

**COLOMBIA**  
**PERFIL DE PROYECTO (PP)**

**I. DATOS BÁSICOS**

<b>Título del proyecto:</b>	Apoyo a la Implementación de la Política Nacional Logística	
<b>Número del Proyecto:</b>	CO-L1109	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Pablo Guerrero, jefe de equipo (INE/TSP); Ana María Pinto, jefe de equipo alterno (TSP/CCO); Sergio Deambrosi (TSP/CCO); Esteban Diez-Roux, Eun Chung Cho y Sandra Iriarte (INE/TSP); Andrea Giraldo (CAN/CCO); Fazia Pusterla (SPD/SDV); Javier Jiménez Mosquera(LEG/SGO); Rodolfo Gastaldi (PDP/CCO); Mylenna Cárdenas (FMP/CCO); y Aurora Ruiz Rua (INT/INT).	
<b>Prestatario:</b>	República de Colombia	
<b>Organismos ejecutores:</b>	Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación	
<b>Plan de financiamiento:</b>	BID (CO)	US\$ 15 millones
	Total	US\$ 15 millones
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas: OP-703 (B.1/B.2/B.3/B.11/B.17) Categoría: C	

**II. JUSTIFICACIÓN GENERAL**

**A. Antecedentes**

- 2.1 El sólido marco macroeconómico, junto con una importante demanda interna y el acceso a créditos de bajo costo, facilitaron la recuperación de la economía colombiana después de la crisis de 2008, alcanzando un crecimiento del producto interno de 5,9% en 2011. Junto con estas tendencias positivas, en los últimos años el Gobierno de Colombia (GDC) ha venido estructurando una política de integración abierta para lograr el acercamiento con diferentes mercados y consolidar así tratados de libre comercio. Las ventas externas del país crecieron en 2011 un 43,0%, con una variación positiva a los mercados de los Estados Unidos de América (38,1%), la Unión Europea (15,6%), la Comunidad Andina (6,1%), Chile (3,9%), China (3,5%) y Panamá (3,4%).
- 2.2 Para poder aprovechar esta coyuntura, desde 2008 el GDC ha venido formulando una estrategia de política y las líneas de acción sectoriales orientadas a impulsar medidas para mejorar el desempeño logístico y el fomento al crecimiento económico sostenido, formulando los documentos Conpes 3547 Política Nacional Logística (PNL) y 3489 Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga. La implementación de esta estrategia fue el centro de la acción del préstamo basado en políticas Apoyo a la Política Nacional Logística<sup>1</sup>, ejecutado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), y mediante el cual, el Banco apoyó la definición del marco institucional de la PNL que finalmente quedó plasmado en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2010-2014 que con fuerza de ley, rige las acciones del GdC. De esta manera, el préstamo contribuyó a que en el PND se definiera la articulación del Comité Nacional de Logística (CNL), con una Coordinación Programática y una Unidad Técnica que le permite al CNL aumentar su

---

<sup>1</sup> *Policy Based Loan* “Apoyo a la Política Nacional Logística” (CO-L1090 | 2540/OC-CO); US\$300MM, aprobado en 2011.

operatividad, desarrollar nuevas herramientas para la implementación de la PNL y mejorar la coordinación de los sectores público y privado. En marzo de 2012 el GDC dio un paso definitivo hacia la consolidación de la PNL al aprobar el reglamento interno del CNL y ratificar su Plan de Acción enmarcado en seis ejes estratégicos y 22 acciones prioritarias.

- 2.3 El presente programa apoyará la puesta en marcha del Plan de Acción de la CNL (PACNL) financiando estudios y consultorías y fortalecerá la capacidad técnica y de coordinación inter-institucional del Ministerio de Transporte y del DNP actores principales en la implementación del Plan de Acción. El programa también se articula dentro de la Ley 1508 de 2012 que establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas (APP). Los esquemas de asociación público privado que se reglamenten dentro de la ley definirán los lineamientos para proyectos de iniciativa pública e iniciativa privada y brindarán un marco jurídico y reglamentario sobre el cual se soporta la etapa de estructuración, y estudios económicos y técnicos de proyectos logísticos.

