4.0 en los procesos de logística inversa, de economía circular y en la logística del comercio electrónico.
- b) Generación de información logística⁵⁶: (i) diseño e implementación de nuevas funcionalidades del [Portal Logístico](#)⁵⁷ (módulo de indicadores de productividad, módulo de desempeño de la operación de los corredores logísticos); (ii) nuevas funcionalidades del Observatorio Nacional de Logística

⁵¹ El [RNDC](#) es un sistema de información que permite recibir, validar y transmitir la información generada en las operaciones del servicio público de transporte de carga por carretera.

⁵² Inicialmente, se priorizan: frutas de exportación, acuicultura, flores, cacao y panela.

⁵³ Las ciudades en las que se aplicará el diagnóstico se seleccionarán incluyendo factores de crecimiento económico, productividad, población y flujos de carga.

⁵⁴ Soluciones y programas digitales dedicados a la reducción de emisiones de GEI.

⁵⁵ Por ejemplo: blockchain, inteligencia artificial, internet de las cosas, big data y análisis de datos, aprendizaje automático, computación en la nube.

⁵⁶ Soluciones y programas digitales dedicados a la reducción de emisiones de GEI.

⁵⁷ El portal centraliza la información generada por el [RNDC](#), las Alianzas Logísticas Regionales y los Corredores Logísticos Estratégicos.

([ONL](#))⁵⁸ (módulo de visualización de los resultados de la ENL, módulo para el análisis y divulgación de información de tiempos y costos de las operaciones de comercio exterior); y (iii) aplicación, análisis y socialización de la ENL en sus versiones 2022 y 2024. La ENL incluirá variables que permitan informar de manera diferenciada la situación de empresas lideradas por mujeres versus empresas lideradas por hombres.

- c) Optimización de herramientas de facilitación comercial y fortalecimiento de los nodos de comercio exterior, contribuyendo a su sostenibilidad (mitigación y adaptación)⁵⁹: (i) diseño de estándares y lineamientos para la promoción y desarrollo de sistemas de comunidad portuaria (PCS, por sus siglas en inglés); (ii) diseño de un plan estratégico de modernización de pasos de frontera fluviales; y (iii) elaboración de propuesta para la gestión de la interoperabilidad e integración de sistemas de información para la facilitación de tramites de comercio exterior⁶⁰.
- d) Estrategias para fortalecer la competitividad logística y regulatoria para la internacionalización: (i) diseño e implementación de un plan de acción para promover la inserción de bienes y servicios en las CGV (capacidades productivas, uso de tecnología, normativa de facilitación comercial), se priorizará la CGV agroindustrial; (ii) desarrollo de una estrategia para la simplificación, eliminación, homologación de las barreras no arancelarias (medidas fitosanitarias, sanitarias, estándares de calidad, etc.); y (iii) diseño de un mecanismo de monitoreo del cumplimiento del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC).

1.26 **Componente IV. Fortalecimiento y articulación institucional (US\$1,8M).** Se financiarán principalmente las siguientes actividades: (i) evaluación de la gestión del Comité Técnico de Logística y Comercio Exterior ([CLCE](#)), de las gerencias de corredores logísticos y de las Alianzas Logísticas Regionales ([ALR](#)) y formulación de la hoja de ruta para mejorar su desempeño y efectividad en la implementación de la PNL (¶3.5–3.7); (ii) formulación del documento técnico de ajustes a la gobernanza de las entidades que intervienen en las operaciones de comercio exterior; (iii) formulación de estudios técnicos y de procedimientos para la formalización de las unidades técnicas de logística del DNP y del MT mediante su incorporación a sus respectivas estructuras institucionales; y (iv) desarrollo y puesta en marcha del programa de gestión del cambio y de transferencia de conocimiento en logística.

1.27 **Gestión de administración, monitoreo y evaluación (US\$1,5M).** Se financiará a los equipos encargados de la gestión técnica y operativa del programa (¶3.1), las cuatro auditorías a los estados financieros anuales, así como la evaluación intermedia y final requeridas por el Banco.

⁵⁸ El [ONL](#) permite monitorear el desempeño global de la logística colombiana y el impacto de las políticas públicas.

⁵⁹ *Ibíd.*

⁶⁰ Se priorizarán: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT), DIAN, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (INVIMA), DIMAR.

C. Indicadores claves de resultados

- 1.28 **Beneficiarios.** El universo de beneficiarios comprende: las 583.888 empresas usuarias de servicios logísticos⁶¹, 33.220 empresas importadoras, 11.700 empresas exportadoras⁶², 2.926 firmas de transporte y logística (84,1% del total nacional)⁶³ con sede en los 19 departamentos del área de influencia de las intervenciones (corredores estratégicos multimodales) y las 26.000 MIPYME del sector agrícola. Adicionalmente, serán beneficiarios los puertos de Cartagena, Santa Marta, Buenaventura, Barranquilla y Urabá, que responden por 103 millones de toneladas de exportación (de un total de 131 millones)⁶⁴. Finalmente, las 24 entidades públicas del orden nacional⁶⁵, más las de orden territorial que verán fortalecida su capacidad técnica para implementar la PNL. Los beneficios adicionales se detallan en el Análisis Económico ([EEO#1](#)).
- 1.29 **Resultados esperados:** (i) incremento de la participación de la carga movilizada en los modos de transporte férreo y fluvial frente al total nacional, exceptuando carbón, y aumento de la tercerización de servicios logísticos especializados; (ii) incremento de la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas, incluida la última milla; y (iii) aumento de la digitalización de la cadena de suministro y la reducción de los tiempos en los procesos de exportación e importación; y (iv) aumento de la efectividad de los mecanismos de coordinación interinstitucional para la implementación de la PNL.
- 1.30 **Impacto esperado:** (i) mejorar la eficiencia logística y (ii) contribuir a la reactivación económica pospandemia.
- 1.31 **Evaluación económica.** Se realizó una evaluación costo-beneficio con un horizonte temporal de cuatro años a nivel agregado y por componente. En el escenario básico, el proyecto exhibe un Valor Actual Neto positivo de US\$4,55 millones y una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 15,29%. Se realizaron análisis de sensibilidad a la aceleración de los beneficios y a la combinación de aceleración y productividad que el Programa traería. Los resultados son positivos en todos los casos. En el caso más favorable, la TIR llega a 29,71%, y en el peor de los casos, llega a 12,41%. La alta sensibilidad obedece al bajo valor de la inversión, en comparación con los altos valores del acervo de beneficios netos ([EEO#1](#)).

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 El programa será financiado mediante un préstamo de inversión específica (ESP) debido a que está financiando un proyecto específico, con objetivos concretos y componentes interdependientes, los cuales no se pueden dividir sin afectar la

⁶¹ [ENL 2018](#).

⁶² [DIAN, 2019](#).

⁶³ [RNDC](#).

⁶⁴ Anexos Estadísticos de Carga de la DIAN, 2020.

