

Nota Técnica: Políticas de Infraestructura y Logística en Colombia

Autores/Colaboradores

Equipo Económico Vicepresidente de Colombia (Alejandro Chirinos, Cesar Pabón and Kendall Piñeros) con el apoyo de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP (Jonathan Bernal, Norma Castellanos, Maria Camila Díaz, José Alejandro Hincapié, and Camilo Sánchez)

Hallazgos principales:

- Las características geográficas de Colombia dificultan la construcción de infraestructura de transporte, además la infraestructura existente se encuentra en malas condiciones y existe una oferta limitada de servicios de transporte transfronterizo.
- Colombia está abordando sus ineficiencias logísticas mediante (i) la aceleración de proyectos de plataformas fluviales, ferroviarias e intermodales a través de esquemas de Alianzas Público Privadas (APP); (ii) fortalecimiento institucional; (iii) mejorar la interoperabilidad de los sistemas de información; (iv) mejorar la capacitación de la fuerza laboral para trabajos de infraestructura intermodal y (v) invertir en Ciencia, Tecnología e Innovación (CTI) para mejorar la eficiencia en el proceso de comercio.
- La Comisión de Expertos en Infraestructura y Transporte (2019)¹ recomendó crear un arreglo institucional para implementar la política logística del país, fortalecer las entidades gubernamentales en el sector transporte, fortalecer el ecosistema de las APP, establecer estructuras de recolección de datos centralizadas de transporte en tiempo real, mejorar los mecanismos innovadores para hacer viables las nuevas fuentes de pago a nivel nacional y regional, y para la transición a medios intermodales urbanos.

1. Antecedentes:

La geografía única de Colombia hace que sea intrínsecamente difícil crear un sistema de infraestructura nacional de calidad. La infraestructura es un factor crucial en el crecimiento económico al conectar diferentes partes del país para construir cadenas de valor eficientes de capital y trabajo, y mover bienes y servicios dentro y fuera de las fronteras. Si bien Colombia es el único país de América del Sur que tiene acceso estratégico tanto al Océano Atlántico como al Pacífico, la mayoría de las ciudades principales están ubicadas en el interior y separadas por terrenos montañosos que son difíciles de conectar.

La infraestructura está rezagada con respecto a sus pares comparables. Según el Foro Económico Mundial (2019), Colombia ocupa el puesto 81 en infraestructura entre 141 países, por debajo de sus pares regionales como Perú, Chile y México. Las cualidades de la infraestructura vial y ferroviaria son los componentes más problemáticos (ocupando los puestos 104 y 99, respectivamente). Colombia tiene una de las mayores brechas en el sector de infraestructura de transporte de la región (BID, 2016). Específicamente, la cantidad de carreteras y ferrocarriles es pequeña, en comparación con países con niveles similares de desarrollo e ingresos per cápita.

La infraestructura de carga de Colombia exhibe una falta de intermodalismo. Excluyendo carbón e hidrocarburos, el 97% del transporte de carga se realiza por carreteras. A pesar de su mala

¹ Encabezados por la Vicepresidenta de Colombia, Marta Lucía Ramírez, un total de 10 expertos hicieron más de 130 recomendaciones para mejorar los indicadores de infraestructura, transporte y competitividad del país. Contó con siete ejes temáticos: arquitectura institucional, fuentes de pago y financiamiento, alianzas público-privadas, accesos urbanos, transporte público, logística, y mantenimiento y sostenibilidad (Ver Anexo A).

clasificación, la prioridad de inversión gubernamental ha sido el desarrollo de carreteras. Mientras que en 2018 la inversión en carreteras representó el 71% de la inversión pública total en el sector del transporte, el ferrocarril y el río solo representaron el 4% y el 0,37%, respectivamente (Ministerio de Transporte, 2019).

