

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COLOMBIA

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

(CO-L1263)

PERFIL DE PROYECTO

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 (INT/TIN), Sandra Corcuera (INT/TIN), José García (INT/TIN), Jennifer Taborda (INT/TIN), Matthew Shearer (INT/TIN), Yasmin Esteves (INT/TIN), Oscar Vasco (INT/TIN); Agustina Calatayud (INE/TSP), Reinaldo Fioravanti (INE/TSP); Francisca Rojas (CSD/HUD); Javier Jiménez, (LEG/SGO); Edgar Salgado (SPD/SDV); Patricio Crausaz (VPC/FMP); Eugenio Hillman (VPC/FMP); Mónica Rojas (CAN/CCO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

COLOMBIA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Programa de apoyo a la implementación de la nueva Política Nacional Logística		
Número de Proyecto:	CO-L1263		
Equipo de Proyecto:	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, Oscar Vasco (INT/TIN); Agustina Calatayud, Reinaldo Fioravanti (INE/TSP); Francisca Rojas (CSD/HUD); Javier Jiménez, (LEG/SGO); Edgar Salgado (SPD/SDV); Patricio Crausaz (VPC/FMP); Eugenio Hillman (VPC/FMP); Mónica Rojas (CAN/CCO).		
Prestatario:	República de Colombia		
Organismo Ejecutor:	Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Ministerio de Transporte (MT)		
Plan Financiero:	BID (Capital Ordinario):	US\$	15.000.000,00
	Total:	US\$	15.000.000,00
Salvaguardias:	Políticas activadas:	B.1; B.2; B.3; B.7; B.17	
	Clasificación:	C	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Antecedentes.** En 2020 se esperaba una aceleración del crecimiento de la economía colombiana, jalonada por la demanda interna y un repunte del gasto público¹. 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 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.
- 2.2 En este contexto, el país 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

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

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

³ [BID, 2019](#).

que incrementan en 10% la diversificación de sus exportaciones, experimentan crecimientos de 1,3% en productividad⁴ y generan más empleo⁵.

- 2.3 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 sostenibilidad y adopción tecnológica. 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}.
- 2.4 Colombia ha avanzado en eficiencia logística tras la formulación e implementación de la Política Nacional Logística (PNL)^{9 10}. El país ha mejorado la infraestructura de transporte, mediante inversiones en concesiones viales de cuarta generación y 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)¹³.
- 2.5 No obstante, los tiempos y costos logísticos son aún elevados. Según la Encuesta Nacional Logística (ENL) de 2018, el costo logístico de las empresas colombianas representa el 13,5 % sobre las ventas, (9% en países 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](#)).
- 2.6 Específicamente, este bajo desempeño logístico sigue asociado, entre otros, a:
- 2.7 **a) Desarrollo limitado del transporte intermodal.** La matriz modal de carga depende del modo carretero, a pesar de ser menos eficiente en tiempos y costos¹⁴. El 73% de la carga se mueve por carretera, el 23% en el modo férreo y el 1,5% en el fluvial. Además, la oferta de servicios logísticos especializados (consolidación, patios de contenedores, centros de distribución urbana), se

⁴ Feenstra y Kee (2004).

⁵ Hausmann y Klinger (2006); [BM, 2008](#); [UNCTAD, 2013](#); [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, [DNP, 2020](#).

⁹ Conpes 3547 de 2008 y Conpes 3982 de 2020.

¹⁰ El Banco apoyó la implementación y actualización de la PNL mediante los programas 2540/OC-CO y 3130/OC-CO.

¹¹ CONPES 3528.

¹² Decreto 349 de 2018.

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

¹⁴ 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](#).

