



**El futuro
es de todos**

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022:

Pacto por Colombia,
pacto por la equidad

Jonathan David Bernal G.

Director de Infraestructura y Energía
Sostenible

Junio, 2019



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación



- 1. ¿Por qué este pacto por Colombia?**
- 2. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022**
- 3. Sector Transporte y Comercio en el PND 2018-2022**
- 4. Estudio de Demanda y Capacidad Portuaria**



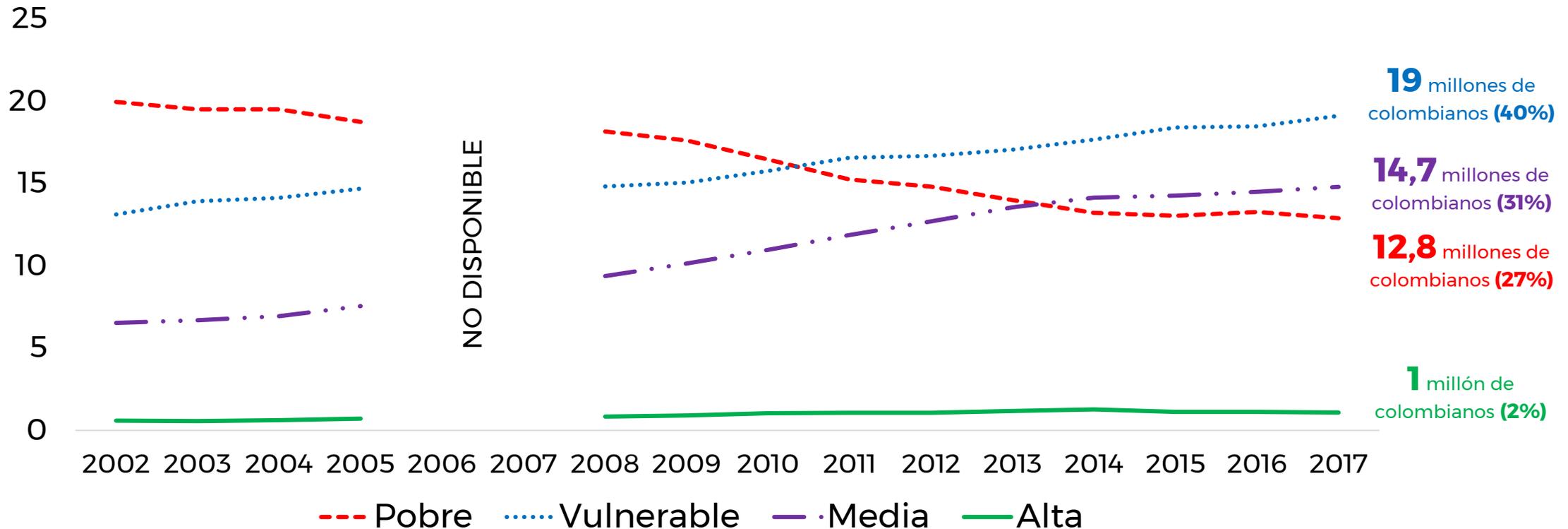
1. ¿Por qué este pacto por Colombia?



Colombia: un gran cambio social en este siglo

Fuerte caída de la pobreza y aumento sostenido de la clase media

Evolución de las clases sociales (millones de personas)



Metodología del BM. Nota: pobreza: US\$0-4 PPP. Vulnerable: US\$4-10 PPP. Clase media: US\$10-50 PPP
Fuente: Cálculos DNP a partir de DANE-GEIH, 2018

