

ESTUDIOS PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DE BARRANCABERMEJA

01

CONTEXTO

02

¿QUÉ HACE VIABLE UNA PLM?

03

ALCANCE DEL PROYECTO

04

ANÁLISIS Y MARCO METODOLÓGICO PARA LA PLMB

05

FACTORES CLAVE DEL PROYECTO PLMB

06

PRINCIPALES RETOS

07

RECOMENDACIONES

Contexto

El proyecto de la PLMB ha sido abordado en **documentos de política pública nacional desde el 2008 y para su desarrollo el Municipio ha promovido una serie de estudios previos que se utilizaron como punto de partida**

1

Barrancabermeja cuenta con una **ubicación estratégica** en la región del Magdalena Medio por su cercanía con el Río Magdalena, la Red Férrea y los desarrollos de infraestructura carretera de carácter nacional

2

En el **CONPES 3547 de 2008** - Política Nacional Logística, la PLMB fue identificada como una **potencialidad logística para el país** desde lo conceptual y estratégico, enmarcado en el compromiso nacional por la **sostenibilidad** generada a partir de la multimodalidad

3

El estudio de prefactibilidad para el desarrollo de la PLMB de 2009 identificó **problemáticas** y **necesidades previas** en cuanto al desarrollo de **infraestructura** en términos de conectividad (vial, férreo y fluvial)

4

Los estudios de factibilidad (2010) identificaron en el estudio de demanda, el **potencial** para los sectores granel, carbón, siderúrgica, plásticos, café, entre otros y **aprovechamiento** de servicios petroleros derivados de la producción local. Y se resalta la **necesidad** de potencializar el modo fluvial

5

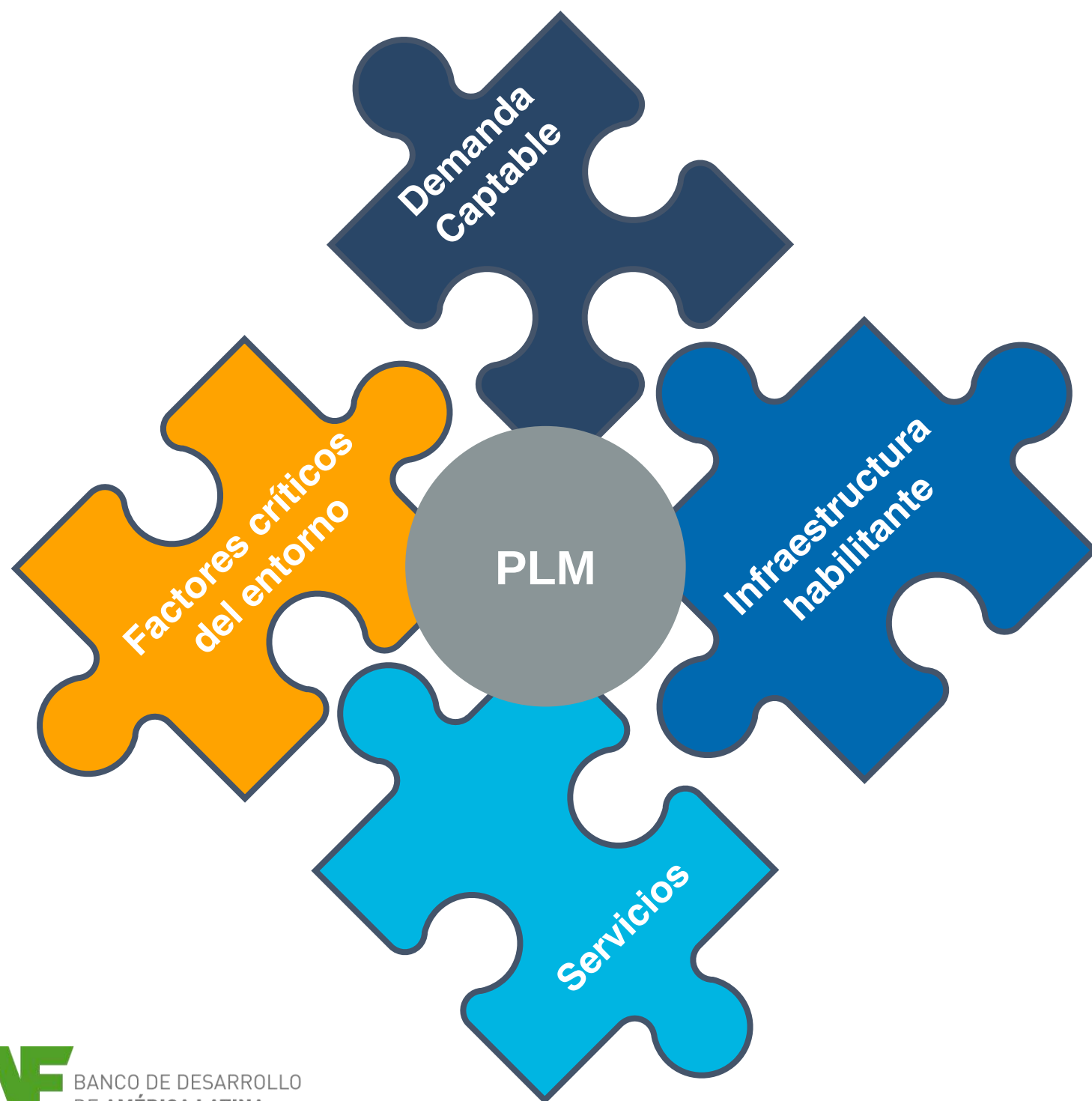
Los estudios complementarios realizados en el 2013 identificaron la **necesidad de desarrollo de infraestructura en términos de conectividad**, principalmente sobre la construcción de la Gran Vía Yuma