## **B. Problemática actual y desafíos pendientes**

- 2.4 **Identificación del problema.** A pesar del aumento de las exportaciones y de las buenas condiciones de la economía, los fletes del transporte terrestre automotor de carga (TAC) representan en promedio 22% del total de los costos de distribución física internacional en Colombia.<sup>2</sup> Las características geográficas y la ubicación de los centros de producción y consumo, hacen que el modo carretero tenga un peso muy significativo en el costo final de transporte de bienes.<sup>3</sup> Si se tienen en cuenta otros costos directos asociados con ineficiencias en el TAC como los tiempos de espera de carga y descarga<sup>4</sup> y los servicios de escolta por condiciones de inseguridad, el TAC es responsable de hasta el 39% de los costos DFI de importación y 36% de los de exportación.
- 2.5 Asimismo, la implementación de proyectos logísticos por su naturaleza público-privada y multisectorial, es dependiente de una certera coordinación interinstitucional y de una adecuada relación de niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal). La definición de modelos de gestión aplicables requiere capacidades institucionales y técnicas específicas y una actuación institucional coordinada.
- 2.6 **Las causas del problema.** Dentro de las causas que afectan el desempeño logístico en Colombia se encuentra:
- 2.7 Causa 1. La fuerte atomización en la propiedad del TAC<sup>5</sup>, la edad promedio de los vehículos<sup>6</sup> y la baja profesionalización del servicio, donde predominan sistemas tradicionales de gestión, tienen como consecuencia una baja productividad de las unidades<sup>7</sup>, altos costos de operación y onerosos tiempos logísticos de comercio para el país.<sup>8</sup> Estas condiciones del TAC inciden también en la baja participación de empresas de

<sup>2</sup> Costos de Distribución Física Internacional (DFI): desde origen en el país exportador hasta el lugar de consumo, en un contenedor de 20 pies (TEU) con origen/destino en un puerto de los Estados Unidos.

<sup>3</sup> En el 2009 el 83,4% del movimiento de carga fue por este modo. Nota Sectorial de Transporte para Colombia, BID.

<sup>4</sup> Los costos medios de impo y expo para la cadena logística terrestre de Colombia son más altos (US\$2.659 y US\$4.309 respectivamente) en comparación al promedio de los países latinoamericanos (US\$2.195 y US\$2.016). LPI Banco Mundial.

<sup>5</sup> 76% propiedad de personas naturales, 16% empresas privadas y 2,5% empresas de transporte. Conpes 3489.

<sup>6</sup> 46% del TAC corresponde a vehículos con >20 años de vida útil y edad promedio de 18,5 años. Min. Transporte.

<sup>7</sup> Espera, cargue y descargue en el Corredor Buenaventura-Bogotá: 41 h en día de semana (US\$113.506/ton) y 89 h en fin de semana (US\$ 153.115/ton). El 27% de los viajes de los vehículos son vacíos sin carga de compensación. Ministerio de Transporte.

<sup>8</sup> Expo contenedor 20 pies: CO (US\$2.270 y 14 d), LAC (US\$ 1.257 y 18 d), OECD (US\$ 1.032 y 10 d). *Doing Business* 2012.

TAC en la prestación de servicios logísticos de valor agregado, la baja eficiencia energética del sector, las emisiones de GEI y los accidentes de tránsito.