La ausencia de intermodalismo aumenta los costos de transporte. A pesar de que el modo autopista es eficiente para determinados trayectos, una de las principales ventajas del intermodalismo es la reducción de costos (BID, 2016). Por ejemplo, en el caso del corredor Barranquilla-Tocancipá, mover 1.000 toneladas de acero por la modalidad fluvial, ferroviaria y vial representa una reducción de 36% en los costos en comparación con la modalidad vial sola (Ministerio de Transporte y BID, 2018). En general, el costo de un contenedor promedio es de más de US \$ 1.800, en comparación con el promedio latinoamericano de US \$ 700 (Yepes et al, 2013).

Las ineficiencias logísticas afectan los procesos comerciales. Colombia tarda hasta 4,6 días en el proceso de exportación. Esto significa que el 72% del tiempo total que se tarda en transportar un producto desde su origen hasta poner un pie fuera del país se debe al proceso de exportación. Como punto de referencia, pares regionales como Chile y Perú toman 2,5 y 2 días, respectivamente (ENL; 2018). Es más, de cada COP 100 recaudados en ventas, una empresa debe destinar COP 13,5 a sus costos logísticos, por encima de sus pares regionales (ENL, 2018). Los principales costos logísticos son el almacenamiento (46,5%) y el transporte y distribución (35,2%). Adicionalmente, el tiempo de inactividad de carga y descarga (3.6 y 3.8 horas, respectivamente) supera los requeridos para ejecutar estas operaciones (3.3 y 2.6 horas de carga y descarga, respectivamente) (DNP, 2018). Las debilidades institucionales, los sistemas no interoperables y la falta de calificación en la fuerza laboral de logística juegan un papel importante en la explicación de este rezago.

El sector del transporte presenta poca competencia e ineficiencias. Existe evidencia de alta concentración de flota de vehículos en pequeñas empresas, las cuales exhiben bajos niveles de profesionalización, informalidad y acceso limitado al crédito (DNP, 2015)². Se identifican ineficiencias en la operación de transporte por carretera: las rutas promedio son 65,316 km / año / vehículo, menor que Argentina (116.000 km / año / vehículo), Chile (110.000 km / año / vehículo) o México (108.000 km / año / vehículo) (Barbero y Guerrero, 2017). La continua intervención en los precios del transporte de carga también genera ineficiencias. Por ejemplo, el 22,4% de las empresas en Colombia tienen su propia flota, lo que indica una desviación de recursos hacia inversiones comerciales no esenciales (DNP, 2018). Más del 50% de las tractoras, camiones, buses y microbuses en Colombia tienen más de 11 años de operación, mientras que la flota automotriz de carga promedio de antigüedad se estima en 21 años (RUNT, 2018). La flota de vehículos de carga del país, junto con la de República Dominicana, es la más antigua de América Latina (Barbero & Guerrero, 2017).

2. El Camino recorrido

A. Infraestructura vial

La carretera es una limitación importante de la infraestructura del país. Solo 25.000 km de los 213.000 km de carreteras están pavimentados y la condición de las carreteras se encuentra entre las más bajas de la región (BID, 2016). Según el Foro Económico Mundial (2019), Colombia obtiene

² En términos de propiedad del parque, el 61% son propietarios de un solo vehículo; El 16%, de dos vehículos, y el 23%, de más de tres vehículos, según datos del Registro Nacional Único de Tráfico del Ministerio de Transportes - RUNT.

un puntaje de 65 sobre 100 en el Índice de conectividad vial, que está por debajo del promedio de América Latina (73) y la OCDE (84). La Cuarta Generación (4G) de concesiones viales fue un ambicioso programa desarrollado por el gobierno a través de esquemas de asociaciones público-privadas (APP)³, con el objetivo de construir 29 proyectos por un total de 8.000 KM de carreteras y USD 10.000 millones en inversiones. Los tres primeros proyectos se entregarán este año, y el avance de construcción del programa en promedio es del 40,19%. Si bien los inversionistas tienen una gran confianza en los marcos institucionales y legales, los principales problemas que han encontrado estos proyectos se basan en las consultas con grupos indígenas, las aprobaciones ambientales regionales y el riesgo reputacional de los desarrolladores de proyectos derivado del escándalo de corrupción de Odebrecht. Asimismo, el sector privado se ha involucrado en el desarrollo de infraestructura vial en las zonas más afectadas por el conflicto a través de instrumentos como “Obras por impuestos”⁴.