6

Debido al contexto cambiante entre los estudios realizados anteriormente y el actual, la presente consultoría se enmarca en la **necesidad de contar con estudios de factibilidad** para el Proyecto de la PLMB, definir el Modelo de Gestión y finalmente estructurar de manera integral el Proyecto

Qué hace viable una PLM?

Una PL surge principalmente a partir de la necesidad de **reorganizar los espacios logísticos** y fomentar un **crecimiento organizado de un territorio** en términos logísticos y de transporte. Para que sea multimodal requiere la integración de dos o más tipos de transporte

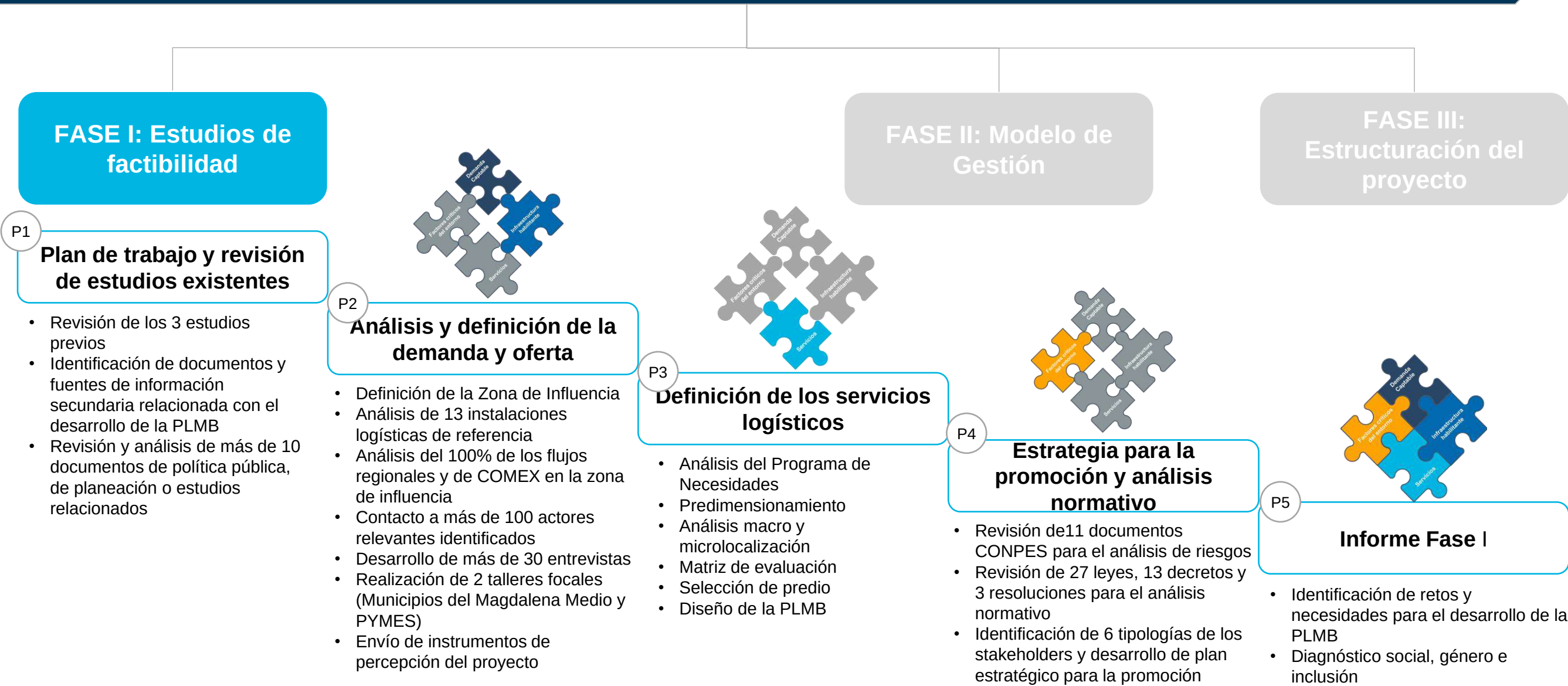


Existen diversos criterios técnicos a considerar cuando se quiere analizar la viabilidad de una PLM. A continuación se resumen las dimensiones técnicas principales a considerar:

1. **Demanda captable:** A partir del análisis de los movimientos de carga, se determinan los **sectores con vocación** y potencial uso de un desarrollo logístico, el **modo de transporte** que emplean y que debe ser contrastado con entrevistas.
2. **Infraestructura habilitante:** Evalúa la **infraestructura con la que se cuenta**, sectores a los que actualmente se atiende, así como los modos de transporte y sectores que no están cubiertos y su **posibilidad de interconectarlos**.
3. **Servicios:** Definir los aspectos de **diferenciación** en términos de **servicios** que pueden ser ofrecidos en la infraestructura logística para dimensionar las áreas requeridas y la mejor ubicación para su desarrollo.
4. **Factores críticos del entorno:** Aspectos que inciden en la viabilización de la infraestructura. Estos están asociados al **ordenamiento territorial, normativa, regulaciones, modelo de negocio**, entre otros.

Alcance del proyecto de consultoría

PLATAFORMA LOGÍSTICA MULTIMODAL DE BARRANCABERMEJA (PLMB)