⁶⁵ DNP, MT, MinCIT, DIAN, ICA, INVIMA, DIMAR, INVIAS, ANI, Aerocivil, Cormagdalena, Ministerio de Agricultura, Gobernaciones, Alcaldías, entre otros.

naturaleza del proyecto en sí, que es la implementación de la PNL. Además, la operación financiará servicios de consultoría, así como servicios de no consultoría y la adquisición de bienes (software y hardware) para dar cumplimiento a los objetivos del Programa, cumpliendo así con los criterios de la modalidad ESP.

- 2.2 El período de desembolso de la operación será de cuatro años. El período de desembolso responde a: (i) la planificación técnica y financiera realizada por los COE, que les permite contar con los recursos financieros, operativos y técnicos para ejecutar el proyecto en el plazo establecido; (ii) la experiencia previa de los COE ejecutando la operación 3130/OC-CO; y (iii) el [Conpes 3982 de 2020](#) que establece que la PNL tendrá un periodo de implementación de cuatro años (2020 – 2024) y por lo tanto, la operación se diseña para que se alinee con el cronograma y metas del Gobierno Nacional.
- 2.3 El costo total del programa de inversión es de US\$15.000.000, los cuales serán financiados por el Banco con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO). El presupuesto consolidado se presenta en el Cuadro 2.1, y el presupuesto detallado se encuentra disponible en el PEP/POA ([EER#1](#)). El cronograma de desembolsos de la operación se muestra en el Cuadro 2.2.

Cuadro 2.1 - Costos Estimados del Programa (en US\$)⁶⁶

Componentes	Total	%
Componente I. Eficiencia logística basada en el transporte	5.776.000	38,51
- Reactivación de los modos férreo y fluvial	4.736.000	31,57
- Promoción de los servicios logísticos e infraestructura especializada en logística	547.000	3,65
- Estrategia de regulación de las relaciones económicas entre los actores del sistema de transporte de carga	493.000	3,29
Componente II. Logística territorial	1.901.500	12,68
- Fortalecimiento técnico de las cadenas agrologísticas	997.000	6,65
- Mejora de la eficiencia logística de última milla	904.500	6,03
Componente III. Competitividad logística y facilitación comercial	3.931.500	26,21
- Transformación digital de la cadena de suministro y de los procesos de comercio exterior	996.000	6,64
- Generación de información logística	1.147.500	7,65
- Optimización de herramientas de facilitación comercial y fortalecimiento de los nodos de comercio exterior	788.000	5,25
- Estrategias para fortalecer la competitividad logística y regulatoria para la internacionalización	1.000.000	6,67
Componente IV. Fortalecimiento y articulación institucional	1.872.000	12,48
Gestión de administración, monitoreo y evaluación	1.519.000	10,13
Total	15.000.000	100,00

Cuadro 2.2 - Programación de los Desembolsos (en US\$)

Fuente/año	2021	2022	2023	2024	Total
Total	1.631.600	2.846.400	5.660.400	4.861.600	15.000.000
%	11	19	38	32	100

⁶⁶ Los montos por actividades dentro de los componentes son indicativos.

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.4 La operación fue clasificada como Categoría “C” en atención a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) y la aplicación de los filtros de salvaguardas, debido a que esta operación no financia obras civiles que causen impactos negativos ambientales o sociales. Sin embargo, se activa la Directiva B4 “otros riesgos”, ya que existe potencial de que iniciativas futuras, derivadas de esta operación, podrían generar riesgos socioambientales.
- 2.5 Adicionalmente, se identificó un riesgo ambiental bajo relacionado con la posibilidad de que las estrategias y políticas públicas a financiar con el proyecto no contemplen elementos de mitigación del cambio climático. Para mitigarlo se prevé: (i) realizar jornadas público-privadas sobre el impacto y los beneficios de promover la sostenibilidad ambiental de las operaciones logísticas (§1.26); (ii) incluir en los términos de referencia de los productos asociados, la consideración de aspectos medioambientales y de cambio climático para no objeción del Banco.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.6 Los resultados del análisis de Capacidad Institucional aplicada al DNP son satisfactorios debido a que la entidad cuenta con amplia experiencia en la ejecución de proyectos BID, aunque es necesario mitigar la sobrecarga de trabajo de los equipos fiduciarios asignados a la amplia cartera de proyectos en ejecución; mientras que los resultados de la evaluación del MT ofrecen oportunidades de mejora, requiriendo el fortalecimiento de la planta de personal experimentado en políticas de adquisiciones BID con dedicación exclusiva. Específicamente, con base en esta evaluación, se identificó como riesgo medio el posible retraso en la ejecución debido principalmente a: (i) sobrecarga de trabajo de los equipos fiduciarios asignados a la cartera de proyectos del DNP y del MT; (ii) retrasos en la elaboración/aprobación de insumos técnicos debido a la coordinación entre los COE y con actores internos; (iii) los procedimientos para la ejecución del Programa no se encuentran debidamente documentados y/o simplificados; y (iv) limitaciones recurrentes en la asignación presupuestal anual para la ejecución del proyecto. Para mitigarlo, se prevé: (i) fortalecer a los equipos ejecutores con los especialistas previstos en el esquema de ejecución; (ii) formalizar en el ROP la creación del Comité de Planificación y Monitoreo, como instancia de coordinación entre DNP y MT; (iii) mapeo y simplificación de los procedimientos de gestión financiera y de adquisiciones; y (iv) sincronizar la planeación del proyecto con el ciclo presupuestal del país.

D. Otros riesgos y temas claves

- 2.7 **Entorno de ejecución: institucional.** Se identificaron dos riesgos medio-bajos de ejecución, relacionados con las posibles dificultades de coordinación interinstitucional con las entidades beneficiaras y con las entidades del orden territorial, para la implementación de la PNL. Para mitigarlos se prevé: (i) conformar mesas técnicas de trabajo interinstitucional, formalizadas en el ROP; (ii) incorporar en la planificación, hitos para monitorear el cumplimiento oportuno de los requisitos precontractuales que requieran insumos de entidades

beneficiarias; y (iii) formular e implementar hojas de ruta para mejorar la efectividad del [CLCE](#) y de las [ALR](#).