Desafíos que comprometen el crecimiento y la equidad de oportunidades



Estancamiento de la productividad



Expansión de economías ilegales



Baja diversificación productiva



Vulnerabilidad ambiental y al cambio climático



Alta informalidad y costos regulatorios

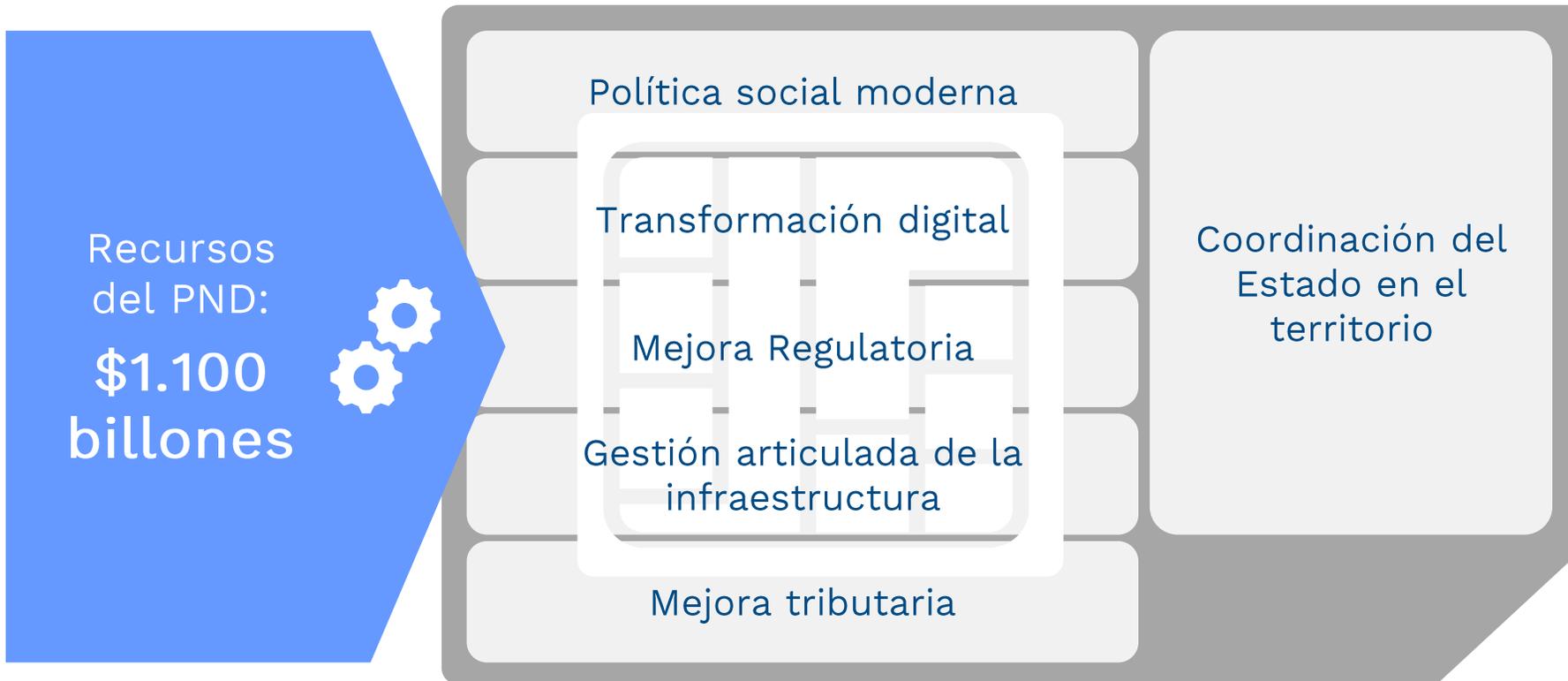


Ineficiencia del gasto público

Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 como medio

Aceleración del crecimiento económico, de la creación de empleo formal y de la reducción de la pobreza

Herramientas e innovaciones del PND 2018-2022



2. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022



Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad



Nueve pactos territoriales

SEAFLOWER REGION

Por una región insular próspera, segura y sostenible

OCÉANOS

Colombia potencia bioceánica

EJE CAFETERO Y ANTIOQUIA

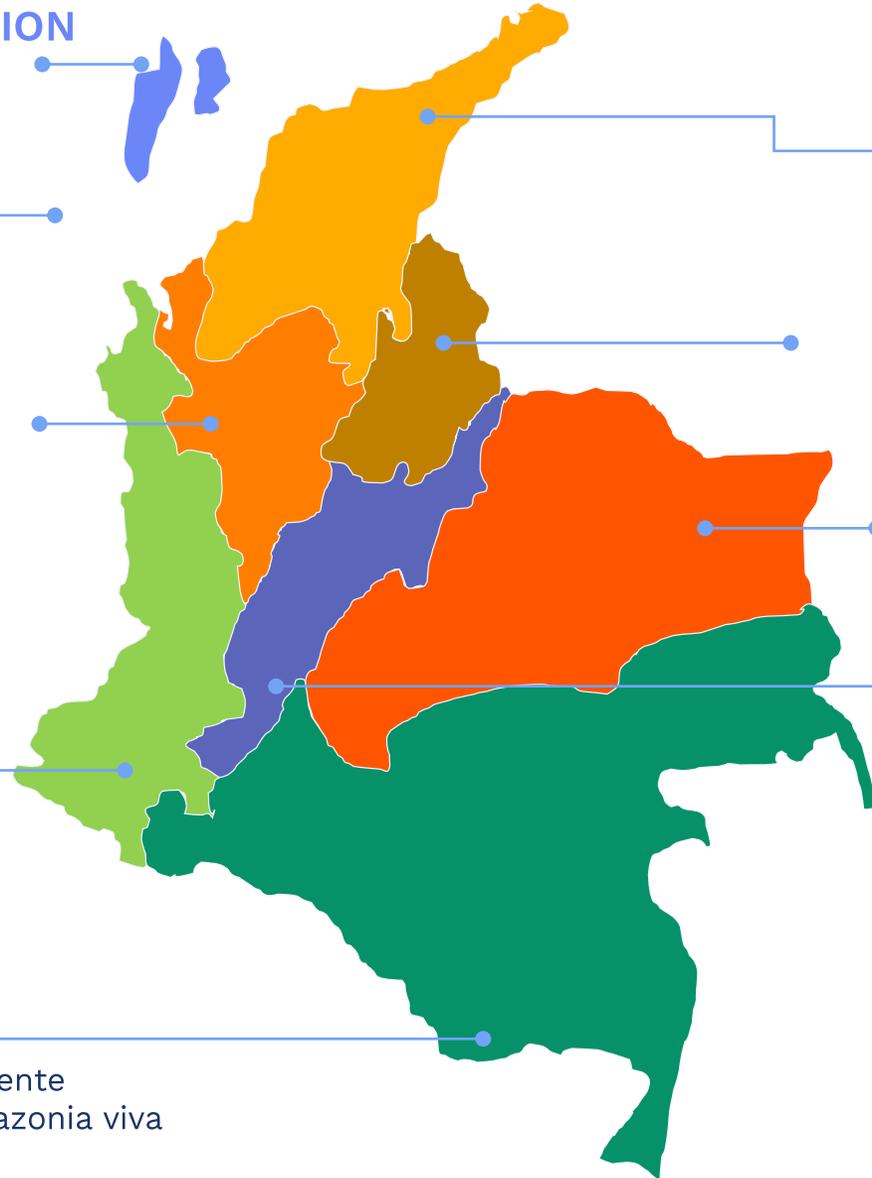
Conectando para la competitividad y el desarrollo logístico sostenible

PACÍFICO

Pacífico, potencia logística y ambiental de Colombia

AMAZONÍA

Desarrollo ambientalmente sostenible por una Amazonia viva



CARIBE

Por una transformación para la igualdad de oportunidades y la equidad

SANTANDERES

Eje logístico para la competitividad y sostenibilidad

ORINOQUÍA – LLANOS

Conectando y potenciado la despensa sostenible con el país y el mundo

CENTRAL

Centro de innovación y nodo logístico de integración productiva nacional e internacional

3. Sector transporte y comercio en el PND 2018-2022



Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional

El pacto cuenta con 66,2 billones, 6% del total del Plan Plurianual de Inversiones total

Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.

Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.

El transporte como facilitador de la conexión de territorios, personas y mercados

Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.

Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

Intermodalidad plena: trenes, muelles fluviales, accesos marítimos, capacidad aeroportuaria para atender 100 millones de pasajeros en 2030.

60% de plataformas web del sector transporte interoperables y con intercambio de información en línea.