Marco de género e inclusión

Project Management del Proyecto

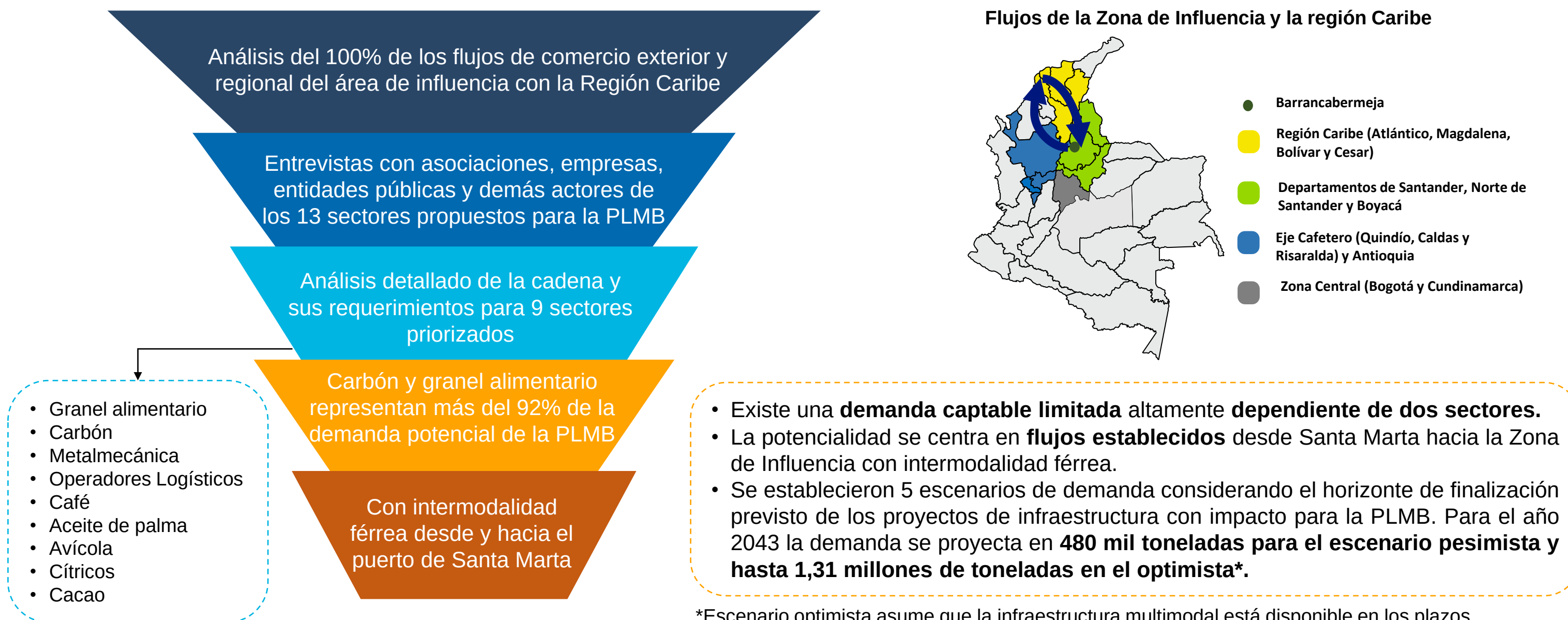
Análisis y marco metodológico para la PLMB



1

Hallazgos estudio de demanda captable

La demanda captable se centra en **carbón** con movimiento de **exportación** y **granel alimentario importado** principalmente a