- 2.8 **Sostenibilidad financiera.** Se identificaron dos riesgos medio-bajos de sostenibilidad del proyecto relacionados con la imposibilidad de: (i) formalizar las unidades técnicas de logística del DNP y del MT en sus respectivas estructuras institucionales; y (ii) garantizar el mantenimiento evolutivo de los sistemas de información: [RNDC](#), [Portal Logístico](#) y el [ONL](#). Para mitigarlos se prevé: (i) financiar estudios técnicos y la formulación de la normativa necesaria que permita incorporar a las unidades técnicas de logística a sus respectivas estructuras institucionales; y (ii) requerir a los COE el plan de sostenibilidad financiera del proyecto como parte del informe final del Programa.
- 2.9 **Desarrollo del proyecto.** La resistencia al cambio para asumir compromisos de actualización tecnológica por parte de las entidades públicas y/o de uso y adopción de TIC por parte de las MIPYME es un riesgo medio-bajo de desarrollo del proyecto. Para mitigarlo se prevé: (i) obtener el compromiso de las entidades públicas vinculadas a las operaciones de logística a través del [CLCE](#) (§3.5); (ii) diseñar e implementar una estrategia efectiva de gestión del cambio para la adopción de soluciones tecnológicas; y (iii) capacitación técnica concurrente a los recursos humanos de las entidades/empresas. Actividades financiadas con recursos del préstamo (§1.26).
- 2.10 **Entorno de ejecución:** Se identificó como riesgo medio-bajo para la ejecución del proyecto, el cambio de autoridades por las elecciones presidenciales en 2022. Para mitigarlo se prevé: desarrollar planes de comunicación y socialización de los avances y objetivos del programa con el sector público y privado, para mantener la relevancia del Programa como un pilar estratégico para la competitividad del sector productivo y para la reactivación económica.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Esquema de Ejecución.** El prestatario será la República de Colombia. El DNP, a través de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible (DIES) y el MT, a través del Viceministerio de Transporte, serán organismos COE, asumiendo ante el Banco, la responsabilidad de ejecución del Programa. El Director de la DIES, por parte del DNP, brindará los lineamientos técnicos para la ejecución de las actividades y garantizará el cumplimiento de los objetivos de la operación. El DNP fortalecerá al Equipo de Ejecución del Programa (EEP), conforme a los perfiles establecidos en el ROP (§3.9).
- 3.2 El MT fortalecerá al Grupo de Logística (GL), conforme a los perfiles establecidos en el ROP (§3.9). El Coordinador del GL velará por la ejecución y el cumplimiento de los objetivos de la operación. El Viceministerio de Transporte será la instancia que brindará los lineamientos estratégicos y realizará la supervisión general del programa en el MT.

- 3.3 Cada COE tendrá a cargo la ejecución de productos específicos, asignados en la matriz de resultados. En cada entidad los equipos ejecutores tendrán a cargo, entre otras funciones: (i) la planificación técnica, operativa y financiera de los productos bajo su responsabilidad y la gestión de los requerimientos técnicos de las adquisiciones y contrataciones previstas; (ii) la ejecución física y financiera; y (iii) el seguimiento y evaluación del préstamo. Adicionalmente, se constituirá el Comité de Planificación y Monitoreo, como mecanismo de coordinación, planificación y seguimiento integrado del Programa. Este comité deberá velar por el cumplimiento del alcance, costos y tiempos previstos en el contrato de préstamo, así como de consolidar los instrumentos de gestión del Programa (PEP/POA, PA). El DNP será el responsable de presentar en forma consolidada ante el Banco los Informes Semestrales de Avance y los Estados Financieros Auditados del Programa. El DNP y el MT tienen amplia experiencia en gestión de proyectos financiados por el Banco y se desempeñan como COE desde el 2013, ejecutando la operación 3130/OC-CO, con resultados satisfactorios en materia de articulación institucional y logro de objetivos.
- 3.4 Finalmente, se constituirán Mesas Técnicas Interinstitucionales (Ad Hoc) para definir aquellos requerimientos técnicos que requieran de consultas interinstitucionales. El detalle del mecanismo de ejecución y sus funciones será descrito en el ROP ([EEO#5](#)).
- 3.5 **Mecanismos de coordinación entre instancias del sector público y privado y entidades del orden nacional y territorial.** El Programa utilizará los mecanismos de coordinación contemplados en la PNL, para garantizar la articulación necesaria con las diferentes entidades del orden nacional y territorial para la debida implementación de las acciones contempladas en la operación. El primero es el [CLCE](#)⁶⁷, en el cual se planean, coordinan y articulan las estrategias sectoriales sobre facilitación del comercio, logística y transporte, entre el sector público y privado. Este Comité está conformado por: el Comité Temático de Facilitación de Comercio ([CTFC](#)) y el Comité Temático de Eficiencia en Modos ([CTEM](#)). El [CTFC](#), es presidido por el Viceministerio de Comercio Exterior, y tiene como objetivo coordinar las acciones entre las autoridades de control y los actores públicos y privados, para simplificar, armonizar y agilizar los procedimientos de comercio exterior. Por su parte, el [CTEM](#), presidido por el Viceministerio de Transporte, busca articular, coordinar y cooperar en la implementación de políticas y estrategias relacionadas con la eficiencia modal y la optimización de los accesos urbanos. Este Comité es la instancia para coordinar los temas de logística territorial y transporte de carga.
- 3.6 El segundo mecanismo de coordinación son las [ALR](#)⁶⁸, que operan como el eje articulador regional para promover iniciativas de facilitación logística, garantizando la coherencia entre la política logística nacional y la territorial. Las [ALR](#) tienen por objetivo: facilitar la coordinación de actores para mejorar el desempeño logístico; fortalecer la logística regional a partir de la promoción de las buenas prácticas; promover el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura para la logística,

⁶⁷ Conformado por: MinCIT, MT, DIAN, DNP (ejerce la secretaría técnica), Presidencia de la República, ProColombia, Consejo Privado de Competitividad (CPC), Confecámaras, ANDI.

⁶⁸ Principales miembros: MT, alcaldías, gobernaciones, autoridades de tránsito, cámaras de comercio, gremios y empresas de transporte y operadores logísticos.

considerando el ordenamiento del territorio. El detalle de estos mecanismos de coordinación se detallan en el ROP ([EEO#5](#)).

- 3.7 **Desembolsos.** El Banco desembolsará los recursos en una cuenta bancaria especial en dólares en la institución bancaria que defina el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) a nombre del proyecto, para cada uno de los COE. Cada COE podrá operar una cuenta designada en pesos colombianos para realizar los pagos de los compromisos financiados por el proyecto. El Banco efectuará los desembolsos mediante la modalidad de anticipos de fondos para la ejecución de las actividades y adquisiciones previstas para períodos de hasta seis meses. Se prevé que la operación justifique el estándar de 80% de los saldos acumulados pendientes de justificación.
- 3.8 **ROP.** Detallará el mecanismo de ejecución de la operación, las funciones específicas de los equipos ejecutores y de los mecanismos de coordinación interinstitucional contemplados por la PNL. Asimismo, detallará los procedimientos y procesos internos del DNP y del MT y sus mecanismos de implementación, seguimiento y administración. Cualquier modificación al ROP requerirá la no objeción del Banco. El ROP se adjunta al presente documento ([EEO#5](#)).
- 3.9 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento. Serán condiciones previas al primer desembolso que los COE presenten, a satisfacción del Banco, evidencia de:** (i) la designación formal del EEP mínimo por parte del DNP y del GL por parte del MT, de conformidad con los perfiles establecidos en el ROP, que incluyen: el coordinador técnico, el coordinador operativo, de planeación y monitoreo, el especialista de adquisiciones (apoyo de adquisiciones en caso del MT) y el especialista financiero; (ii) la constitución del Comité de Planificación y Monitoreo de acuerdo con los lineamientos establecidos en el ROP; (iii) la aprobación del ROP en los términos acordados previamente con el Banco ([EEO#5](#)). Estas condiciones se consideran fundamentales para garantizar que los COE estén preparados para comenzar la ejecución del proyecto, con el personal mínimo requerido en cada equipo ejecutor, la formalización de la instancia de planificación integrada del proyecto, así como con un ROP que detalle los aspectos operativos y de coordinación del Programa.
- 3.10 **Adquisiciones y contrataciones.** Se seguirán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-15) o sus actualizaciones y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15) o sus actualizaciones. En el Plan de Adquisiciones (PA) ([EER#3](#)) se relacionan las adquisiciones previstas.
- 3.11 **Reconocimiento retroactivo de gastos.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo para la contratación del personal técnico y operativo del EEP del DNP y del GL del MT, y cubrir gastos de equipamiento y funcionamiento de estos equipos, hasta por US\$3.000.000 (20% del monto propuesto del préstamo), siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 23 de septiembre