- encuentra rezagada¹⁵. Similarmente, los retos en materia de calidad, acceso y estándares de interoperabilidad de la información son críticos para articular el desarrollo de una intermodalidad eficiente. Un incremento en la carga movilizadora frente al total nacional en los modos férreo y fluvial de 2,9 puntos porcentuales en los próximos 10 años, podría generar ahorros en costos de transporte de hasta un 63%¹⁶, además de los beneficios de reducción de emisiones debido a la transición a una matriz de transporte más limpia.
- 2.8 **b) Ineficiencias en el flujo de mercancías en el ámbito territorial.** El costo logístico para el sector agrícola es de 12,8%¹⁷, asociado a los procesos de producción y almacenaje (40,5 %) y distribución (20,6%), debido a carencias logísticas e inadecuada infraestructura. 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)¹⁸. La incipiente agrologística impacta directamente el potencial exportador. Mientras México y Chile aportan el 18% y 12% a las exportaciones agropecuarias de ALC, Colombia aporta menos del 3%¹⁹. 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 5 y 28 mil toneladas de nuevas exportaciones agropecuarias²⁰.
- 2.9 Por otra parte, existe una desarticulación entre las políticas de ordenamiento territorial de los gobiernos subnacionales y la PNL, que genera que en los ingresos a las principales ciudades, los vehículos de transporte de carga presenten reducciones de velocidad pasando de 50km/h a menos de 30km/h, incrementando los costos logísticos y la contaminación atmosférica²¹. Se estima que Colombia pierde cerca del 2% del PIB anual por la congestión en ciudades²². La creación de micro plataformas logísticas, adopción de logística nocturna, entre otros, tienen el potencial de mejorar la eficiencia de la última milla. Un piloto de distribución nocturna realizado en Bogotá, Cali y Barranquilla obtuvo como resultado un aumento en 100% de la velocidad promedio y mejoró en 50% los tiempos de recorrido de los vehículos²³.
- 2.10 **c) Ineficiencias y baja adopción de tecnología en las operaciones de comercio interno y exterior.** La transformación digital de las cadenas de suministro es incipiente. Existe una baja adopción tecnológica por los proveedores de servicios logísticos, transportistas y distribuidores, en su gran mayoría PyMEs²⁴. El 64,4% no utiliza tecnología y cerca de 30% no conoce ninguna aplicable a sus operaciones²⁵. Asimismo, la logística de comercio exterior aún presenta bajos niveles de eficiencia. El tiempo de importación es de 206 horas y

¹⁵ Colombia puntúa 2,85/5 en calidad de los servicios logísticos. Promedio OCDE: 3,64/5.

¹⁶ [Conpes 3982](#).

¹⁷ Comprado con el 11,5% del sector industrial. [ENL, 2018](#).

¹⁸ Ibid.

¹⁹ ONU Comtrade, 2019.

²⁰ [Mendes dos Reis et al., 2020](#).

²¹ El modo carretero es la principal fuente de contaminación del aire urbano (90%) asociada al transporte [DNP, 2020](#).

²² [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](#).

²³ [DNP, 2020](#).

²⁴ [Calatayud y Katz, 2019](#).

²⁵ [ENL, 2018](#).

el de exportación de 151 horas²⁶, los cuales representan el 70% de los tiempos de la cadena logística empresarial²⁷. El costo de exportar e importar en Colombia es 75% mayor que el promedio OCDE²⁸. 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 carga²⁹. 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 comercio³⁰.

- 2.11 **d) Débil coordinación interinstitucional.** Existe una falta de claridad en las fronteras institucionales entre las 24 entidades que participan en la logística y desafíos en materia de coordinación entre agencias -especialmente del orden nacional y territorial-. Por ejemplo, siete entidades del orden nacional (MT, DNP, Inviás, Agencia Nacional de Infraestructura, Aerocivil, Dirección General Marítima y la Corporación Autónoma Regional del Río Magdalena) tienen funciones directas en los procesos de planeación y estructuración de proyectos de infraestructura logística, lo que limita la efectiva división del trabajo y la especialización de funciones, además de contar con poca articulación con las entidades territoriales³¹. Para subsanarlo, se requiere fortalecer la gobernanza de las entidades que intervienen en logística, fortalecer los espacios de coordinación interinstitucionales³², y facilitar capacitación técnica para la implementación de la PNL³³.
- 2.12 **Objetivos.** El objetivo general 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 y de las operaciones logísticas de 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.
- 2.13 **Componente I: Eficiencia logística soportada en el transporte (US\$4.5M).** Se financiarán: (i) diseño del plan maestro ferroviario y fluvial, que incorporarán elementos de sostenibilidad; (ii) implementación del programa de capacitación técnica para operadores logísticos (férreo y fluvial); (iii) diseño del plan estratégico para el desarrollo de infraestructura logística especializada; (iv) la estructuración de programa de incentivos para la legalidad y formalidad del sector transporte; (v) aplicación, análisis y divulgación de la Encuesta Nacional Logística.

²⁶ [DIAN, 2019](#). Superior a 48 horas, compromiso adquirido por Colombia en diversos acuerdos comerciales.

²⁷ [DNP, 2020](#).

²⁸ [Doing Business, BM, 2020](#).

²⁹ 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](#).