- 2.8 Causa 2. Dispersión y/o ausencia de información específica del desempeño logístico del sector productivo y del TAC y la carencia de un mecanismo de gestión común de datos y métricas definidas tiene como consecuencia una difícil priorización y monitoreo de acciones. La ausencia de información incide en la baja interacción y coordinación entre el sector público con el privado y en el conocimiento sectorial objeto de la legislación aplicable, lo que compromete la puesta en marcha de iniciativas público privadas del PACNL. El conjunto de medidas multisectoriales del PACNL son resultado de una coordinación y concertación entre el sector público y el privado para optimizar los tiempos y sistemas de exportación, para la promoción de infraestructuras logísticas especializadas (ILEs), acciones en logística urbana y en logística sostenible.
- 2.9 Causa 3. Moderada capacidad institucional para articular de manera efectiva a diferentes agencias en el desarrollo de política e inversión. La implementación de actividades, medidas y proyectos es dependiente de la adecuada y certera coordinación interinstitucional así como de la participación de diferentes niveles del Gobierno (nacional, departamental y municipal). El GDC no dispone de un modelo de gestión para la promoción de ILEs y la ausencia de experiencia en la legislación de actividades logísticas urbanas o en corredores y cadenas logísticas de comercio.

### **C. Objetivos del programa y Resultados Esperados**

- 2.10 El objetivo de la operación es contribuir a fortalecer el rol competitivo de las exportaciones nacionales a través de la optimización de los procesos de distribución nacional, garantizando su correcta articulación con el territorio y su conectividad con las redes de transporte y los nodos de comercio exterior. Los resultados esperados del programa son: (i) la reducción de los costos y tiempos logísticos de distribución física de bienes, particularmente en las cadenas y corredores logísticos de comercio; y (ii) la participación público privada en el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos.
- 2.11 Para el logro de los objetivos propuestos, el programa financiará la contratación de consultorías y estudios para la estructuración técnico-económica, financiera y/o legal de nuevos procesos de participación pública y privada en la logística de cargas, y servicios de asistencia técnica y fortalecimiento institucional incluyendo actividades de capacitación, adquisición de equipamiento y software especializado. Concordantemente, el programa se estructura como un préstamo de cooperación técnica en dos componentes. Mayor detalle se presenta en el Anexo VI.
- 2.12 **Componente I. Estudios Técnicos e Identificación, Interventoría y Seguimiento de Proyectos. (US\$10 millones).** Mediante este componente el programa abordará las causas 1 y 2, financiando estudios y consultorías para: i) implementar el programa integral para la modernización y formalización del TAC, que incluye el fondo de renovación y la estrategia de empresarización; y ii) estructurar proyectos con participación privada en ILE, transporte intermodal, logística y distribución urbana y en logística sostenible. Otros estudios y actividades elegibles son: a) el desarrollo de esquemas de regulación; b) estudios y estructuración de proyectos específicos; y c) la formulación de planes y proyectos de mejora del desempeño logístico en las cadenas y corredores logísticos domésticos y de comercio exterior. Asimismo, este componente financiará la identificación, interventoría y seguimiento de las contrataciones.

- 2.13 **Componente II. Fortalecimiento institucional, gestión y administración del programa, auditoría, evaluación e imprevistos (US\$5 millones).** Mediante este componente el programa financiará el fortalecimiento institucional que contribuirá a la solución de los problemas sintetizados en la causa 3. En particular se prevé que el GdC: i) consolide y fortalezca su capacidad técnica y de coordinación inter-institucional; y ii) el Ministerio de Transporte y el DNP articulen y hagan seguimiento a las instituciones, niveles de gobierno y agencias involucradas en la implementación de la PNL. El componente financiará la consolidación del observatorio nacional de transporte de carga y logística, la gerencia de corredores logísticos y otros servicios y actividades de capacitación y fortalecimiento técnico en logística de cargas. Asimismo, incluye gastos de administración y coordinación del programa.

#### **D. Alineación con los Objetivos de Desarrollo de la Estrategia de País**

- 2.14 Esta operación es congruente con la estrategia de País GN-2648-1, dentro del eje de competitividad y transporte. La introducción de más y mejores prácticas en el sector de transporte de carga y la logística favorecerá la reducción de costos y tiempos dentro de la cadena productiva, fortaleciendo la productividad de Colombia, optimizando los costos de transporte domésticos y de comercio exterior, y apoyando proyectos estratégicos de inversión, y fomentando la participación del sector privado y la inclusión de la logística de carga y la facilitación del comercio. La operación también se enmarca dentro de las prioridades de la estrategia institucional del Banco sobre el Noveno Aumento General de Recursos, en el sector de infraestructura, y el sector de integración internacional competitiva a nivel regional y mundial, que busca la apertura de los mercados y la facilitación comercial.