B. Infraestructura ferroviaria

El 16% de la carga de Colombia se transporta por ferrocarril; de los cuales el 99% corresponde a carbón (CPC, 2019). En 2016, el libro “Desafíos del transporte ferroviario en Colombia” identificó los desafíos y obstáculos para la reactivación del sistema ferroviario en el país (BID, 2016). En 2017, con la ayuda de la Agencia Francesa de Desarrollo, un estudio redactó la sección del marco institucional de un eventual Plan Maestro Ferroviario. En 2018, en cooperación con el BID, se diseñaron las secciones regulatoria, tarifaria e institucional del Plan Maestro Ferroviario. El Fondo de Prosperidad del Gobierno del Reino Unido (2018) proporcionó recursos para estructurar los corredores ferroviarios de integración regional. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha estado liderando la promoción del transporte ferroviario para productos energéticos no mineros.

El Plan Maestro Ferroviario se publicará entre agosto y octubre de 2020, y tiene incorporados proyectos emblemáticos que están siendo estructurados por ANI y FDN (Banco de desarrollo de infraestructura de Colombia) como: (i) La Dorada - Chiriguana, cuyo alcance es rehabilitar y mejorar 521 kms de ferrocarril angosto abandonado para conectar al norte con el único ferrocarril operativo que lleva carga al Caribe, y al sur con una futura plataforma logística intermodal en La Dorada junto al río Magdalena); (ii) Tren de Cali (tren de Cali), que se encuentra en etapas tempranas de factibilidad y consiste en un tren ligero que conectará Cali (cuarta ciudad económica más importante) con sus áreas suburbanas y municipios más importantes; y (iii) Regiotram Norte, un tren ligero que conectará las áreas suburbanas del norte de Bogotá con la línea de metro que está por iniciar la construcción. Ya se han adjudicado dos importantes proyectos ferroviarios que comenzarán a construirse pronto: (i) la primera línea (elevada) del metro de Bogotá y (ii) Regiotram Occidente, un tren ligero que conecta el centro de Bogotá con las áreas suburbanas y municipios del oeste.

C. Infraestructura Fluvial

A pesar de una capacidad total de 18.225 kilómetros de ríos navegables, el volumen de carga transportada en los ríos colombianos es limitado en comparación con otros países y otros modos de transporte; solo el 1% del total de la carga transportada se realizó por vías navegables (Ministerio de Transporte, 2015). En 2008 se estableció el Código Nacional de Navegación Fluvial y Actividades

³ Colombia ocupa el segundo lugar en el índice Infrascopes PPP de The Economist (2019).

⁴ Innovador esquema de carga tributaria donde las empresas reciben una exención tributaria si pagan hasta el 50% de su impuesto a la renta al realizar obras públicas en municipios afectados por la violencia en Colombia.

Portuarias para promover la seguridad en el transporte fluvial. En 2015 el Plan Maestro Fluvial recomendó: (i) planificación institucional, (ii) operación de transporte, (iii) dotación de infraestructura y (iv) promoción y financiamiento, incluyendo una cartera de 13 proyectos en 20 años. En la actualidad, la ANI está lanzando dos grandes proyectos de APP para restaurar la navegabilidad del río Magdalena y el Canal del Dique⁵, además de un programa de USD 250 millones para restaurar los muelles y la navegabilidad de pequeños ríos en las poblaciones de bosques lluviosos tropicales que está a cargo del INVIAS.