Visión a futuro del sistema portuario colombiano para identificar oportunidades en servicios a las naves y a la carga o pasajeros



Reforma institucional y gobernanza del sector transporte

Reformas institucionales

- Puesta en funcionamiento CRIT y UPIT
- Reformar la estructura organizacional de entidades del sector
- Gobierno Corporativo

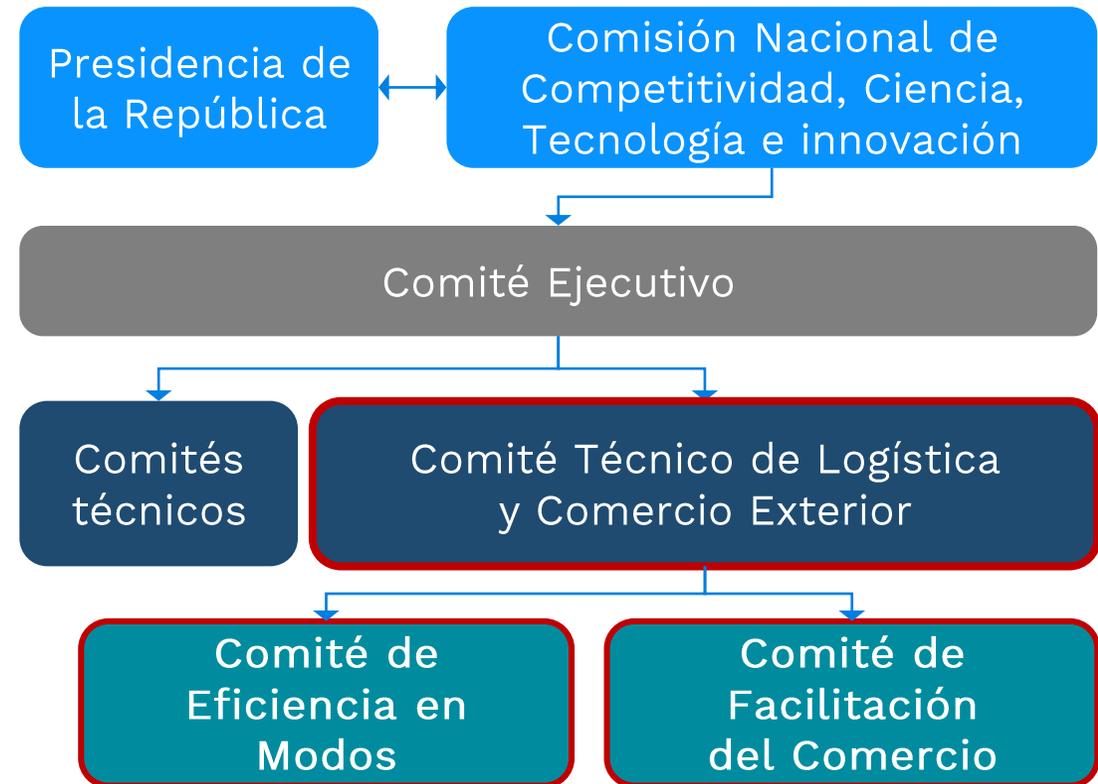
Sistemas de información

- Sistemas inteligentes de transporte con datos abiertos
- Sistemas de comunidad portuaria
- Fortalecer la Encuesta Nacional Logística y el Observatorio.

Seguridad Vial

- Reducir la Siniestralidad Vial

Sistema Nacional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación



Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional

El pacto cuenta con 66,2 billones, 6% del total del Plan Plurianual de Inversiones total

Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.

Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.

El transporte como facilitador de la conexión de territorios, personas y mercados

Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.

Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

Intermodalidad plena: trenes, muelles fluviales, accesos marítimos, capacidad aeroportuaria para atender 100 millones de pasajeros en 2030.

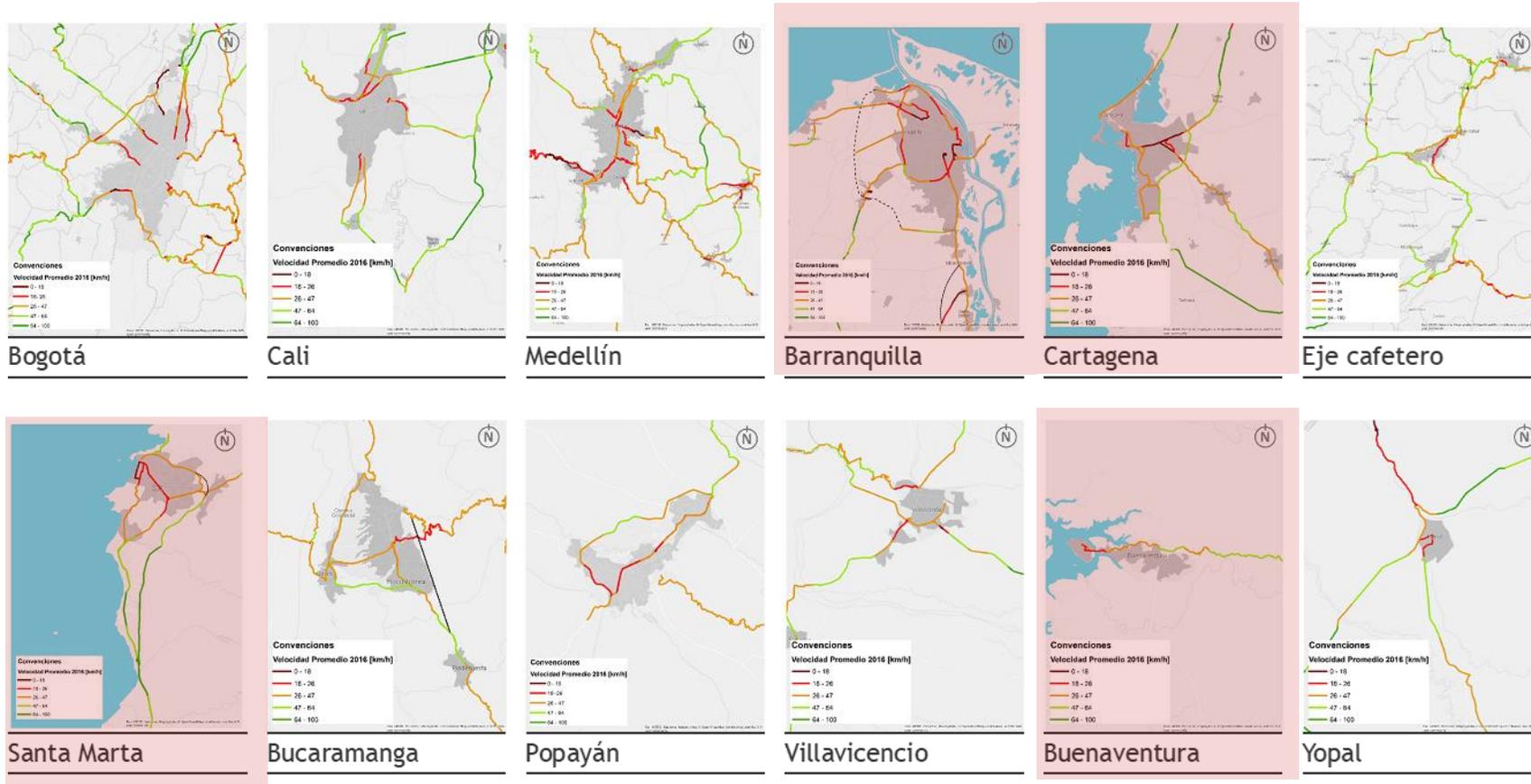
60% de plataformas web del sector transporte interoperables y con intercambio de información en línea.