### **III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR**

- 3.1 **Trabajo sectorial.** El Banco aprobó en el 2011 el préstamo basado en políticas de Apoyo a la Política Nacional Logística que sentó la base para una actuación conjunta sectorial en la logística de carga. (¶2.3) La División está implementando el Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística y financia un estudio para la definición de medidas que reduzcan las emisiones de GEI del TAC. Asimismo se han contratado consultorías para (i) el diseño de una estrategia de desarrollo e implementación de formalización laboral y desarrollo empresarial en el TAC; (ii) el análisis de política pública para la gestión, promoción y desarrollo de plataformas logísticas en Colombia; (iii) el diseño e implementación del Registro Nacional de Despacho de Carga; y (iv) el análisis de la zona de actividades logísticas (ZAL) del Puerto Buenaventura. Se está también financiando el diseño de la línea base para la evaluación de impacto del programa integral para la modernización y formalización del TAC.
- 3.2 **Costo y Financiamiento.** El costo total del programa será de US\$15 millones que en su totalidad serán financiados por el Banco con fondos de Capital Ordinario. Los detalles se resumen en el siguiente cuadro en millones de dólares:

<b>Componentes</b>	<b>Aporte del Banco al MT</b>	<b>Aporte del Banco al DNP</b>	<b>Aporte Total del Banco</b>
I. Estudios Técnicos e Identificación, Interventoría y Seguimiento de Proyectos	7,0	3,0	10,0
II. Fortalecimiento Institucional, gestión y administración del programa	3,0	2,0	5,0
	10,0	5,0	15,0

#### IV. ASPECTOS FIDUCIARIOS Y SALVAGUARDIAS

- 4.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor.** El Prestatario será la República de Colombia; el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte actuarán como co-ejecutores. Bajo este rol, los co-ejecutores estarán encargados de la gestión y ejecución de las actividades que les competa, especialmente la estructuración de los proyectos a su cargo dentro de cada componente. Serán responsables de la elaboración de los estudios y propuestas técnicas mediante la contratación de firmas consultoras y/o consultores individuales de conformidad con las Políticas del Banco. Adicionalmente, coordinarán con otras entidades y beneficiarios involucrados. Como coordinador ante el Banco, el MT monitoreará el desarrollo e implementación de las actividades y consolidará los reportes de seguimiento durante la ejecución. El esquema propuesto ha probado ser eficiente en otras operaciones como por ejemplo la CT “Apoyo para estructurar proyectos de Infraestructura con Participación Privada” (CO-T1139) y se prevé replicarlo para el Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (2575 OC-CO y 2576 TC-CO), en el que la coordinación será responsabilidad del Prestatario por intermedio de la Unidad Coordinadora del Programa en el MT, a través de los Entes Gestores municipales. El Anexo VI presenta más información. El esquema de ejecución se completará en detalle durante la preparación del POD.
- 4.2 **Salvuardas Ambientales.** Por tratarse de actividades de fortalecimiento institucional y de estudios que no incluye obras o acciones que causen impactos ambientales y sociales negativos, o cuyos efectos sean mínimos, y que no requieren de un análisis ambiental y social adicional a la preselección y delimitación inicial, el programa ha sido clasificado como una operación tipo “C” de acuerdo con la Política de Salvaguardas del Banco (OP-703). La estrategia ambiental y social se enfoca en promover que se incorporen los principios de sostenibilidad, responsabilidad y prevención de riesgos ambientales que persigue dicha Política, mediante la incorporación en las actividades de logística de carga a ser financiadas prácticas eficientes de combustibles, prácticas encaminadas a reducir, reutilizar y reciclar desperdicios y materiales, minimizar el consumo y las emisiones de sustancias peligrosas y brindar un entorno laboral seguro y saludable.
- 4.3 **Evaluación Fiduciaria.** Ambos co-ejecutores tienen experiencia en operaciones con financiamiento del Banco. El desempeño de DNP como Ejecutor y Coordinador, especialmente en las distintas etapas del Programas de Apoyo al Proceso de Participación Privada y Concesión en Infraestructura (1594/OC-CO y 2079/OC-CO), ha sido considerado como muy satisfactorio, teniendo en cuenta no sólo su actuación y coordinación técnica y el nivel demostrado en el manejo fiduciario (financiero, de adquisiciones, desembolsos) y en el seguimiento a los resultados, el manejo de los riesgos y la implementación de acciones correctivas. Por su parte, el MT ejecuta satisfactoriamente el Programa de asistencia al Ministerio de Transporte para la ejecución del Plan Vial Regional (Préstamo 1963/OC-CO), y a través de Metro Cali, como ente Gestor, el programa “Sistema de Transporte Masivo SITM-MIO para la ciudad de Santiago de Cali” (Préstamo 1659/OC-CO). Durante el proceso de preparación, se realizará una evaluación de capacidad institucional y una evaluación de riesgos fiduciarios, cuyos resultados se reflejarán en el POD y el Anexo III del mismo.
- 4.4 **Recursos y Cronograma.** El Anexo V detalla el cronograma de preparación, y los hitos para la aprobación del POD el 29 de agosto del 2012 (ruta crítica). Se requerirán recursos de fondos administrativos para tres misiones (US\$22.988) y contratación de consultores (US\$44.000). El detalle de preparación se detalla en el Anexo V.