³⁰ [Carballo et al., 2016](#); [Volpe, 2017](#); [Carballo et al., 2019](#); [Mendes, 2019](#).

³¹ [Conpes 3982](#).

³² Comité de Logística y Comercio Exterior, Alianzas Logísticas Regionales.

³³ La efectividad del gobierno y la calidad de las regulaciones son altamente correlacionados con los índices LPI. [BID, 2010](#).

- 2.14 **Componente II: Logística territorial (US\$2.5M).** Se financiará: (i) diseño de la estrategia para promover servicios logísticos para las cadenas productivas agrícolas; (ii) mapeo y simplificación de cuellos de botella para las exportaciones agrícolas; (iii) diagnóstico de los flujos de carga en la última milla; (iv) definición de los lineamientos de ordenamiento territorial en logística urbana y rural para regiones priorizadas.
- 2.15 **Componente III: Competitividad logística y facilitación comercial (US\$4M).** Se financiará: (i) diseño e implementación del plan estratégico para el uso de tecnologías 4.0 en las cadenas de suministro y en los procesos de comercio exterior; (ii) diseño del modelo para el desarrollo y operación de los Sistemas de Comunidad Portuaria; (iii) desarrollo e implementación del modelo de interoperabilidad de gestión de riesgos; (iv) diseño del plan de modernización de pasos de frontera fluviales; (v) diseño e implementación del plan de contingencia para mantener la continuidad de la operación de comercio exterior en emergencia; (vi) diseño e implementación de herramientas para el análisis y divulgación de los tiempos y costos del comercio exterior.
- 2.16 **Componente IV: Fortalecimiento y articulación institucional. (US\$2.5M).** Se financiará: (i) consolidación del Comité de Logística y Comercio Exterior para implementar la PNL; (ii) diseño de la normativa para formalizar las unidades técnicas de logística del DNP y del MT; (iii) creación y consolidación de las gerencias de corredores logísticos y alianzas logísticas regionales; (iv) diseño documento técnico de ajustes de gobernanza de las entidades de control del comercio exterior; (v) desarrollo y puesta en marcha de programa de gestión del cambio y de transferencia de conocimiento en logística.
- 2.17 **Gestión del Programa (US\$1.5M).** Se financiará a los equipos encargados de la gestión técnica y operativa del programa, conformados por: (i) coordinador operativo, de planeación y monitoreo; (ii) especialista de adquisiciones; y (iii) especialista financiero. Adicionalmente, se financiarán las cuatro auditorías a los estados financieros anuales, así como la evaluación intermedia y final requeridos por el Banco.
- 2.18 **Beneficiarios:** Entidades públicas del orden nacional y territorial que verán fortalecida su institucionalidad y capacidad técnica para implementar la PNL; sector exportador, usuarios del transporte de carga, actores de las cadenas logísticas que se beneficiarán de la optimización y transformación digital de los procesos logísticos.
- 2.19 **Resultados esperados:** (i) incremento de la participación de los modos férreo y fluvial en el transporte de carga, mejora de la capacidad y empleabilidad de profesionales del sector logístico, aumento de la formalización de empresas del sector transporte; (ii) reducción de los tiempos de las cadenas agrologísticas y de las operaciones de última milla; (iii) aumento del uso de TICs en los procesos logísticos de las empresas y de las entidades de comercio exterior; (iv) incremento del número de entidades públicas con ajustes de gobernanza implementados.
- 2.20 **Mecanismo de ejecución.** El programa será financiado mediante un préstamo de inversión específica, con un periodo de desembolso de cuatro años. El DNP y el MT serán co-ejecutores de esta operación al ser las dos entidades con mayores

acciones bajo su competencia para implementar la PNL. Además, este mecanismo de ejecución le da continuidad al establecido en la operación 3130/OC-CO, que demostró buenos resultados y un trabajo articulado. Así, el DNP y el MT asumirán, ante el Banco, la responsabilidad técnica y fiduciaria del Programa por intermedio de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible y del Viceministerio de Transporte respectivamente, manteniendo y fortaleciendo a las Unidades Ejecutoras.

- 2.21 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con: Actualización de la Estrategia Institucional (AB-3190-2), Estrategia del Banco con Colombia 2018-2022 (GN-2972), Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5) y con los Marcos Sectoriales de Transporte (GN-2740-7) y Comercio (GN-2715-1). Este programa es consistente con la Propuesta para la Respuesta del Grupo BID Frente al Brote Pandémico COVID-19 (GN-2996) ([alineación](#)).