través del puerto de Santa Marta y con potencial **intermodalidad férrea**



*Escenario optimista asume que la infraestructura multimodal está disponible en los plazos actualmente previstos y que la PLM de la Dorada no se desarrolla

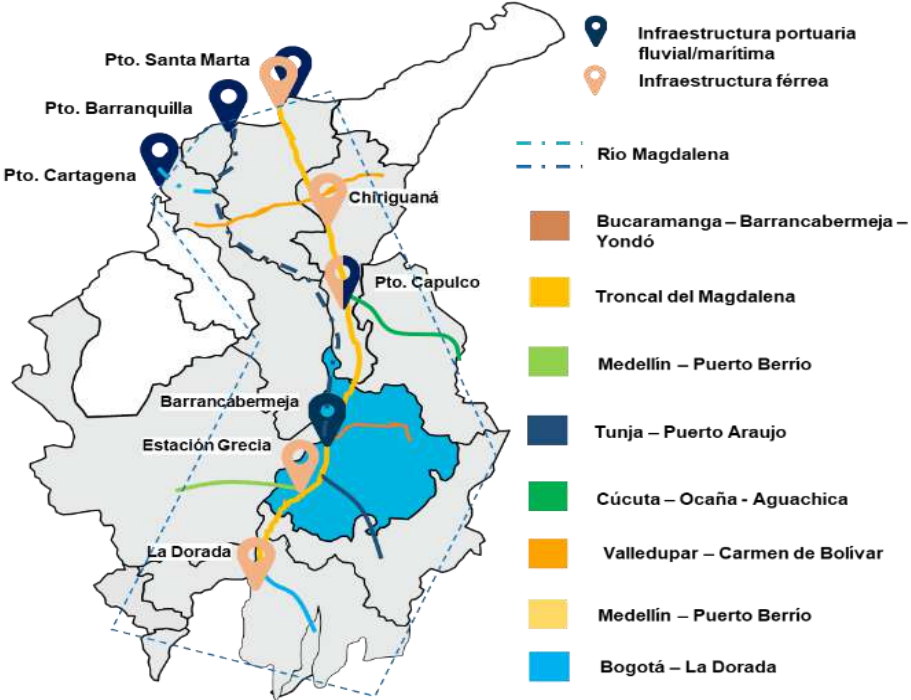
Análisis y marco metodológico para la PLMB