## **Anexo I**

**Información Confidencial**

### Safeguard Screening Form

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORTATION
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	COLOMBIA
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Pablo Guerrero. (PABLOGU@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Support for the Implementation of the National Logistics Policy
	<b>Project Number</b>	CO-L1109
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	Pablo Guerrero. (PABLOGU@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-04-19
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> C	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>		<b>Comments:</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Category "C" do not require an environmental or social analysis beyond the screening and scoping analysis for determining the classification. (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Assessment requirements).</li> <li>• The Project Team must send to ESR the PP or PCD (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</li> <li>• These operations do not require an environmental or social analysis beyond the screening and scoping analysis for determining the classification. However, where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements.</li> </ul>	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
-------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------

<b>AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	Given the nature of the program, because it is mainly strengthening of training and technical capacity in the logistics industry knowledge and technical studies, there are not negative environmental and social impacts; due to it has no works or activities which cause impacts, or even minimum adverse effects.	There are not necessary
--------------------------------	---	-------------------------

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Pablo Guerrero. (PABLOGU@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-04-19

### Safeguard Policy Filter Report

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORTATION
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Pablo Guerrero. (PABLOGU@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Support for the Implementation of the National Logistics Policy
	<b>Project Number</b>	CO-L1109
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	Pablo Guerrero. (PABLOGU@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-04-19
	<b>Additional Comments</b>	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	Disclosure of Information Policy (B.01)
		The operation is in compliance with environmental laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) will be screened and classified	(B.03)

		according to their potential environmental impacts.	
		The Bank may require that the borrower, where feasible and cost effective, encourages the use of cleaner production processes, energy-efficiency or renewable energy.	(B.11)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	<b>Additional Comments:</b>		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Pablo Guerrero. (PABLOGU@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-04-19