D. Infraestructura Aérea

En 2018 se lanzó el Plan Estratégico Aeronáutico, con el objetivo de movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga al 2030. En este contexto, la inversión nacional para aeropuertos se reformuló a 17 proyectos de aeropuertos troncales, 6 proyectos regionales aeronáuticos que cubren otros aeropuertos y otros proyectos de inversión a nivel nacional (incluyendo autoridad de aviación civil, servicios de navegación aérea, fortalecimiento del talento humano, entre otros). Asimismo, se están actualizando los esquemas nacionales de planificación de los aeropuertos con una proyección de 12 a 20 años.

E. Infraestructura Portuaria

Los puertos en Colombia son menos eficientes que sus pares en Latino América. En 2019, el Estudio de Capacidad y Demanda del Sistema Portuario Colombiano (DNP, 2019) encontró que la capacidad portuaria aumentó en un 52% entre 2010 y 2018 (alcanzando 401 millones de toneladas) y que para 2023 el sistema alcanzaría 463 millones de toneladas de capacidad. Sin embargo, las clasificaciones internacionales indican que el manejo en puertos y fronteras sigue siendo un cuello de botella significativo para el comercio internacional de bienes (OCDE, 2019). Las exportaciones de Colombia requirieron casi el doble de tiempo (112 horas) que las exportaciones de Chile y seis veces más que las de México. La mayoría de las demoras en el procesamiento de las exportaciones se explican por el manejo y despacho en los puertos y las inspecciones requeridas por agencias distintas a la aduana (Doing Business, 2019).

Además, en 2017 se formuló el Plan Nacional de Dragado Marítimo, para mejorar las estrategias de mantenimiento, profundización y operación de los accesos marítimos a los puertos colombianos al 2035. Estableció que Buenaventura y Tumaco, los dos puertos comerciales de la Costa Pacífica colombiana, necesitaban intervenciones urgentes de dragado ya que la sedimentación traída por las corrientes oceánicas estaba afectando su competitividad (al reducir su profundidad). El Ministerio de Transporte está trabajando en aprobar recursos monetarios para ejecutar estos proyectos clave. DIAN está haciendo esfuerzos para migrar a un sistema completamente digital en el puerto, pero los resultados son difíciles de materializar debido a la compleja estructura de DIAN. El gobierno tiene el objetivo de implementar este sistema para agosto de 2022 y muchos procedimientos manuales se han digitalizado debido a la crisis del covid-19.

F. Logística (servicios de calidad)

⁵ Canal del Dique es un proyecto que conecta el río Magdalena con el puerto más importante de la Costa Caribe en Cartagena. El canal fue construido inicialmente durante la colonia española, pero se deterioró y en 2011 se rompieron las compuertas, provocando desastres ambientales a lo largo de la ruta del canal, en la bahía turística de Cartagena, y comprometiendo el suministro de agua de Cartagena.

De acuerdo con el Banco Mundial (2018), Colombia se ubica en el puesto 58 de 160 economías en el Índice de Desempeño Logístico (LPI), por encima del promedio de América Latina y el Caribe. En 2011 se delimitaron las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) o plataformas logísticas como áreas en las que se llevan a cabo procesos logísticos de transporte, almacenamiento, distribución y servicios logísticos de valor añadido. Estas ILE carecen de modelo de negocio por lo que estas cifras no resultan atractivas para los inversores que aún ven muchos riesgos y cuestiones legales indefinidas lo que genera incertidumbre para sus inversiones (DNP, 2020). La Comisión de Expertos en Infraestructura y Transporte recomendó cerrar estas brechas para promover inversiones significativas dirigidas al desarrollo de plataformas logísticas.