Visión a futuro del sistema portuario colombiano para identificar oportunidades en servicios a las naves y a la carga o pasajeros



Movilidad urbana - regional

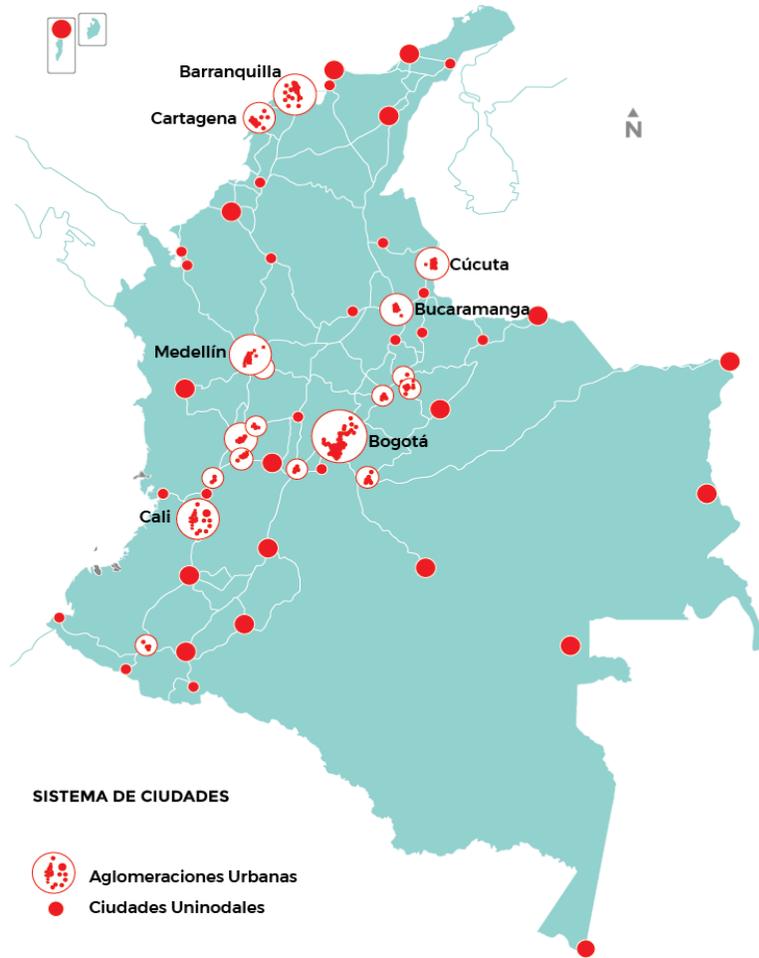
Existen problemas en el acceso a las ciudades y hay desarticulación frente al ordenamiento territorial que dificultan la prestación de servicios de transporte



■ 0-18 km/h
 ■ 18-26 km/h
 ■ 26-47 km/h
 ■ 47-64 km/h
 ■ 64-100 km/h
 MAPAS EN LA MISMA ESCALA

La reducción de la velocidad en los accesos a ciudades donde se localizan puertos (de 50 km/h a menos de 30 km/h) disminuye la competitividad del país

Movilidad urbano-regional



Conectividad urbano - regional

- Articulación de accesos y pasos urbanos con el ordenamiento territorial.
- Conexión de accesos urbanos hacia puertos y aeropuertos.

Financiamiento para la movilidad eficiente

- Regulación de tarifas de transporte público
- Flota de transporte público ambientalmente sostenible y acceso a personas con movilidad reducida



Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional

El pacto cuenta con 66,2 billones, 6% del total del Plan Plurianual de Inversiones total

Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.

Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.

El transporte como facilitador de la conexión de territorios, personas y mercados

Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.

Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

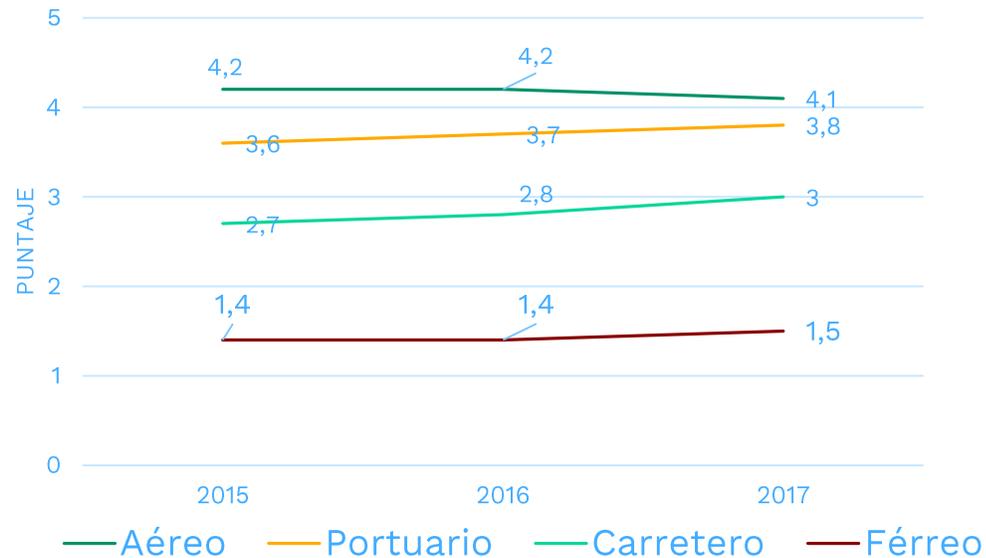
Intermodalidad plena: trenes, muelles fluviales, accesos marítimos, capacidad aeroportuaria para atender 100 millones de pasajeros en 2030.

