

# DEL CAMPO A LA MESA.



**Efectos del COVID-19 sobre las cadenas de suministro de productos agropecuarios en Colombia y recomendaciones para mejorar en el marco de la recuperación.**



# Mensajes clave



Los efectos de la pandemia generada por el COVID-19 sobre las cadenas de suministro de productos agropecuarios se sentirán en los próximos años, pues si bien este tipo de producción estuvo dentro de las excepciones de restricción de movilidad durante los confinamientos, hay dificultades estructurales que permanecen y pueden exacerbarse debido a, entre otras, la disminución de los ingresos de los hogares rurales.



Abordar las cadenas de suministro agropecuarias durante el proceso de recuperación económica del país es clave debido a que promueven el desarrollo rural y garantizan la soberanía alimentaria del país.



El eslabón transporte dentro de la cadena se debe enfocar en diversificar sus modos, aumentando el uso de la modalidad férrea y fluvial, debido a que: 1. Permite movilizar mayores cantidades; 2. Mejora la eficiencia energética; 3. Representa menores costos ambientales y económicos; y 4. Reduce desigualdades regionales. Esta diversificación debe darse bajo lineamientos de adaptación al cambio climático para asegurar la resiliencia de este eslabón en el largo plazo. Adicionalmente, se debe trabajar en la modernización de las flotas, en la diversificación de los productos que transportan, en la adopción de cadenas de frío y en la conexión entre los distintos modos de transporte.



El eslabón de comercialización en la cadena debe enfocarse en mejorar la transparencia de los centros de acopio, en aumentar el poder de mercado y formalizar a los pequeños productores para promover su inserción comercial y resiliencia. Para esto último, se debe trabajar especialmente con mujeres y jóvenes debido a que han sido los más vulnerables frente al COVID-19.



La coyuntura propiciada por el COVID-19 llevó a los municipios y consumidores a apoyarse en circuitos cortos de abastecimiento. Si bien los productores pudieron responder, estos no estaban preparados de la mejor manera. Por lo tanto, es fundamental promover mercados campesinos, puntos de venta de asociaciones productivas, compras públicas locales, agro-ferias, entre otros, fortaleciendo los conocimientos de los productores en soluciones digitales, habilidades blandas, salubridad y calidad, entre otros. Lo anterior, para lograr una mayor resiliencia ante choques que puedan disrumpir las cadenas de suministro interdepartamentales.



El COVID-19 ha demostrado la necesidad de contar con un sistema de información que permita a los productores, por una parte, actuar de manera oportuna frente a los riesgos que tienen en sus cadenas de suministro y, por otra parte, para que los consumidores puedan consumir de manera informada. La creación de este sistema se puede apoyar en información que ya ha sido levantada desde distintas iniciativas en el país y puede financiarse por medio de la coordinación entre el sector público y privado.



La falta de capacidades para digitalizar las cadenas de suministro afectó gravemente a los comercializadores agropecuarios debido a que no pudieron adaptarse de manera adecuada y oportuna a las restricciones impuestas por la pandemia del COVID-19. Por ello se requiere fortalecer y adaptar las capacidades de los trabajadores haciendo uso de programas ya existentes.



La coyuntura del COVID-19 demostró la importancia de garantizar la seguridad alimentaria de las personas. Una forma de avanzar en este punto es disminuyendo el desperdicio y/o pérdida de alimentos en el país apoyando programas como Agricultura por Contrato o Bancos de Alimentos.

Este documento de política pública es parte de una serie de notas propositivas para promover una recuperación económica justa y resiliente a través de recomendaciones a nivel regional y nacional, desarrolladas por la Alianza [Latinoamérica Sostenible](#). Este documento fue elaborado por Jose Luis Diaz Ramos (Transforma), con los comentarios y retroalimentación de Angela Solanilla, Natalia Borrero y Juan José Guzmán (Transforma), Matías Valenzuela y Matías Piña (Espacio Público), Laure Delande (Ethos) y Javier Ortiz (Tropical Forest Alliance). Además del presente documento de política, para el caso colombiano se desarrollaron trabajos relacionados con el sector forestal y agroalimentario.<sup>1</sup> La serie también considera otros documentos a nivel regional y nacional para Chile y México.