En 2015, el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) fue diseñado para organizar el desarrollo de la infraestructura por corredores logísticos estratégicos y sugerir un fortalecimiento institucional. En 2016, el Ministerio de Transporte llevó a cabo el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2 (PMTI 2) abordando los componentes de maduración de los proyectos de infraestructura, fuentes de pago, financiamiento, acceso a las ciudades y aspectos regulatorios para modernizar el marco legal del transporte. Finalmente, en 2020 se adoptó la Política Nacional de Logística (Documento CONPES 3982) para mejorar el desempeño logístico del país a través de la promoción de la intermodalidad, la facilitación del comercio y los mecanismos institucionales de coordinación.⁶ Esta política llevará la logística colombiana a los niveles de la OCDE al reducir los costos logísticos totales de 13,5% a 9,5% en 2030. Se espera que la implementación de la política logística derive en un aumento de 48 millones de toneladas de carga transportada por sistemas ferroviarios y 22 millones de toneladas por sistemas fluviales, reduciendo la participación del transporte por carretera del 73% al 65%. Finalmente, se espera que las acciones en la política logística den cuenta de una reducción del 50% en los costos logísticos en uno de los principales corredores de comercio internacional desde Bogotá hasta la Costa Caribe.

G. Transporte de carga (servicios de calidad)

El Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC) se estableció como una organización público-privada para monitorear la política de transporte de carga por carretera. Asimismo, se estableció el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte de Carga Automotriz (SICE-TAC) como parámetro de referencia para estimar las tarifas de transporte. La política de modernización del sector de transporte de carga automotriz fue formulada por el Documento CONPES 3963 (2019), que estableció la estrategia para la renovación de vehículos de transporte de carga por carretera, con un peso bruto vehicular igual o superior a 10.5 toneladas y más de 20 años. Se reguló el ingreso de vehículos nuevos, estableciendo una política de uno a uno (para cada vehículo desintegrado se autoriza la matriculación de un vehículo nuevo). Entre 2013 y 2019, se desintegraron 21.694 vehículos de carga.

Entre 2016 y 2018 se llevaron a cabo dos proyectos relacionados con el diseño de calificaciones para procesos de logística y transporte para identificar brechas en la oferta de educación y formación de capital humano en logística y las necesidades del sector productivo (excluyendo transporte aéreo). Asimismo, se estableció el Comité de Eficiencia de Modos de Transporte como un espacio de coordinación público-privada para resolver problemas operativos y estratégicos en los diferentes

⁶ Estrategias: (i) Promover la intermodalidad a través del desarrollo de conexiones de intercambio modal eficientes para reducir los costos logísticos; (ii) Promover la facilitación del comercio a través de la optimización de la operación e infraestructura de los nodos de intercambio comercial para reducir los tiempos logísticos en las operaciones de comercio exterior; (iii) Diseñar mecanismos de coordinación institucional, promoción de las TIC y fortalecimiento del capital humano para mejorar su desempeño.

modos de transporte. Además, se está llevando a cabo la revisión del marco legal para ampliar el programa de Operador Económico Autorizado a los cargueros terrestres y ferroviarios. La Ley 1682 de 2013 señaló la necesidad de definir corredores logísticos de importancia estratégica para el país. En esta área, El Decreto 1478 de 2014 definió los lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica y mediante la resolución 0164 de 2015, el Ministerio de Transporte estableció los corredores logísticos. Finalmente, Alianzas Logísticas Regionales⁷ (ALR) se establecieron como espacios de articulación regional para promover iniciativas de desarrollo logístico.

H. TIC (información logística)

Desde 2016, el Departamento Nacional de Planeación publicó el Observatorio Nacional de Logística (ONL), un portal en el que se consolida información sobre el desempeño y desarrollo logístico del país. Desde 2016, el Ministerio de Transporte publicó el Portal Logístico de Colombia (PLC) como una iniciativa para mejorar la competitividad del país mediante la reducción de costos logísticos y la reducción del impacto ambiental del sector transporte. El PLC muestra información generada por el Ministerio de Transporte a través del Registro Nacional de Despachos de Carga, las Alianzas Logísticas Regionales, los Corredores Logísticos Estratégicos y las Estadísticas del sector transporte. ProColombia desarrolló el simulador de costos logísticos, como herramienta de análisis e información para los exportadores colombianos. Desde 2015, Se ha realizado la Encuesta Nacional de Logística (ENL) para recopilar información relacionada con los costos logísticos del sector empresarial colombiano y que ha servido como insumo técnico para diseñar estrategias de fortalecimiento del desempeño logístico nacional⁸.