60% de plataformas web del sector transporte interoperables y con intercambio de información en línea.

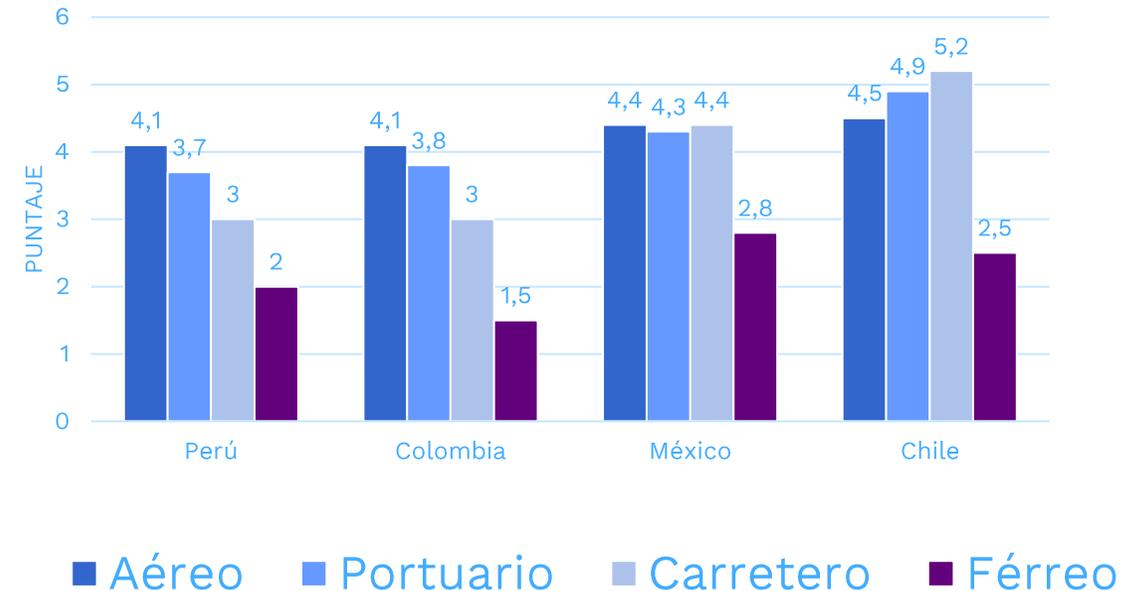
Visión a futuro del sistema portuario colombiano para identificar oportunidades en servicios a las naves y a la carga o pasajeros

Diagnóstico corredores estratégicos intermodales

Calidad de la infraestructura de transporte en Colombia



Calidad de la infraestructura países Alianza del pacifico 2017



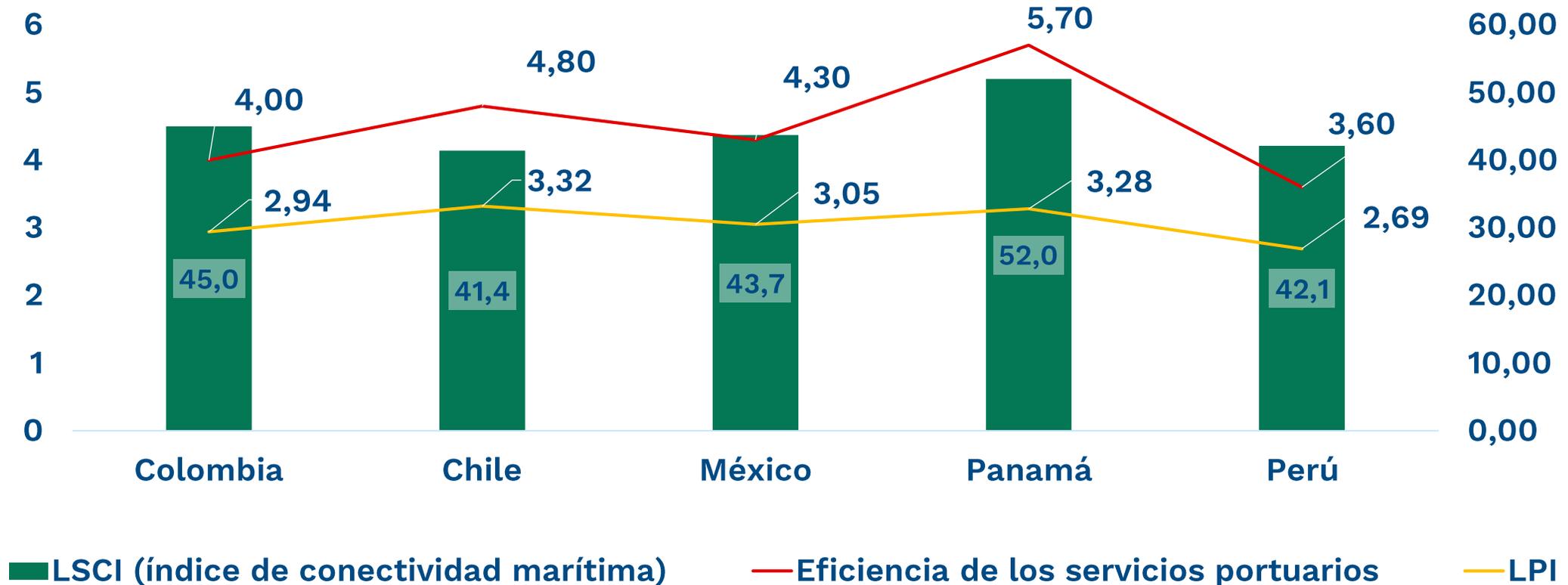
Se formuló el Plan Maestro de Transporte Intermodal, una hoja de ruta de mediano y largo plazo para el sector y se avanzó en términos de estructuración de proyectos 4G

Fuente: FEM, 2018

Y en Puertos?