de 2020 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

- 3.12 **Auditorías.** La auditoría se realizará por una entidad de auditoría externa, contratada con recursos del programa, según los términos de referencia y solicitud de propuesta que hayan sido no objetados por el Banco. Durante la ejecución, los informes financieros auditados se presentan anualmente al Banco, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio económico, o de la fecha del último desembolso vigente.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.13 **Seguimiento y monitoreo.** Se basará en: (i) PEP y POA ([EER#1](#)); (ii) PA ([EER#3](#)); (iii) Matriz de Resultados; y (iv) Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)). Los equipos ejecutores presentarán informes semestrales de avance de conformidad con la metodología *Project Monitoring Report* - PMR del Banco, los cuales permitirán documentar los avances en el logro de los productos e indicadores de resultados acordados en la Matriz de Resultados (Anexo II).
- 3.14 **Evaluación.** Los equipos ejecutores realizarán una evaluación de medio término, a los 90 días de que se hayan alcanzado los primeros 24 meses de ejecución o cuando los desembolsos hayan alcanzado el 60% del total, lo que primero ocurra. La evaluación final se preparará y enviará al Banco a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 95% de los recursos del préstamo. Los objetivos específicos de las evaluaciones serán descritos en el ROP.
- 3.15 La evaluación de impacto se realizará sobre el costo logístico nacional como porcentaje de ventas, que condensa el impacto de todos los componentes del Programa. Se utilizará una metodología de control sintético con otros países, que tengan una tasa similar de crecimiento de las toneladas transportadas y de crecimiento de comercio exterior.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		CO-L1263
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Empleos respaldados (#) -Empresas que reciben asistencia técnica (#) -Volumen de comercio internacional respaldado (\$) -Acuerdos de integración e iniciativas de cooperación a nivel regional respaldados (#) -Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2972	Aumento de la productividad (1.21)
Matriz de resultados del programa de país	-	La intervención está incluida en el Documento de Programación de País 2021.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		10.0
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.5
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Bajo
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		C
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

Nota de valoración de la evaluabilidad: La operación CO-L1263, por un monto de US\$15,000,000 tiene como objetivo general mejorar la eficiencia logística y contribuir a la reactivación económica pospandemia, a través de la implementación de la nueva Política Nacional Logística (PNL). Los objetivos específicos son (i) promover la participación de los modos férreo y fluvial y el uso de servicios logísticos especializados; (ii) incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas, incluyendo las operaciones logísticas de primera y última milla; (iii) fomentar la digitalización de la cadena de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior; y (iv) fortalecer la gobernanza del sector logístico.

La propuesta de préstamo presenta un diagnóstico adecuado de la problemática, y es clara en señalar cómo la propuesta se adhiere a los esfuerzos del gobierno de Colombia articulados en el Plan Nacional Logístico. Las soluciones propuestas son apropiadas para dar respuesta a los problemas identificados en la implementación del PNL. La matriz de resultados es congruente con la lógica vertical del proyecto, presentando indicadores adecuados a nivel de resultados e impactos. Los indicadores de resultado están apropiadamente definidos para medir los logros alcanzados por el programa y el cumplimiento de sus objetivos específicos. Los indicadores de impacto reflejan la contribución a los objetivos económicos (reducción del costo logístico nacional como porcentaje de ventas y reducción de la tasa de desempleo del sector transporte y almacenamiento) finales de la operación.

La evaluación económica muestra que la operación es eficiente con una Tasa Interna de Retorno (TIR) de 15.29% (utilizando una tasa descuento de 12%). En un contexto de incertidumbre, el análisis considera los beneficios de acelerar la implementación de proyectos emblemáticos en el contexto del PNL, mientras que los costos son aquellos asociados a la implementación de la operación.

El plan de monitoreo y evaluación propone realizar un análisis reflexivo de los indicadores de resultado incluidos en la matriz de resultado, complementado por una revisión de la teoría de cambio, revisión actualizada de la evidencia internacional y estudios cualitativos, y con una evaluación de impacto con control sintético para el indicador de impacto. Las actividades de monitoreo y evaluación serán realizadas por los organismos ejecutores, la Dirección Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Banco.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto:	<p>Los objetivos específicos para esta operación serán: (i) promover la participación de los modos férreo y fluvial y el uso de servicios logísticos especializados; (ii) incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas, incluyendo las operaciones logísticas de primera y última milla; (iii) fomentar la digitalización de las cadenas de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior; y (iv) fortalecer la gobernanza del sector logístico.</p> <p>El logro de estos objetivos contribuirá al objetivo general de mejorar la eficiencia logística del país y contribuir a la reactivación económica pospandemia, a través de la implementación de la nueva PNL.</p>
-------------------------------	---

OBJETIVO GENERAL DE DESARROLLO

Indicadores	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Meta	Año esperado para el Logro	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: Mejorar la eficiencia logística y contribuir a la reactivación económica pospandemia, a través de la implementación de la nueva PNL							
Indicador #1: Reducción del costo logístico nacional como porcentaje de ventas	%	0	2019	6,7	2023	ENL, DNP	<p>El indicador corresponde a la división entre el total de los costos logísticos sobre el total de ventas, recogido por la ENL¹.</p> <p>La línea de base se deja expresada como “0”, pero esta corresponderá al costo logístico que arroje la ENL 2020 (próxima publicación), que tiene 2019 como año referencia de la información. Se actualizarán las líneas de base y metas en el periodo de elegibilidad + 60 días. Similarmente, la meta se medirá contra el cálculo del costo logístico de la ENL 2024, que tendrá 2023 como año referencia de la información. Esto aplica para todos los indicadores de impacto y de resultado que tienen la ENL como medio de verificación.</p>