## Estrategia Ambiental y Social

1. **El Programa.** El Gobierno de Colombia (GdC) ha solicitado el apoyo del Banco para el financiamiento de un Programa de Apoyo a la Implementación de la Política Nacional Logística, aprobada mediante documento CONPES No. 3547 de octubre de 2008, con el fin de contribuir a la competitividad del país coadyuvando a la optimización de los costos y tiempos de distribución física de bienes, particularmente en las cadenas y corredores logísticos de comercio exterior.
2. Para el logro de los objetivos propuestos, el Programa financiará el desarrollo de instrumentos y herramientas técnicas e institucionales, servicios de asistencia técnica y fortalecimiento institucional, incluyendo actividades de capacitación, adquisición de equipamiento y software especializado, y contratación de especialistas que asistan necesidades específicas. La operación se estructura como un Programa de cooperación técnica y preliminarmente se plantean dos componentes técnicos que serían co-ejecutados por el Ministerio de Transporte y por el DNP, más un componente de Administración y seguimiento.
3. Dentro del alcance previsto de los componentes técnicos se encuentra:
  - a. *Fortalecimiento institucional, gestión y administración del Programa, auditoría, evaluación e imprevistos:* El objetivo es consolidar y fortalecer la capacidad técnica y de coordinación inter-institucional del Ministerio de Transporte y del DNP para la implementación del Plan de Acción del Comité Nacional de Logística (PACNL); se financiarán gastos asociados con el conjunto de los servicios y actividades de capacitación y fortalecimiento de la capacidad técnica en el conocimiento sectorial en logística de los co-ejecutores. Asimismo, incluye los gastos de administración y coordinación del Programa.
  - b. *Estudios Técnicos e Identificación, Interventoría y Seguimiento de Proyectos:* El objetivo es apoyar el desarrollo institucional, regulatorio y técnico para el desarrollo de actividades logísticas y estructuración de proyectos aplicables, que se prevé cuenten, por la naturaleza de las actividades logísticas, con participación privada. Con este propósito, este componente financiará tres subcomponentes: (i) desarrollo de esquemas de regulación, entorno institucional y capacidades técnicas; (ii) estructuración de proyectos específicos; y (iii) evaluaciones sectoriales. Asimismo, este componente financiará la identificación, interventoría y seguimiento de las contrataciones.
4. **Marco Legal e Institucional.** El marco legal ambiental de la República de Colombia parte del Decreto Ley 2811 de 1974, o Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente. Posteriormente la Ley 99 de 1993, crea el Ministerio del Medio Ambiente (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible), en su Título VIII establece la obligatoriedad de la licencia ambiental para la ejecución de obras. El Decreto 2820 de agosto de 2010, que

reglamenta el procedimiento para la obtención de la Licencia Ambiental, establece el listado de los proyectos, obras o actividades, que pueden producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje, y por lo tanto requieren del trámite de la licencia ambiental. Es importante destacar, que dentro de este listado, no se encuentra ninguna de las actividades previstas en los componentes del Programa, así como, que ninguna de estas actividades demanda o requiere del uso de recursos naturales.

5. Con respecto al marco institucional, la Ley 99 de 1993 creó el Sistema Nacional Ambiental (SINA), que está integrado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS), las Corporaciones Autónomas Regionales, las Entidades Territoriales y los Institutos de Investigación adscritos y vinculados al Ministerio; así mismo, creó el Consejo Nacional Ambiental, que tiene el propósito de asegurar la coordinación intersectorial en el ámbito público de las políticas, planes y programas en materia ambiental y de recursos naturales renovables.
6. El MDAS como coordinador del SINA es el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de definir y formular, garantizando la participación de la comunidad, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables, entre ellos el agua.
7. Por su parte, las Corporaciones Autónomas Regionales del país, fueron creadas o reorganizadas por la Ley 99 de 1993, dotadas de autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica y están encargadas de la administración del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, de conformidad con las políticas y disposiciones legales que establezca el MADS. Ejecutan políticas, planes, programas y proyectos específicos para manejar, proteger, regular y controlar la disponibilidad, calidad y uso del recurso hídrico, y velan por el cumplimiento de la normativa vigente en la materia.
8. **Potenciales impactos ambientales y sociales.** Dada la naturaleza del Programa, por tratarse principalmente de actividades de capacitación y fortalecimiento de la capacidad técnica en el conocimiento sectorial en logística y de estudios técnicos, es decir, que no tiene obras o actividades causen impactos ambientales y sociales negativos, o cuyos efectos sean mínimos, el Programa ha sido clasificado como una operación tipo “C”, de acuerdo con la Política de Salvaguardas del Banco (OP-703).
9. **Estrategia Ambiental y Social.** Considerando que el Programa no genera impactos ambientales y sociales negativos y que no requieren ningún análisis ambiental y social adicional a la preselección y delimitación inicial, la estrategia ambiental y social está enfocada a promover que en el desarrollo de las actividades se tengan en cuenta los principios de sostenibilidad, responsabilidad y prevención de riesgos ambientales que persigue la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias (OP-703), mediante, la incorporación en las actividades de logística