2 Hallazgos Infraestructura habilitante

Se resalta la apuesta del Gobierno Nacional por viabilizar y acelerar los diferentes proyectos de **infraestructura** necesarios para contar con un **sistema multimodal** y hacer más **competitiva** la región

Tipo de Infraestructura	Proyecto	Estado actual	Entrada en operación
Carretero	Ruta del Sol – Sector I	Operación	En operación desde 2014
	Ruta del Sol – Sector II	Licitación (Troncales del Magdalena)	Estimada para 2027
	Ruta del Sol – Sector III	Construcción	Estimada para 2025
	Ruta del Cacao	Construcción	Estimada para 2022
	Autopista al Río Magdalena 2	Construcción	Estimada para 2023
	IP Vías del Nus	Construcción	Estimada para finales de 2021
	Gran Vía Yuma	Construcción	Estimada para 2022*
Férreo	APP la Dorada – Chiriguana	Estructuración	Capacidad máxima a partir del 2027**
Fluvial	APP Río Magdalena	Estructuración	Inicio dragado estimado para 2023**
	Canal del Dique	Licitación	Dragado actual



*Existen retrasos en el proyecto Gran Vía Yuma
**Se espera que la adjudicación de los proyectos sea en el 2022.

Proyectos indispensables para la multimodalidad
Proyectos clave para la conectividad regional

- Se espera la **culminación y entrada en operación** de los proyectos de **infraestructura** que garantizan el multimodalismo identificados desde la prefactibilidad (2009).
- La **disponibilidad** y funcionamiento de la **infraestructura requerida** para que exista un multimodalismo, se prevé a **mediano plazo**.
- La APP de la Dorada – Chiriguana es necesaria para promover el modo férreo, y para permitir la conexión con la PLMB se **requiere un ramal férreo**.

Análisis y marco metodológico para la PLMB



3 Hallazgos Servicios logísticos

La capacidad instalada de **Puerto Impala ofrece conectividad** con el modo fluvial y carretero, actualmente su **utilización actual es inferior al 20%**

		Impala	PLM La Dorada	SP Barrancabermeja
Características	Descripción	• Puerto Fluvial privado de uso público de exportación/ importación	• Proyecto que busca crear una Plataforma Logística Multimodal en Caldas	• Sociedad Portuaria de servicios portuarios y servicios complementarios para el transporte acuático
	Localización	• Barrancabermeja • Sobre Gran Vía Yuma	• La Dorada, Caldas • 250 km de Barrancabermeja	• Barrancabermeja • Bajo Puente Guillermo Gaviria
	Vocación de carga	• Granel Líquido • Contenedores • Carga general • Posibilidad de expansión para graneles sólidos	• Granel Sólido • Contenedores • Carga general	• Graneles sólidos • Contenedores • Minerales • Carga general
	Carga Manejada	• Granel líquido: 822.000 ton/año • Carga seca y general: 3.000 ton/año	• N/A	• Granel Sólido: 30.000 ton/año de granel para animales
	Capacidad ¹ (ton)	• 4 -5 millones aprox.	• 3 millones	• Capacidad estática 6.000 ton aprox.
Valoración		• Amplia capacidad remanente para transporte fluvial, capacidad de captación de flujos de granel y de carbón en caso de expansión	• Posibilidad de absorción de carga de Bogotá a través del tren. Cuenta con estudios de factibilidad y diseños preliminares.	• Capacidad limitada por espacio e infraestructura. No se aprecia como una competencia importante

- En la zona de influencia de la PLMB se identificó **infraestructura existente con capacidad disponible**. En Barrancabermeja está Puerto Impala con operación desde el año 2017 y en el Área Metropolitana de Bucaramanga se identificaron más de 98 Ha de Parques Industriales y Logísticos.
- Adicionalmente los **costos de transporte de carga multimodal entre el Caribe y Bucaramanga son más altos** que el **unimodal carretero**.
- Se definieron las áreas funcionales y tipologías de uso para el desarrollo de la PLMB, **con una necesidad de 19,31Ha.**