Colombia presenta la segunda disponibilidad de medios para el desarrollo de su comercio marítimo en Latinoamérica. Sin embargo, aún persisten retos en la eficiencia de los servicios portuarios y de logística

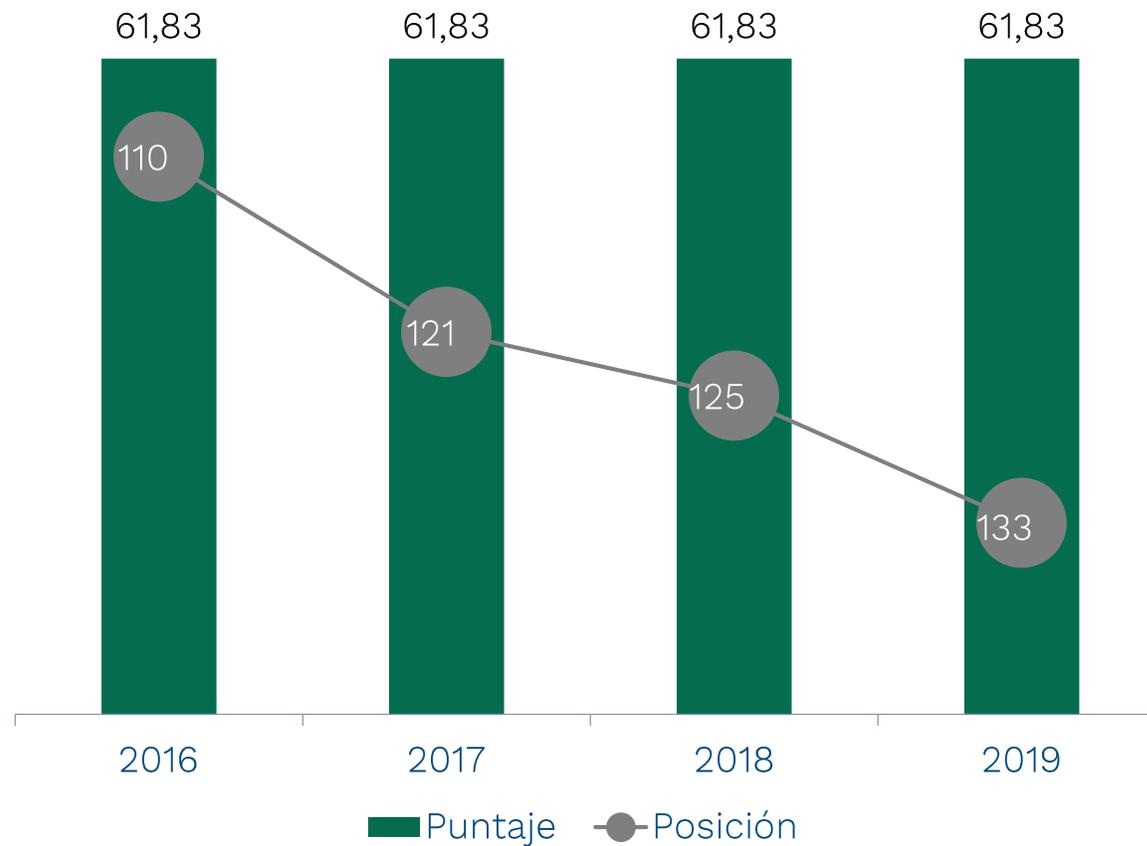
Índices de calidad y eficiencia de los puertos en Colombia



Comercio transfronterizo

El país perdió ocho posiciones en el ranking pasando del puesto 125 en 2018 al 133 en 2019

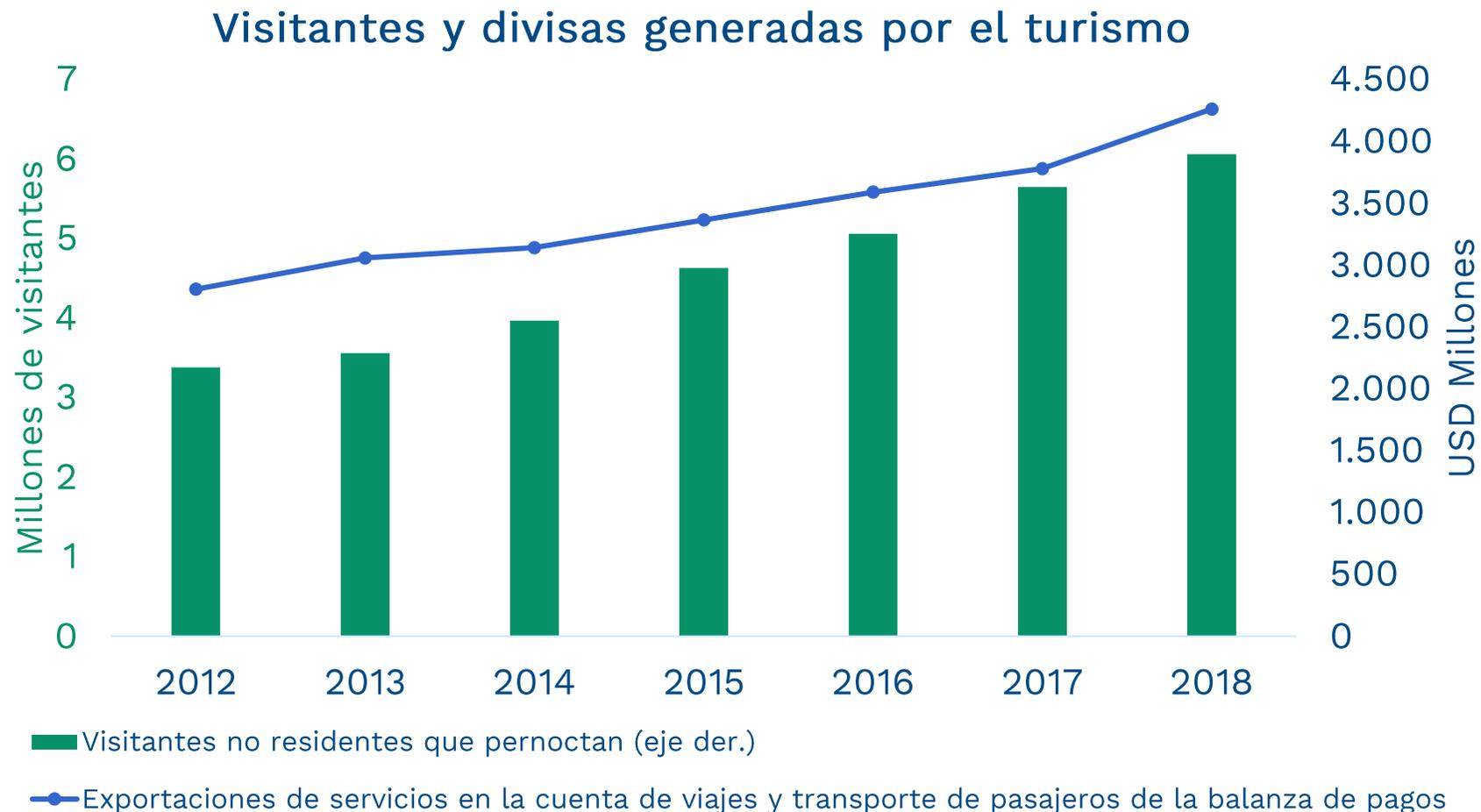
Ranking de comercio transfronterizo - 2019