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Factores críticos.** Sostenibilidad del programa, resistencia al cambio y retrasos en la ejecución debido a fallas de coordinación entre co-ejecutores e insuficiente asignación presupuestal. Mitigantes: (i) formalización de las unidades técnicas de logística del DNP y del MT y fortalecimiento de los mecanismos de coordinación interinstitucional contemplados en la PNL; (ii) implementación estrategia de transformación digital y de gestión del cambio; y (iii) formalización del comité de planificación y monitoreo entre co-ejecutores y requerimiento de presentar el PEP/POA para el siguiente año calendario a más tardar el 30 de abril de cada año de ejecución, programación con la que se solicitará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con la debida antelación, el espacio presupuestario necesario para la ejecución anual.
- 3.2 **Coordinación con programas del Banco.** Se coordinará con: (i) Apoyo y Promoción para la Consolidación de Esquemas de Participación Privada en Infraestructura y Servicios Asociados (CO-L1265), para que los estudios producidos sirvan para acelerar las inversiones privadas de infraestructura; (ii) Apoyo a la Modernización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) (CO-L1245), para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información de comercio exterior.
- 3.3 **Conocimiento del sector.** El Banco cuenta con sólida experiencia en programas para reducir los costos logísticos mediante la modernización del transporte de carga y la implementación de herramientas de facilitación comercial, a través de: implementación PNL (2540/OC-CO, 3130/OC-CO) y modernización aduanera en Colombia (CO-L1245), mejoramiento de la facilitación comercial en Perú (3546/OC PE) y Nicaragua (3484/BL-NI), entre otros.
- 3.4 **Lecciones aprendidas:** (i) una UCP por cada co-ejecutor y espacios sistemáticos de coordinación; (ii) planificación anticipada para garantizar adecuada asignación presupuestal; (iii) fortalecimiento de capacidades técnicas; y (iv) fortalecimiento de los comités de coordinación público-privados para la articulación a nivel nacional y territorial. Estas lecciones se están incorporando en el diseño de la

operación a través de: (i) establecimiento del comité de planificación y monitoreo entre co-ejecutores; (ii) requerimiento de presentar el PEP/POA para el siguiente año calendario a más tardar el 30 de abril de cada año de ejecución en concordancia con el ciclo presupuestal del país; (iii) capacitaciones técnicas continuas; (iv) financiación de evaluaciones técnicas y formulación de hojas de ruta para mejorar la efectividad de los mecanismos de coordinación.

IV RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 Esta operación ha sido clasificada bajo la categoría “C” de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), por lo que no se anticipan riesgos ambientales y sociales.
- 4.2 Las adquisiciones y contrataciones seguirán las políticas del Banco (GN-2349-15) y (GN-2350-15).

V RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 Se espera distribuir el POD a QRR el 16/10/2020, el DPL a OPC el 30/11/2020 y la aprobación de la operación el 20/01/2021. Se requieren US\$61.250 para la preparación de la operación.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
CO-L1263 Program to support the Implementation of the New National Logistics Policy for the post-pandemic economic recovery		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
C		
Country	Executing Agency	
COLOMBIA	CO-DNP - DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Trade & Investment	TRADE FACILITATION, TRADE LOGISTICS AND CUSTOMS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ALEJANDRA VILLOTA		
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$15,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Aug 2020	OSCARDARIOV Project Assistant	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Override Rating	Override Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.

Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.)

The Project Team must send the PP (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.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

Low

Disaster / Recommendations

No specific disaster risk management measures are required.

Disaster Summary

Details

The project is classified as low disaster risk because the occurrence of the hazard event does not impact in the achievement of project outcomes.

Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
CO-L1263 Program to support the Implementation of the New National Logistics Policy for the post-pandemic economic recovery		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
C		
Country	Executing Agency	
COLOMBIA	CO-DNP - DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Trade & Investment	TRADE FACILITATION, TRADE LOGISTICS AND CUSTOMS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ALEJANDRA VILLOTA		
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$15,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
18 Aug 2020	OSCARDARIOV Project Assistant	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

B.1 Bank Policies (Access to Information Policy– OP-102)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments

[No additional comments]