3. Recomendaciones de política⁹

- 1. Desarrollar el transporte intermodal:** Promover la intermodalidad a través de la generación de condiciones para el desarrollo de modos de transporte competitivos y la modernización de la prestación de servicios de transporte de carga. En este sentido, el Pacto de Infraestructura¹⁰ se está llevando a cabo con el objetivo de acercar la digitalización a los modos ferroviario, fluvial y marítimo, así como preparar el marco regulatorio para incentivar su inversión, y también crear programas de capacitación de mano de obra calificada colombiana para las necesidades de estos nuevos modos. Cabe destacar que la Comisión de Expertos en Infraestructura y Transporte (2019) recomendó la creación de un arreglo institucional y liderazgo para implementar la política logística del país, ajustar la normativa para hacerlo atractivo para el desarrollo multimodal, definir el modelo de negocio de la ILE y crear alianzas con el sector privado para nutrir el observatorio central logístico del DNP.
- 2. Reducir los tiempos de despacho o despacho de operaciones de comercio exterior:** Promover la facilitación del comercio mediante el desarrollo de nodos de intercambio comercial y la optimización de los procedimientos de importación y exportación. Además, se debe justificar la

⁷ A la fecha se han establecido 8: Magdalena, Caribe, Norte de Santander, Santander, Antioquia, Bogotá - Cundinamarca, Valle del Cauca, Putumayo y Amazonas.

⁸ Las versiones se desarrollaron en 2015, 2018 y actualmente se está desarrollando la versión 2020.

⁹ El Apéndice A resume las principales recomendaciones hechas por la Comisión de Expertos en Infraestructura (2019) y el Consejo de Competitividad Privada (CPC, 2019). La mayoría de estas recomendaciones ya se consideran en esta agenda.

¹⁰ Esto se hizo en el contexto de los Pactos de Crecimiento, que se realizó con el apoyo y participación de 85 sindicatos y más de 60 entidades del sector público. Contienen un total de 832 compromisos, orientados a fortalecer el entorno competitivo, la productividad, la innovación, la formalización y el emprendimiento, así como la inversión e internacionalización de los sectores.

migración de la entidad tributaria (DIAN) a trámites completamente digitalizados. Este proceso necesita una fuerte voluntad política y articulación.

3. **Fortalecer los arreglos institucionales:** Esto requiere rediseñar el Ministerio de Transporte, poner en funcionamiento UPIT y CRIT (unidades centralizadas de planificación y regulación del sector transporte), garantizar el funcionamiento del comité de logística y comercio exterior y formar alianzas logísticas regionales. Estas recomendaciones están alineadas con la Comisión de Expertos en Infraestructura y Transporte (2019) para el fortalecimiento de las entidades gubernamentales corporativas en el sector del transporte y la creación de la UPIT y CRIT.
4. **Eliminar información dispersa y no interoperable en el sector del transporte y la logística:** Promover el acceso a la información y el uso de las TIC en la logística. Posicionar al Observatorio Nacional de Logística como herramienta de macro análisis de la logística y el transporte nacional, aplicar la Encuesta Nacional de Logística (diagnóstico) cada dos años, mejorar el Registro Nacional de Despacho de Carga por Carretera para optimizar la calidad de la información, así como ubicar el Portal Logístico de Colombia como la plataforma que difunde información sobre el funcionamiento de los corredores logísticos.
5. **Incrementar los niveles de calificación técnica en diferentes etapas:** La Política Nacional de Logística estableció la promoción del capital humano calificado orientado a la logística. En el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, se estableció el pacto por la infraestructura, que tiene como objetivo crear programas de capacitación para diferentes competencias en los modos ferroviario, fluvial y marítimo.