Turismo: el propósito que nos une oportunidades en turismo de cruceros

Colombia recibe 81 visitantes no residentes por cada mil habitantes mientras que el promedio para América Latina y el Caribe es de 175 visitantes

En Colombia cada turista no residente genera divisas en promedio por USD 1.600 mientras en Panamá dicha cifra alcanza los USD 3.725



Fuente: MinCIT – BanRep y Migración Colombia.



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

Estrategia

Reducir los costos y tiempos de comercio exterior del país y así elevar su competitividad de una manera sostenible

Recuperación modo fluvial

- Implementar Plan Maestro Fluvial.
- Recuperar navegabilidad del río Magdalena (Canal del Dique) y corredores fluviales estratégicos.
- A partir de proyecto Acuapista, replicar en otras cuencas
- Priorizar recursos para el desarrollo del modo

Reactivación del transporte ferroviario

- Formular e implementar Plan Maestro Ferroviario.
- Priorizar recursos para el desarrollo del modo .
- Desarrollar marco legal, servicios logísticos asociados y regulación.

Puertos

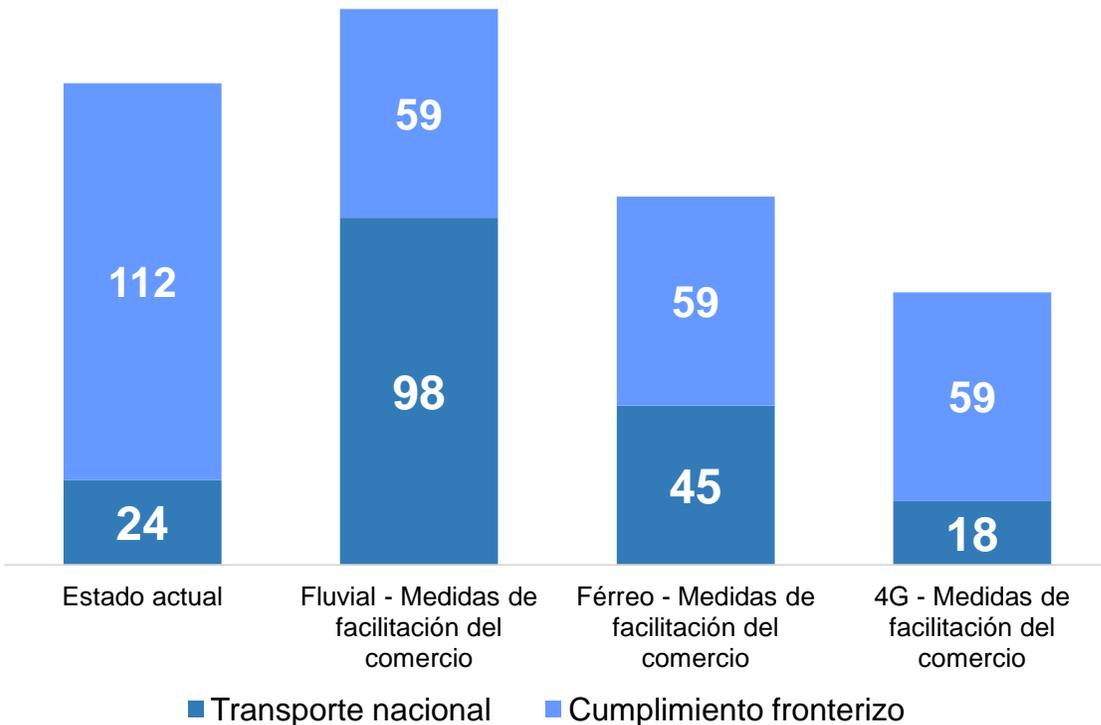
- Construir una **visión a largo plazo** del sector marítimo portuario que identifique mejoras y nuevas oportunidades para servicios a la carga y pasajeros
- Garantizar eficiencia y actualización tecnológica de los servicios portuarios
- Revisión del marco legal vigente
- Incrementar el nivel de seguridad integral marítima y cobertura y eficiencia del control de tráfico
- Implementar Plan Nacional de Dragados Marítimos