¹ La ENL es un ejercicio probabilístico, estratificado y tri-etápico, que tiene como objetivo obtener información para caracterizar la logística del país. Se aplica de manera bienal. La muestra de la ENL 2020 constará de 3.344 encuestas, que al expandirse representan 1.260.046 empresas, pertenecientes a los sectores de: comercio, industria, construcción, transporte y almacenamiento, minería y agropecuario.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Meta	Año esperado para el Logro	Medios de Verificación	Comentarios
							<p>Meta: Se proyecta asumiendo un crecimiento anual de ventas del 3% a partir de 2018 y una reducción esperada de los costos logísticos totales en promedio de 0,18% anual. Este modelo se proyectó para el horizonte del 2030, en donde se espera reducir el costo logístico a 9,5%, llevando a Colombia a niveles de los países OCDE (8% - 10%).</p> <p>Meta: reducción de 6,7% respecto de la línea de base.</p> <p>Cálculo meta: $(1 - (\text{indicador (2023)/indicador de base (2019)})) \times 100$</p>
Indicador #2 Reducción de la tasa de desempleo del sector transporte y almacenamiento	%	21,2	2020 (Trimestre 2)	17,0	2024 (Trimestre 2)	DANE	<p>El indicador se obtiene dividiendo el número total de la población cesante para la actividad “transporte y almacenamiento” sobre el total de población económicamente activa. Este último se obtiene de la suma del total de población cesante para la actividad “transporte y almacenamiento”, más la población ocupada para la misma actividad.</p> <p>Meta: Del 2020-Trimestre 3 al 2021-Trimestre 4 la proyección de desempleo se basa en la tasa de reducción pronosticada por la OCDE. De enero 2022 a junio 2024 se plantea una reducción trimestral del desempleo del 0,166% que es equivalente a la tasa pronosticada de reducción de desempleo promedio para el período 2020-Trimestre 4 a 2021-trimestre 2.</p>

OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea Base	Año 4 (2024)	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
<u>OBJETIVO ESPECÍFICO DE DESARROLLO 1: Promover la participación de los modos férreo y fluvial y el uso de los servicios logísticos especializados</u>							
Indicador #1: Participación de la carga movilizada en los modos de transporte férreo y fluvial frente al total nacional, exceptuando carbón	%	1,952	2019	2,095	2,095	RNDC - Portal logístico	<p>El indicador se calcula realizando la sumatoria de toneladas movilizadas mensualmente diferentes al carbón en modo férreo y fluvial para el 2019.</p> <p>La meta se calcula de acuerdo con la variación porcentual entre los años 2018 (férreo 0,01%, fluvial 2,03%) y 2019 (férreo 0,04%, fluvial 1,92%) y se realiza una estimación exponencial del crecimiento al año 2024. La variación porcentual del indicador agregado entre 2018 y 2019 fue de -0,09% debido a una disminución en las cifras registradas de transporte fluvial.</p> <p>Fuentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modo carretero: Proyección de toneladas movilizadas de acuerdo con el RNDC, encuesta O-D 2013 y crecimiento PIB. • Fluvial y Férreo: Información reportada por la ANI y las inspecciones fluviales del MT y consolidadas en el portal logístico.
Indicador #2: Aumento de la proporción de empresas Usuarías de Servicios Logísticos (USL) ² que tercerizan algún servicio logístico	%	0	2019	4,2	4,2	ENL, DNP	<p>El indicador corresponde al número de empresas que tercerizan algún servicio logístico, dividido el total de empresas USL.</p> <p>Para definir la meta, se evaluó el nivel promedio de tercerización de los países de la región (90%) según la Asamblea Latinoamericana de Logística. Se propone alcanzar el promedio de tercerización de</p>

² Empresas pertenecientes a diversos sectores de la economía del país, que requieren hacer uso de recursos y servicios logísticos para el desempeño de su actividad comercial o productiva.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea Base	Año 4 (2024)	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
							<p>México (72%) al 2030, debido a las similitudes de los planes de logística implementados en ambos países, incrementando este indicador. en promedio, un 0,6 % anual.</p> <p>Meta: aumento del 4,2% respecto de la línea de base.</p> <p>Cálculo meta: ((porcentaje meta (2023)/porcentaje línea de base (2019)) - 1)*100</p>
OBJETIVO ESPECÍFICO DE DESARROLLO 2: Incrementar la eficiencia de las cadenas logísticas agrícolas							
Indicador #1: Aumento de la proporción de Empresas USL del sector agrícola que tercerizan servicios logísticos	%	0	2019	3,1	3,1	ENL, DNP	<p>Cociente entre las empresas representadas que tercerizan alguna actividad logística del sector agrícola, dividido el total de empresas del sector agrícola.</p> <p>Se estima un crecimiento anual promedio de 0,6% a partir de la línea base, en consecuencia, con la estructura del indicador anterior.</p> <p>Meta: aumento del 3,1% respecto de la línea de base.</p> <p>Cálculo meta: ((porcentaje meta (2023)/porcentaje línea de base (2019)) - 1)*100</p>
Indicador #2: Aumento de la proporción de empresas del sector agrícola que usan TIC en sus procesos logísticos	%	0	2019	6	6	ENL, DNP	<p>Cociente entre el total de empresas representadas que pertenecen al sector agrícola y que utilizan alguna TIC, dividido el total de empresas del sector agrícola.</p> <p>Se define la meta con un crecimiento esperado de promedio anual de 0,5%, proyección realizada con la información de adopción de tecnologías digitales avanzadas en Colombia del Observatorio de Economía Digital.</p> <p>Meta: aumento del 6% respecto de la línea de base.</p> <p>Cálculo meta: ((porcentaje meta (2023)/porcentaje línea de base (2019)) - 1)*100</p>

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea Base	Año 4 (2024)	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
OBJETIVO ESPECÍFICO DE DESARROLLO 3: Aumentar la digitalización de la cadena de suministro y reducir los tiempos en los procesos de comercio exterior							
Indicador #1: MIPYME que usan TIC en sus procesos logísticos	%	0	2019	7,2	7,2	ENL, DNP	<p>Total de empresas representadas que son MIPYME y que utilizan alguna TIC en proceso logísticos, dividido el total de MIPYME.</p> <p>Se define la meta con un crecimiento esperado de promedio anual de 0,5%, proyección realizada con la información del Observatorio de Economía Digital.</p> <p>Meta: aumento del 7,2% respecto de la línea de base.</p> <p>Cálculo meta: ((porcentaje meta (2023)/porcentaje línea de base (2019)) - 1)*100</p>
Indicador #2: Tiempo promedio (horas) de importación inicial con entrega en depósito del terminal marítimo	horas	206,7	2019	197,3	197,3	DIAN	<p>La línea de base corresponde a los tiempos arrojados por el estudio de tiempos de la DIAN, 2019. La meta se corroborará contra los tiempos de la medición del 2024.</p> <p>La meta se fija de acuerdo con la reducción lograda entre 2018 y 2019 donde se logró una mejora en tiempos del 10%. Se estima una meta conservadora de reducción del 5% sobre la línea base para 2024, dada la contribución de las actividades del programa a este indicador en el marco del periodo de reactivación económica, equiparándola al crecimiento proyectado para exportaciones.</p>
Indicador #3: Tiempo promedio (horas) de exportación desde la solicitud de autorización de embarque hasta el embarque de la mercancía en el terminal marítimo	horas	150,7	2019	143,1	143,1	DIAN	<p>La meta se fija de acuerdo con la reducción lograda entre 2018 y 2019 donde se logró mejora en tiempos del 5%. Se estima una meta conservadora de reducción del 5% sobre la línea base para 2024, dada la contribución de las actividades del programa a este indicador.</p>

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea Base	Año 4 (2024)	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
<u>OBJETIVO ESPECÍFICO DE DESARROLLO 4: Fortalecer la gobernanza del sector logístico</u>							
Indicador #1: Cumplimiento de compromisos establecidos en el marco del CLCE	%	51	2019	61	61	Matriz de compromisos CLCE	La matriz de compromisos se realiza en cada sesión del CLCE. La secretaría técnica a cargo del DNP realiza seguimiento a compromisos establecidos y se define porcentaje de cumplimiento. El indicador se define como el porcentaje de los compromisos cumplidos en la vigencia actual entre aquellos registrados durante la misma vigencia, sumados a aquellos registrados en la vigencia anterior con fecha proyectada de cumplimiento en la vigencia actual. La meta se establece como un aumento de 10 p.p.