de transporte de prácticas tendientes a mejorar la eficiencia en el uso del agua y la energía, mejorar las prácticas encaminadas a reducir, reutilizar y reciclar desperdicios y materiales, minimizar el consumo y las emisiones de sustancias peligrosas y brindar un entorno laboral seguro y saludable.

### Índice de trabajo sectorial realizado y propuesto

Temas	Descripción	Estado de preparación	Referencias y enlaces electrónicos
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Asesoría Jurídica para la Renovación del Transporte Terrestre Automotor de Carga y la Formalización Laboral del Sector	Realizado	<a href="#">IDBDOCS 36711628</a>
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Página del Registro Nacional de Transporte de Carga, RNDTC	Realizado	<a href="http://www.rndc.info/">http://www.rndc.info/</a>
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Estudio de Actores Logísticos de Carga en Colombia.	Realizado	<a href="#">IDBDOCS 36302700</a>
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Diseño e Implementación del Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDTC	En progreso	IDBDOCS <a href="#">36774669</a> , <a href="#">36774670</a> , <a href="#">36774671</a> , <a href="#">36774672</a> , <a href="#">36774673</a> , <a href="#">36774674</a> , <a href="#">36774675</a>
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Diseño de una estrategia de desarrollo e implementación de la Política Nacional de Formalización Laboral y Desarrollo Empresarial en el Sector de Transporte Público Automotor de Carga	En progreso	<a href="#">IDBDOCS 36801938</a>
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Diseño e implementación de estrategias de comunicación de las políticas de divulgación del nuevo sistema de información y la nueva política tarifaria del sector de transporte de carga	En progreso	IDBDOCS <a href="#">36761642</a> , <a href="#">36761643</a> , <a href="#">36761644</a> , <a href="#">36761645</a> , <a href="#">36761646</a> , <a href="#">36761647</a> , <a href="#">36761648</a>
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Diseño de herramientas de política pública en materia de gestión, desarrollo y administración que permita la promoción y el desarrollo de plataformas logísticas en Colombia.	En progreso	
Apoyo a la identificación de las líneas temáticas y conceptualización de la operación	Asesoría y asistencia técnica para analizar el proyecto de la zona de actividades logísticas (ZAL) del Puerto Buenaventura.	En progreso	
Documento marco	Estrategia del Banco con el País 2012-2014 (GN-2648-1)	Realizado	<a href="http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2648-1">http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2648-1</a>
Documento marco	Informe sobre el Programa de Operaciones de 2012 (GN-2661-4)	Realizado	<a href="http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2661-4">http://sec.iadb.org/Site/Documents/DOC_Detail.aspx?pSecRegN=GN-2661-4</a>

Documento marco	Matriz de la Estrategia del Banco para el País	Realizado	<a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=55829">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=55829</a>
Documento marco	Nota Sectorial de Transporte para Colombia. BID	Realizado	<a href="#">IDBDOCS 36028167</a>
Análisis institucional	Análisis de la estructura y organización del Ministerio de Transporte (MT) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP)	En proceso	
Evaluación económica	Análisis económico de la operación	En proceso	
Recolección de información y análisis para acuerdo y monitoreo de resultados e impacto de la operación	Diseño metodológico para la evaluación de la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga. Diseño de las línea de base	En proceso	
* Enlace a otros estudios/consultorías relacionadas al sector de transporte de cargas y logística en Colombia <a href="#">IDBDOCS 36820312</a>			