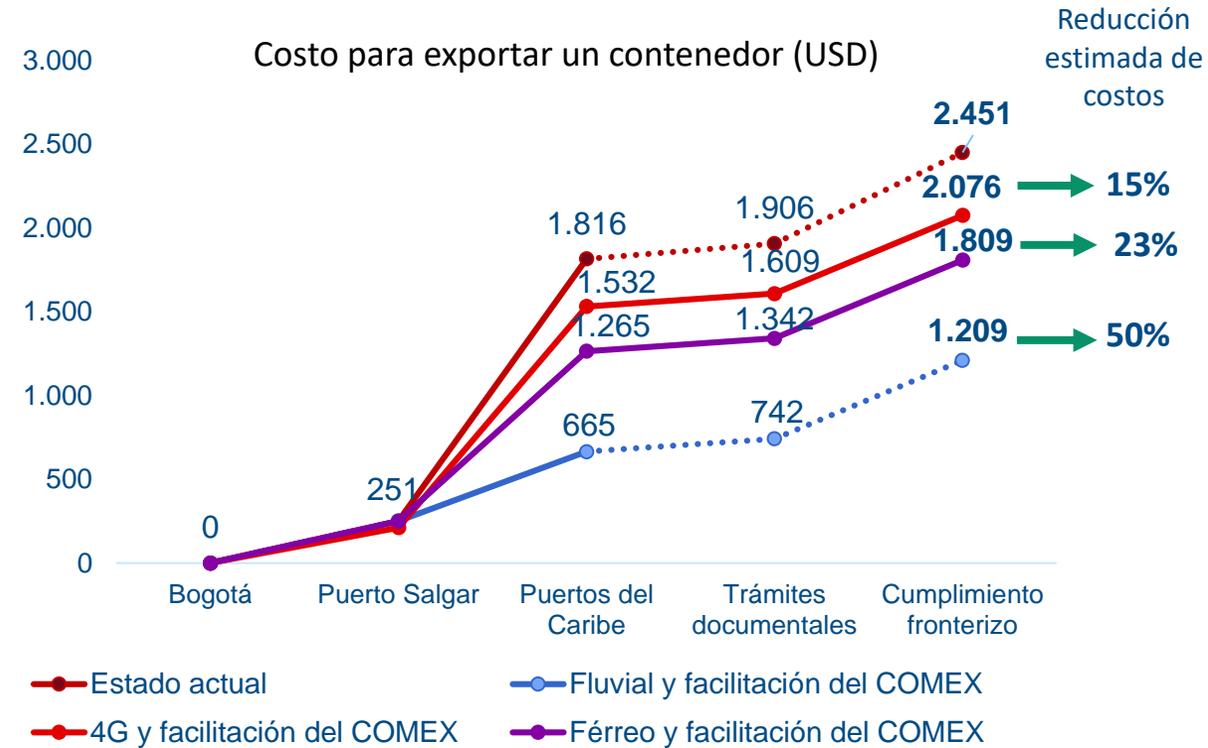
Visión de política

Aplicando las medidas de facilitación del comercio y contando con modos de transporte competitivos, se estiman reducciones en costos de exportación en corredores estratégicos

Tiempo para exportar un contenedor (Horas)
Comparación modos de transporte



Costo por contenedor (USD)



Fuente: *Doing Business 2018*, OMC 2017, SICETAC Ministerio de Transporte 2017. Estudios de Factibilidad de una plataforma logística en Puerto Salgar – La Dorada DNP 2013, Documento CONPES 3820

Principales metas del sector transporte en el Plan Nacional de Desarrollo

PND 2018 - 2022

Metas que reflejan la transformación para Colombia (I)



Parque automotor

1. Reducir la edad promedio de los vehículos del transporte automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas, pasando de 18 años en 2018 a 15 años en 2022



Transporte Férreo

2. Aumentar en más del doble la red férrea en operación comercial: llegar a 1.077 Km.



Transporte Fluvial

3. Promover la participación del modo fluvial en el movimiento de carga nacional, pasando de movilizar 5,2 ton en 2018 a 7,8 millones



Transporte Marítimo

4. Mejorar, construir y/o profundizar los dos accesos marítimos más importantes del país

Metas que reflejan la transformación para Colombia (II)

Transporte Carretero



5. Aumentar la cantidad de km de vía primaria construida bajo esquema concesión Programa 4G pasando de 29,66 km en 2018 a 563,64 km en 2022.

Transporte Carretero



6. Aumentar la cantidad de km de vía primaria rehabilitada bajo esquema concesión Programa 4G pasando de 370,45 km en 2018 a 1.773,90 km en 2022.

Transporte APP



7. Aumentar el número de proyectos de infraestructura de transporte adjudicados en el cuatrienio bajo el esquema de Asociación Público-Privada, pasando de 31 proyectos APP en 2018 a 37 proyectos en 2022

Transporte Carretero



8. Aumentar la cantidad de km de vía primaria no concesionada mejorada pasando de 8.270 km en 2018 a 8.540 km en 2022.

Metas que reflejan la transformación para Colombia (III)



Transporte

16. Concluir la etapa constructiva de 8 proyectos del programa de concesión vial 4G, los cuales entrarían en etapa de operación y mantenimiento



Transporte

10. Realizar el mantenimiento de 15.000 km de vía terciaria en el cuatrienio pasando de 32.485 km en 2018 a 47.485 km en 2022.



Transporte

11. Aumentar la cantidad de km de Vía terciaria mejorada y construida pasando de 1.658 km en 2018 a 2.058 km en 2022.



Transporte

12. Concluir la totalidad de los inventarios de la red vial terciario en los 170 municipios PDET.

4 Estudio de capacidad y demanda del sistema portuario colombiano

¿Por qué un estudio de demanda y capacidad?

Requerimientos para la actualización del CONPES de Expansión Portuaria:



- ✓ La Ley 1ª de 1991 incluye en su art. 2 los siguientes elementos de un CONPES de Expansión Portuaria:
 - ✓ **Conveniencia de nuevas inversiones en instalaciones***
 - ✓ Posibles nuevas zonas portuarias
 - ✓ Posibles inversiones públicas
 - ✓ A modo general, metodología de contraprestación
 - ✓ **A modo general, tarifas portuarias***
- ✓ Algunos gremios expresan preocupación por congestión en algunos segmentos de carga, pero otros indican sobreoferta
- ✓ Actualizar el estudio de capacidad y demanda de 2012 que sirvió en su momento como base para el CONPES 3744 de 2013.

* Objeto de revisión en estudio DNP (en el caso de tarifas únicamente suficiencia de oferta portuaria)

Principales resultado del estudio

Estimar la capacidad y demanda por zona portuaria, para 9 segmentos de carga y pasajeros, con año base 2018 y estimaciones de relación V/C* en 2023, 2028, 2033 y 2038

AUMENTO DE CAPACIDAD

- Requerimientos de inversión a futuro
- Necesidades de concesiones portuarias en segmentos de carga específicos

HERRAMIENTAS DE PLANEACIÓN

- Modelo de capacidad portuaria de las terminales del país (existentes y solicitudes)
- Modelo de transporte

Estudio capacidad y demanda portuaria

PROCESOS LOGÍSTICOS

- Identificación de cuellos de botella en el flujo de comercio exterior, pasajeros y trasbordo

SOBRECAPACIDAD

- Mecanismos para mejorar la eficiencia del uso del recurso costero

* Relación V/C: Volumen de tráfico portuario proyectado / capacidad portuaria



**El futuro
es de todos**

DNP
Departamento
Nacional de Planeación