PRODUCTOS

Productos	Ejecutor	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Año 1 (2021)	Año 2 (2022)	Año 3 (2023)	Año 4 (2024)	Fin Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Componente #1: Eficiencia logística basada en el transporte											
Producto #1: Estrategia para la promoción de los modos de transporte férreo y fluvial diseñada e implementada	MT	#	0	2019	0	0	1	0	1	Informe del GL	<p>Incluirá la formulación de normativa, incentivos, reglamentos técnicos, plan de capacitación, entre otros.</p> <p>Se verificará su cumplimiento a través de un documento interno de reporte, que presentará el GL del MT, que describa detalladamente todas las actividades realizadas y normas expedidas para la implementación de la estrategia. Esta verificación aplica para todos los productos responsabilidad del MT.</p>
Producto #2: Estrategia para la promoción de la multimodalidad en el país diseñada y socializada	MT	#	0	2019	0	0	0	1	1		<p>Incluirá la formulación de normativa, incentivos, modelos de transporte, entre otros.</p>
Producto #3: Planes estratégicos para mejorar la eficiencia operativa de los modos de transporte férreo, fluvial y marítimo	DNP	#	0	2019	0	0	1	2	3	Informe del EEP	<p>Se contempla el diseño e implementación de un plan por modo de transporte: férreo, fluvial y marítimo.</p> <p>Se verificará su cumplimiento a través de un documento interno de reporte, que presentará el</p>

Productos	Ejecutor	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Año 1 (2021)	Año 2 (2022)	Año 3 (2023)	Año 4 (2024)	Fin Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
diseñados e implementados											EEP del DNP, que describa las acciones desarrolladas para la formulación e implementación de dichos planes. Esta verificación aplica para todos los productos responsabilidad del DNP.
Producto #4: Plan estratégico para la promoción y el desarrollo de servicios logísticos e infraestructura logística especializada formulado y socializado	MT	#	0	2019	0	0	1	0	1	Informe del GL	
Producto #5: Funcionalidades del Sistema de RNDC desarrolladas e implementadas	MT	#	0	2019	1	1	1	1	4		Se contempla, entre otros: (i) aplicación móvil; (ii) mecanismo de verificación del reporte de valores pagados; (iii) recepción de información de peajes y básculas; (iv) recepción de información georreferenciada de los orígenes y destinos de la carga.
Producto #6: Propuestas de ajuste normativo para fomentar la legalidad y formalidad del	MT	#	0	2019	1	1	0	1	3		Se contempla, entre otros, actualización de la normativa para: (i) la habilitación de las empresas de transporte de carga; (ii) interoperabilidad de los sistemas de información;

Productos	Ejecutor	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Año 1 (2021)	Año 2 (2022)	Año 3 (2023)	Año 4 (2024)	Fin Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
sector transporte formuladas y socializadas											(iii) reporte de información de las relaciones económicas del sector.
Componente #2: Logística Territorial											
Producto #1: Plan de acción para el fortalecimiento técnico de las cadenas agrologísticas formulado y socializado	DNP	#	0	2019	0	0	0	1	1	Informe del EEP	
Producto #2: Documento de política pública para mejorar la eficiencia logística de última milla formulados y socializados	DNP	#	0	2019	0	0	0	1	1		
Componente #3: Competitividad logística y facilitación comercial											
Producto #1: Planes estratégicos para la promoción y masificación del uso de tecnologías 4.0 en las cadenas de suministro y en los procesos de	DNP	#	0	2019	0	0	2	2	4	Informe del EEP	Se contempla el diseño e implementación de los planes estratégicos para: (i) las empresas de servicios logísticos y/o MIPYME y para (ii) procesos de facilitación del comercio para 2023.

Productos	Ejecutor	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Año 1 (2021)	Año 2 (2022)	Año 3 (2023)	Año 4 (2024)	Fin Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
comercio exterior, diseñados											Para 2024, se diseñarán los planes para: (iii) procesos de logística inversa y economía circular y (iv) comercio electrónico.
Producto #2: Funcionalidades del Portal Logístico desarrolladas e implementadas	MT	#	0	2019	1	1	1	0	3	Informe del GL	Se contempla, entre otros, módulo de: (i) visualización de información sobre volúmenes, viajes, costos y tiempos; (ii) indicadores de productividad, eficiencia logística y seguridad del transporte de carga; (iii) desempeño de la operación de los corredores logísticos.
Producto #3: Funcionalidades del ONL desarrolladas e implementadas	DNP	#	0	2019	0	1	1	1	3	Informe del EEP	Se contempla, entre otros. Módulo de (i) última milla; (ii) ENL; (iii) visualización de data de transporte nacional.
Producto #4: ENL aplicada y socializada (incluirá por primera vez información desagregada por género)	DNP	#	0	2019	0	1	0	1	2	Documentos de publicación de ENL	
Producto #5: Herramientas de facilitación comercial	DNP	#	0	2019	0	1	1	1	3		Se contempla: (i) diseño modelo de PCS para 2022; (ii) pasos de frontera fluviales para 2023; (iii) interoperabilidad de sistemas de información de las

Productos	Ejecutor	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Año 1 (2021)	Año 2 (2022)	Año 3 (2023)	Año 4 (2024)	Fin Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
interoperables, diseñadas											entidades comex para 2023. Este último producto tendrá acompañamiento técnico para su implementación.
Producto #6: Estrategias para fortalecer la competitividad logística y regulatoria para la internacionalización formuladas	DNP	#	0	2019	0	1	2	1	4		Se contempla, entre otros, (i) plan de acción CGV; (ii) simplificación barreras no arancelarias; (iii) estrategia para promover el comercio electrónico; (iv) mecanismo para el monitoreo del AFC.
Componente #4: Fortalecimiento y articulación institucional											
Producto #1: Hojas de ruta para mejorar la efectividad de las ARL formuladas y socializadas	MT	#	0	2019	0	0	3	0	3	Informe del GL	Se formularán tres hojas de ruta para las ALR, dependiendo de su nivel de madurez.
Producto #2: Normativa para la formalización de la unidad técnica del MT expedida e implementada	MT	#	0	2019	0	0	0	1	1		Incluirá la generación de documentos de soporte técnico y la propuesta de modificación de los decretos de funciones y estructura vigentes para la formalización de la unidad técnica.
Producto #3: Hojas de ruta para mejorar la efectividad de los mecanismos de	DNP	#	0	2019	0	0	1	1	2	Informe del EEP	Se contempla: (i) balance del CLCE y (ii) diseño de ajustes de gobernanza en las entidades de comercio exterior.