Análisis y marco metodológico para la PLMB



4

Hallazgos Factores críticos del entorno - Ordenamiento territorial, normatividad y promoción

Existen diferentes **aspectos que inciden en la viabilidad** de la infraestructura asociados al ordenamiento territorial, la normativa y la definición del modelo de negocio



- El análisis de localización se realizó teniendo en cuenta el POT en formulación, dado que el POT vigente no se permite el desarrollo de la PLMB en el predio preseleccionado. Una vez **aprobado el POT se debe verificar la viabilidad del predio nuevamente.**
- Es conveniente que se **expidan normas administrativas complementarias** (decretos, resoluciones) en el sector transporte que definan ciertas características y aspectos para la operación de la PLMB.
- Se complementarán los **lineamientos para la promoción del proyecto** una vez se cuente con el **modelo de negocio definido.**

Análisis y marco metodológico para la PLMB



4

Hallazgos Factores críticos del entorno - Predimensionamiento

Se presenta el diseño preliminar de implantación de acuerdo con el dimensionamiento y el lote seleccionado dentro del análisis de microlocalización



Factores clave del proyecto PLMB



El **Gobierno Nacional** está **comprometido** con fomentar la **intermodalidad** para facilitar el comercio mediante la Política Nacional Logística, la cual se enmarca en el objetivo de reducir los costos logísticos

Se estima una **inversión en la región** ampliada en **infraestructura** habilitante por más de **COP 15 billones** con potencial a mejorar la competitividad y conexión. **Barrancabermeja** podría **insertarse** en este sistema de transporte **multimodal** para la región

En línea con la **Política de reactivación económica** (CONPES 4023), se refuerza la importancia de **finalizar proyectos** que permitan consolidar corredores estratégicos para la **competitividad**

Apalancar las **ventajas competitivas** que presenta el **Sistema Nacional de Competitividad** y la Región Administrativa y de Planificación - **RAP El Gran Santander**

PLMB hoy

NACIÓN ↔ TERRITORIO

La materialización del proyecto requiere un **enfoque colaborativo** basado en una política proactiva **de desarrollo económico** por parte de la **región** y en la vocación de insertarlo en la **política pública de logística de la nación**

Nodo logístico

La **demand**a con potencial de captación se concentra (92%) en **carbón y granel alimentario**

Los **flujos principales** son de exportación (carbón) e importación (granel alimentario) desde y hacia Santa Marta **con conectividad férrea**

Existe capacidad instalada en el Distrito desde el 2017, **Puerto Impala**, con **conectividad carretera – fluvial** y **utilización inferior al 20%**

Se estima que para el **2027** entren en **operación la infraestructura** que **configura el multimodalismo** para Barrancabermeja

Actualmente el **costo unimodal** carretero entre los puertos del Caribe y Bucaramanga es la **alternativa más económica**

El uso del suelo en el POT actual no permite el desarrollo de la PLMB en el lote elegido, pero sí **podría desarrollarse** bajo el POT que está en formulación