ESTRATEGIA DE SALVAGUARDIAS AMBIENTAL Y SOCIAL

- 1.1 El proyecto apoyará la implementación de la nueva Política Nacional Logística a través de la cual se promoverá la reducción de los costos y tiempos logísticos para el sector productivo y se contribuirá a la reactivación económica pospandemia, lo cual no presenta impactos directos negativos de índole social y medioambiental.
- 1.2 El día 18 de agosto de 2020 el equipo de proyecto completó el formulario *online* de clasificación ambiental y salvaguardias (*toolkit*). El proyecto fue clasificado como categoría C puesto que es una operación que no causa impactos ambientales ni sociales negativos.
- 1.3 Aunque esta operación no requiere de un análisis ambiental o social más allá de lo que implique su preselección y delimitación para determinar su calificación, es importante precisar que el proyecto de la referencia cumplirá con las políticas de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias contenidas en el documento GN-2208-18. De esta forma, la operación apoya de manera efectiva las metas de sostenibilidad ambiental de la región.
- 1.4 La implementación de la nueva Política Nacional Logística y su consecuente reducción de costos y tiempos logísticos para el sector productivo constituyen un factor social positivo, ya que promoverá la eficiencia logística, la modernización de la prestación de los servicios de transporte de carga y la optimización y digitalización de los procesos de comercio exterior, todos ellos factores claves para contribuir a la diversificación productiva y exportadora del país, a la generación de empleo y a la reactivación económica.
- 1.5 Adicionalmente, el reglamento operativo de la operación incluirá criterios que promuevan que los bienes y servicios adquiridos y las actividades financiadas se produzcan de manera ambiental y socialmente sostenible en lo que se refiere al uso de recursos, entorno laboral y relaciones comunitarias.
- 1.6 Adicionalmente, las adquisiciones que se llevarán a cabo en la ejecución del proyecto promoverán los principios de economía, eficiencia y responsabilidad ambiental.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas Estimadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Opciones técnicas y diseño (conocimiento)	Impactos económicos del cambio climático en Colombia: sector transporte	Completo	Estudio
	La evolución de la política nacional logística en Colombia y el apoyo del BID	Completo	Estudio
	Muy lejos para exportar: Los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones regionales en América Latina y el Caribe	Completo	Estudio
	Factsheet Resilience Solutions for the Port Sector in Colombia	Completo	Estudio
	Diseño del modelo de operación de la Ventanilla Única Marítima	Completo	Modelo
	Mejores prácticas internacionales en cadenas de suministro 4.0	Completo	Mejores prácticas
	Sistemas de transporte urbano: Lecciones aprendidas desde la perspectiva de la prestación del servicio: Caso de estudio: Colombia	Completo	Estudio
	Infraestructura y desempeño de las exportaciones en la Alianza del Pacífico	Completo	Estudio
	Diagnóstico del marco legal, estructura de gobernanza, madurez tecnológica y de procesos de 10 entidades vinculadas a los procesos y trámites de comercio exterior.	Completo	Diagnóstico
	Anuario estadístico de transporte de carga y logística	Completo	Estudio
	Más y mejores trenes: Cambiando la matriz de transporte en América Latina y el Caribe	Completo	Estudio
Propuesta metodología priorización pasos de frontera fluviales	Noviembre 2020	N.A.	
Transporte ferroviario	Análisis de la aplicación del instrumento de Asociaciones Público-Privadas (APP) en el sector férreo para el transporte público de pasajeros y transporte de carga en Colombia.	Noviembre 2020	N.A.
	Mecanismos de financiación para el sector ferroviario	Completado	N.A.
	Diseño del modelo de negocio del proyecto de ley ferroviaria para Colombia	Completado	N.A.
	Asesoría técnica ferroviaria a la preparación de un proyecto de ley para los ferrocarriles de Colombia.	Completado	N.A.

Transporte fluvial	Análisis integral de las metodologías de contraprestación portuaria en Colombia que permita establecer la metodología óptima, y definir las estrategias para la migración de las concesiones portuarias a esta metodología	Noviembre 2021	N.A.
	Elaboración de una propuesta de mejora del actual modelo de concesión portuaria fluvial en un contexto de política de transporte intermodal	Completado	N.A.
	Diseño del muelle tipo para diferentes tipologías, con su correspondiente zona de servicios para los usuarios	Octubre 2020	N.A.
Infraestructura vial	Evaluación de la aplicación del esquema de Asociaciones Público-Privadas (APP) en proyectos viales estructurados y/o contratados bajo el régimen previsto en la Ley 1508 de 2012 (4G)	Noviembre 2020	N.A.
Análisis del costo del proyecto y viabilidad económica	Análisis de costos y beneficios sociales del proyecto	Octubre 2020	N.A.
Estrategia de Evaluación del Programa	Plan de Monitoreo y Evaluación	Octubre 2020	N.A.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).