Productos	Ejecutor	Unidad de Medida	Línea Base	Año Línea Base	Año 1 (2021)	Año 2 (2022)	Año 3 (2023)	Año 4 (2024)	Fin Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
coordinación interinstitucional en logística formuladas y socializadas											
Producto #4: Normativa para la formalización de la unidad técnica de logística del DNP expedida e implementada	DNP	#	0	2019	0	0	0	1	1		

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País: Colombia

División: TIN

No. de operación: CO-L1263

Año: 2020

Organismo Ejecutor: Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Ministerio de Transporte (MT)

Nombre del Proyecto: Programa de Apoyo a la Implementación de la Nueva Política Nacional Logística

I. Contexto fiduciario del Organismo Ejecutor

1. Uso de sistema de país en el proyecto (Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco.)

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input checked="" type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería		<input checked="" type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input checked="" type="checkbox"/> LPN Avanzado
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad		<input checked="" type="checkbox"/> Consultores Individuales	

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Co-ejecutores (COE)/Sub ejecutores	<p>El DNP, a través de la DIES, y el MT, a través del Viceministerio de Transporte; serán organismos COE asumiendo ante el Banco la responsabilidad técnica y fiduciaria del Programa. El Director de la DIES actuará como Director del Programa por parte del DNP y tendrá a su cargo la responsabilidad de brindar los lineamientos técnicos para la ejecución de las actividades y garantizar el cumplimiento de los objetivos del Programa. Para apoyar esta labor, se conformará el EEP, conformado por: (i) un coordinador técnico; (ii) un coordinador operativo, de planeación y monitoreo; (iii) dos especialistas de adquisiciones, uno de ellos a tiempo parcial; (iv) un especialista financiero a tiempo parcial; y la gestión técnica de la UTEL.</p> <p>Por su parte, el MT ejecutará los productos bajo su responsabilidad a través del GL el cual estará conformado por: (i) un coordinador técnico; (ii) un coordinador operativo, de planeación y monitoreo; (iii) un apoyo de adquisiciones; y (iv) un especialista financiero. El Coordinador del Grupo de Logística actuará como Director del Programa, velando por la ejecución y el cumplimiento de las metas de los productos del Programa asignados. El/la titular del Viceministerio de Transporte será la instancia que brindará los lineamientos estratégicos y realizará la supervisión general del Programa en el MT.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	El DNP será el responsable de presentar en forma consolidada ante el Banco los Informes de Estados Financieros Auditados (EFA) del Programa.

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria de los COE	<p>La evaluación de la capacidad fiduciaria del COE DNP es satisfactoria. La entidad cuenta con experiencia en aplicación de políticas BID. Sin embargo, no contaría con personal suficiente para asumir las tareas relacionadas con la gestión de adquisiciones del proyecto debido a la sobrecarga de trabajo de los equipos fiduciarios (adquisiciones y financiero), que son asignados a la amplia cartera de proyectos en ejecución del DNP.</p> <p>El Equipo de Banca Multilateral (EBM) de la Subdirección Financiera asumirá la responsabilidad de gestión financiera y cuenta con un equipo dedicado para gestionar financieramente los proyectos con financiamiento externo. El EBM cuenta con amplia experiencia con proyectos BID y será complementada con un especialista financiero a tiempo parcial para absorber la carga adicional de trabajo.</p> <p>La evaluación de la capacidad fiduciaria del COE MT ofrece oportunidades de mejora. Se requiere del fortalecimiento de la planta de personal experimentado en políticas de adquisiciones BID con dedicación exclusiva. La Subdirección de Administración y Finanzas y el GL compartirán la responsabilidad de gestión financiera del proyecto; el personal tiene experiencia en aplicación de políticas BID, sin embargo, deberá ser reforzado para garantizar una óptima atención de los requerimientos del nuevo proyecto. El MT no cuenta con procedimientos documentados en las áreas presupuesto, contabilidad y tesorería y los manuales de procedimientos respectivos se encuentran en proceso de desarrollo.</p>
---------------------------------	---

4. Riesgos fiduciarios y acciones de mitigación

Área(s)	Medidas de mitigación y/o acciones de fortalecimiento	Responsable(s)	Plazo
Capacidad y número de personal fiduciario disponible para atender el nuevo proyecto	Contratar el personal identificado para ambas entidades en condiciones competitivas	DNP y MT	Primer trimestre de ejecución
Retrasos en la elaboración/aprobación de insumos técnicos que pueden retrasar la ejecución	Formalizar en el ROP la creación del Comité de Planificación y Monitoreo, como instancia de coordinación entre DNP y MT	DNP y MT	Primer trimestre de ejecución
Procesos y procedimientos de gestión financiera	Mapear, simplificar y perfeccionar los procedimientos de gestión financiera y de adquisiciones, incluyendo plazos y responsables, considerando las necesidades del proyecto.	MT	Primer trimestre de ejecución
Procesos de planificación financiera y de presupuesto	Soportar la planificación de flujo de caja y desembolsos, y el requerimiento de espacio presupuestal para el proyecto en la planeación operativa y de adquisiciones; sincronizar la planeación del proyecto con el ciclo presupuestal del país.	DNP y MT	Anual, al 30 de abril del año previo al de ejecución.

5. Políticas y Guías aplicables a la operación: Gestión Financiera: GN-2811-1 (OP-273-12); Gestión de Adquisiciones: GN-2349-15 para Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría y GN-2350-15 para Selección y contratación de consultores.

II. Aspectos a ser considerados en las Estipulaciones Especiales del contrato

Serán condiciones previas al primer desembolso que los COE presenten, a satisfacción del Banco, evidencia de: (i) la designación formal del EEP mínimo por parte del DNP y del GL por parte del MT, de conformidad con los perfiles establecidos en el ROP, que incluyen: el coordinador técnico, el coordinador operativo, de planeación y monitoreo, el especialista de adquisiciones (apoyo de adquisiciones en caso del MT) y el especialista financiero; (ii) la constitución del Comité de Planificación y Monitoreo de acuerdo con los lineamientos establecidos en el ROP; (iii) la aprobación del ROP en los términos acordados previamente con el Banco
Para efectos de justificación de gastos, se utilizará el tipo de cambio de la conversión de los recursos desembolsados en Dólares Americanos a Pesos Colombianos.
El DNP contratará la auditoría externa y presentará anualmente los EFA del proyecto.
Los COE crearán las subunidades ejecutoras y los rubros presupuestales de los recursos del proyecto de acuerdo con la clasificación por componentes y/o categorías de inversión y distribución de los recursos definida en la tabla de “costo y financiamiento” del contrato de préstamo en el Sistema Integrado de Información Financiera Nación 2 (SIIF) para generar automáticamente los informes financieros requeridos por el Banco.