Apéndice A. Recomendaciones de Política

Principales recomendaciones de la Comisión de Expertos en Infraestructura y Transporte (en agenda):

- **Logistics:**
 - Crear arreglos institucionales y liderazgo para implementar la política logística del país
 - (En proceso) Ajustar las regulaciones para hacerlo atractivo para el desarrollo multimodal
 - Definir el modelo de negocio de la ILE (inmobiliaria + logística)
 - (En proceso) Alianzas con el sector privado para nutrir el observatorio central logístico del DNP
- **Institucional:**
 - (En proceso) Fortalecer gobiernos corporativos de entidades del sector transporte
 - (En proceso) Creación de UPIT y CRIT (unidades centralizadas de planificación y regulación en el sector del transporte).
- **APPs:**
 - (En proceso) Regular mayor competencia en iniciativas privadas
 - Fortalecer el ecosistema de APP a nivel territorial (presupuesto, metodologías de estructuración, planificación a mediano y largo plazo)
- **Transporte:**
 - Configurar estructuras de recolección de datos centralizadas en tiempo real.

- **Nuevas fuentes de pago**
 - (En proceso) Crear mecanismos innovadores para viabilizar nuevas fuentes de pago a nivel nacional y regional. Estas fuentes de pago pueden sumarse en un patrimonio autónomo y su origen puede provenir de nuevas recaudaciones de impuestos, derechos económicos de futuros flujos de peajes, concesiones remanentes de peajes, captación de valor del suelo, entre otros.
- **Accesos urbanos**
 - Transición de acceso a ciudades con medios intermodales
 - Adecuar la infraestructura privada para adecuar los sitios de carga y descarga.
 - (En proceso) Construcción de nodos para que la carga pueda realizar intercambios modales eficientes.
 - (En proceso) Adecuar peajes electrónicos e interoperables.

Recomendaciones del Consejo de Competitividad Privada (CPC, 2019)

1. Eliminar el Decreto 2092 de 2011 y sus posteriores modificaciones, para completar el esquema de probatoria y permitir que se generen cargas en condiciones de competencia.
2. Para mejorar el acceso vial a áreas urbanas, puertos y aeropuertos para todos los actores de la cadena logística, se recomienda modificar la Ley 105 de 1993 para permitir esquemas de cofinanciamiento Nación-Territorio que mejoren el acceso vial a grandes áreas urbanas, puertos y aeropuertos.
3. Dado que existen numerosos planes maestros para diversos modos de transporte, se recomienda actualizar el Plan Maestro de Transporte como política rectora nacional que establece una metodología única para priorizar los proyectos de transporte que unifica todos los modos, el cronograma para su ejecución y su correspondiente financiación. De hecho, el FMI sostiene que promover el sector de infraestructura como un área de inversión estratégica para hacer frente a la desaceleración económica requiere un inventario rápido de proyectos viables para ser implementados en la etapa de reactivación (FMI, 2020).
4. El Decreto 946 de 2014 creó la Unidad de Planificación de Infraestructura de Transporte (UPIT), sin embargo, hasta el momento no ha comenzado a funcionar. Es clave para garantizar el funcionamiento de la (UPIT) que velará liderando la visión de largo plazo del sector y construirá la política nacional rectora mencionada en el punto anterior.
5. Definir un proceso claro y ágil para incluir el mecanismo de iniciativa privada en la priorización de proyectos de infraestructura. Esto evitaría que el sector productivo se desperdicie en estructurar proyectos innecesarios y, en cambio, dedicar sus esfuerzos a presentar iniciativas relevantes. Además, se encontrarían fuentes adicionales de recursos para proyectos de infraestructura.
6. Implementar un programa integral de caminos terciarios que incluya una actualización del inventario de caminos terciarios.