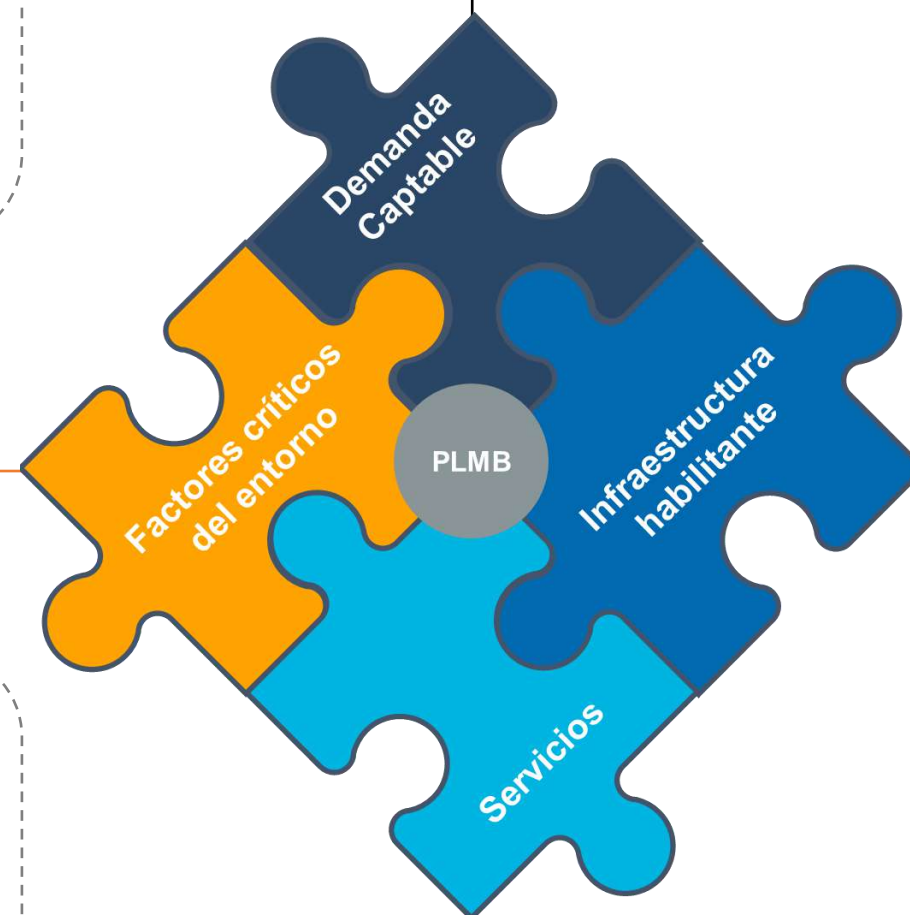
Principales retos

Competitividad regional

- Lograr la **vinculación al proyecto de empresas ancla** pertenecientes a los sectores carbón y granel alimentario
- **Dinamizar y promover la actividad productiva** en Barrancabermeja y su entorno (demás municipios del Magdalena Medio)

Consolidación del sistema multimodal nacional

- Cumplimiento de los **plazos previstos para la ejecución de la infraestructura** relevante identificada y aceleración en caso de ser posible
- Promover la **conectividad férrea** que permita la complementariedad en el Distrito con la infraestructura existente



- **Aprobar el POT en formulación para viabilizar el uso del suelo** que se requiere para el desarrollo de la PLMB
- Generar **regulación complementaria** (usos particulares de la PL, riesgos para proyectos logísticos de APP, entre otros)

- Lograr una **competitividad económica en tiempos y costos** derivada de la conectividad férrea para la PLMB
- Garantizar **cargas de compensación que permita generar ahorros** para los generadores de carga y transportistas que utilicen la PLMB como nodo logístico

Recomendaciones

	Corto plazo (1 – 2 años)	Mediano plazo (3 – 5 años)
Nivel territorial	Promover la diversificación productiva de Barrancabermeja y su entorno regional (actividades de transformación y valor agregado y expansión a nuevos sectores) con enfoque de género e inclusión social. Alcaldía Barrancabermeja Gobernación, DNP, SNC	A partir de la diversificación productiva de Barrancabermeja, se deberá posicionar al Municipio como un nodo competitivo en el Sistema Nacional. Alcaldía Barrancabermeja Alcaldías y gobernaciones del Magdalena Medio, CRCI, SNC
Nivel nacional	- Finalizar el proyecto Gran Vía a Yuma (8,6km). Convenio (Ecopetrol, INVIAS, Gobernación, Alcaldía) - Desarrollar de manera prioritaria los proyectos Ruta del Cacao y Troncales del Magdalena. Ministerio de Transporte, ANI - Adjudicación APP Dorada – Chiriguaná para reactivación y operación férrea. Ministerio de Transporte, ANI Viabilizar ramal férreo que permita conectar PLMB con corredor principal. Ministerio de Transporte, ANI	Definir la necesidad de establecer una política específica de manejo de riesgos para proyectos logísticos con inversión privada. Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) Armonizar el régimen aduanero con las normas de transporte y logística relacionadas con ILE o PL (regulación de operaciones aduaneras, incentivos tributarios). DIAN SNC, CRCI, DNP
Nivel proyecto	Aprobar el POT en formulación y viabilizar el uso del suelo en el predio elegido para el desarrollo de la PLMB. Alcaldía y Concejo Distrital	Promoción del proyecto. Sponsors Nación y territorio