III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (documento GN-2349-15), sujetas a Licitación Pública Internacional (LPI), se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DEL) del Banco o los acordados entre los COE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (documento GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre los COE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Uso de Sistemas Nacionales	El sistema nacional aprobado por el Banco, Sistema de Compra y Contratación Pública de Colombia (SCCPC) podrá ser utilizado para: (i) contratos de obra pública, cuyos montos estén por debajo del límite establecido por el Banco para la aplicación de LPI para Obras; (ii) contratos de bienes y servicios diferentes a los de consultoría, cuyos montos estén por debajo del límite establecido por el Banco para la aplicación del método de LPI; (iii) contratos de consultoría, cuyos montos estén por debajo del límite establecido por el Banco para la aplicación del método de selección de firmas consultoras con lista corta internacional; (iv) contratos de consultoría individual.
<input checked="" type="checkbox"/>	Adquisiciones Anticipadas Financiamiento Retroactivo	El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, hasta por 20% del monto propuesto del préstamo, gastos elegibles efectuados por el Prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo destinados al financiamiento de los equipos técnicos y operativos del proyecto, con el fin de asegurar la continuidad de la implementación de la política de logística, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 23 de septiembre de 2020, fecha de aprobación del perfil del proyecto, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	El método de supervisión será ex post, salvo en aquellos casos en que se justifique una supervisión ex ante. Para aquellas adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión siempre se llevará a cabo por medio del sistema

		de supervisión nacional del país. El método (i) ex ante, (ii) ex post o (iii) sistema nacional de supervisión se debe determinar para cada proceso de selección. Las revisiones ex post serán cada 12 meses de acuerdo con el Plan de supervisión del proyecto. Los montos límite para ex post son:						
		<table> <tr> <th>Obras</th><th>Bienes/Servicios</th><th>Servicios de Consultoría</th></tr> <tr> <td>US\$10.000.000</td><td>US\$1.000.000</td><td>US\$500.000</td></tr> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	US\$10.000.000	US\$1.000.000	US\$500.000
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
US\$10.000.000	US\$1.000.000	US\$500.000						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	<p>El DNP mantiene sistemas de archivo en los cuales se encuentra la documentación completa y ordenada de los procesos de adquisiciones de todas las etapas precontractuales, contractuales. Las disposiciones sobre archivo disponen mantener los documentos por unos 20 años. En el Archivo Central reposa la documentación del DNP (Sección biblioteca y archivo).</p> <p>El MT cuenta con un sistema de archivo adecuado para la gestión documental del proyecto.</p>						

Para acceder al plan de adquisiciones 18 meses, clic en el [EER#3](#)

Otra información relevante para la operación (BI)

IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	Con el fin de minimizar el riesgo de demora en la ejecución de la planificación operativa y de adquisiciones, tanto el EBM-DNP como el GL del MT usarán el POA (EER#1), el PA (EER#3); y la programación de flujo de caja del proyecto para informar y soportar la solicitud de espacio presupuestario correspondiente. Coordinarán la solicitud mediante el punto focal en las áreas financieras institucionales y se ajustarán al calendario presupuestario nacional. Los recursos del préstamo serán incluidos en el presupuesto nacional en cabeza del MT y el DNP, y la ejecución presupuestaria se controlará a través del SIIF.
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	La programación de flujo de caja del proyecto se caracterizará por ser consistente con el POA (EER#1) y PA (EER#3) que hayan sido no objetados por el Banco, y deberá cubrir un horizonte móvil de al menos 12 meses. El mecanismo de desembolsos será electrónico mediante el sistema <i>Online Disbursement</i> (ODR). El método preferencial de desembolso será el de anticipo de fondos. La operación, generalmente, trabajará con un período financiero de justificación de anticipos de 6 meses. Se prevé que la operación justifique el estándar de 80% de los saldos acumulados pendientes de justificación. Se utilizará una cuenta bancaria especial en dólares en la institución bancaria que defina el MHCP a nombre del proyecto, para cada uno de los COE, para el manejo exclusivo de los recursos del préstamo. Cada COE podrá operar una cuenta designada en Pesos Colombianos para realizar los pagos a los contratistas y proveedores del proyecto. La moneda para gestionar la operación es el dólar de los Estados Unidos, USD. La tasa de cambio a ser utilizada en la operación será la tasa efectiva en la fecha de conversión de la moneda de aprobación o moneda de desembolso a moneda local.
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	Los COE utilizarán el módulo de contabilidad del SIIF para el registro contable del proyecto. El registro contable se hará bajo el método de causación conforme a normativa contable gubernamental colombiana. Los estados financieros de propósito especial del Programa requeridos por el BID (estado inversiones acumuladas, estado de efectivo recibido y desembolsos efectuados) serán elaborados sobre la base contable de efectivo y se generarán de forma automática directamente del SIIF. El DNP preparará los estados financieros consolidados del Programa con la información contable que produzca el MT en el mismo sistema. Cada entidad será responsable de suscribir los informes financieros parciales. El EBM-DNP y el GL del MT serán los principales responsables de la gestión financiera y contable del Programa, pero se apoyarán y trabajarán de manera

		conjunta y coordinada con las áreas institucionales pertinentes de cada COE para el descargo de su responsabilidad. Como complemento a las políticas y guías aplicables a la operación se utilizará el ROP (EEO#5) con la definición documentada de flujos de trabajo y controles internos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	Los COE tienen implementado y en funcionamiento el Modelo Estándar de Control Interno MECI 1000:2014 para las entidades del Estado colombiano, basado en el estándar mundial <i>Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission</i> (COSO) y los principios de autorregulación, autogestión, autocontrol y mejoramiento continuo. Se sugiere que las Oficinas de Control Interno de cada entidad brinden asesoría y acompañamiento a los distintos procesos de ejecución del proyecto e incluyan en su programación anual auditorías específicas a la ejecución de la operación.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo: auditoría financiera externa e informes de los proyectos	El DNP seleccionará y contratará los servicios de auditoría externa de acuerdo con los términos de referencia previamente acordados entre el COE y el Banco. Estos establecerán el tipo de revisión, oportunidad y alcance de la auditoría a realizar. El auditor externo seleccionado y las normas de auditoría a aplicar serán aceptables para el Banco. De acuerdo con la naturaleza y riesgo de la operación se requerirán auditoría financiera de propósito especial por una firma elegible plus, que podrán ajustarse a lo largo de la vida del proyecto dependiendo de los resultados de supervisión del Banco. El tipo de Informe Financiero Auditado que se requerirá para cubrir las necesidades de información financiera de auditoría externa en la operación es un Informe de EFA anual cuya fecha de corte y plazo de presentación serán 31 de diciembre de cada año, a ser presentado al Banco a más tardar 120 días luego del cierre. Si durante el período de ejecución la Contraloría General de la República (CGR) obtuviera elegibilidad para auditar proyectos financiados por el BID, la entidad podrá ser considerada para auditar la presente operación.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de proyecto	El especialista financiero del Banco llevará a cabo, como mínimo, una revisión “in situ” anualmente y revisiones de “escritorio” sobre los EFA. El auditor verificará que los recursos se ejecuten, según las normas y políticas del Banco, en materia fiduciaria y condiciones estipuladas en el ROP (EEO#5). Las visitas de supervisión fiduciaria en gestión financiera incluirán la verificación de los arreglos fiduciarios utilizados para la administración del proyecto, y el seguimiento a la implementación de las recomendaciones emitidas por la firma auditora independiente cuando aplique.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_/21

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

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Colombia, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Apoyo a la Implementación de la Nueva Política Nacional Logística. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$15.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2021)