1 Este documento sobre cadenas de suministro de productos agropecuarios se puede leer en compañía del de producción agroalimentaria, que aborda los retos en la etapa de producción, más no de comercialización.

# Retos preexistentes y efectos rezagados:

## el por qué abordar las cadenas de suministro agropecuarias durante la recuperación del COVID-19

Los efectos de la pandemia generada por el COVID-19 sobre las cadenas de suministro<sup>2</sup> de productos agropecuarios se sentirán en los próximos años. Si bien se podría argumentar que la interrupción de las redes de comercio exterior afectaron gravemente la comercialización de alimentos, lo cierto es que la producción agropecuaria nacional se enfoca en el mercado interno; en 2016, por ejemplo, el 83,5% de los alimentos que consumieron los colombianos fueron producidos por agricultores nacionales (MADR, 2016).

2 De acuerdo al Artículo 101 de la Ley 811 de 2003, que modifica la Ley 101 de 1993, las cadenas de suministro se pueden definir como “el conjunto de actividades que se articulan técnica y económicamente desde el inicio de la producción y elaboración de un producto agropecuario hasta su comercialización final. Está conformada por todos los agentes que participan en la producción, transformación, comercialización y distribución de un producto agropecuario.”

Para muchos este **enfoque de comercio a nivel interno** es una desventaja para el país al no hacer uso de ventajas comparativas. Sin embargo, **fue positivo en términos de seguridad alimentaria durante los confinamientos** debido a que el país no depende del comercio exterior, que tuvo complicaciones al inicio de la pandemia del COVID-19, para proveer de alimentos a sus habitantes. Bajo este mismo argumento, las cadenas de producción y comercio agropecuarias estuvieron exentas de las restricciones de movilidad impuestas por la pandemia del COVID-19 (ver Decreto 457 de 2020), por lo cual se argumenta que los actores a lo largo de estas han sido levemente afectados por la actual coyuntura.

No obstante, **se espera que los efectos del COVID-19 sobre las cadenas de suministro**

# 01



El aumento en la temperatura y los cambios en las precipitaciones que se esperan en países como Colombia, afectarán la producción, comercialización y demanda de alimentos, poniendo en riesgo los ingresos, la seguridad alimentaria y la calidad de vida de los hogares

**de productos agropecuarios se den en el corto plazo, pues sus dificultades estructurales permanecen.** Las áreas rurales, por ejemplo, de las cuales depende el funcionamiento de estas cadenas, están teniendo impactos no evidentes y rezagados. Al comparar el periodo marzo-julio de 2020 con el mismo periodo de 2019, se encuentra que si bien hay un aumento en la tasa de ocupación y una caída en la inactividad, los ingresos laborales promedio en las zonas rurales no dejaron de caer.<sup>3</sup> Por otra parte, en este mismo periodo, los alimentos disminuyeron su llegada a las principales ciudades debido a la contracción del consumo por parte de grandes compradores como hoteles, colegios, restaurantes, entre otros (Penagos et al. 2020). Así mismo, de acuerdo con la Resolución 000168 de 2020, el COVID-19 ha tenido efectos negativos en el abastecimiento de mercados mayoristas.

En este sentido, **abordar las cadenas de suministro agropecuarias en el proceso de recuperación del COVID-19 es esencial** debido a que:

1. Promueven el desarrollo rural, pues favorecen la inserción comercial de los hogares en estas áreas; 2. Son las encargadas de garantizar la seguridad alimentaria de las personas, pues permiten el acceso de los hogares a los productos del campo. Esto ha sido reconocido por el Gobierno, el cual estableció en el Borrador de CONPES de Reactivación que el COVID-19 ha hecho evidente la necesidad de fortalecer las cadenas logísticas del país, por lo cual jugarán un papel clave en la recuperación de la economía nacional, principalmente por su capacidad de creación de empleos directos e indirectos.

Así mismo, actuar en las cadenas de suministro agropecuarias durante la etapa de recuperación económica es clave para promover la resiliencia<sup>4</sup> del sistema frente a choques como el **cambio climático**, puesto que el aumento en la temperatura y los cambios en las precipitaciones que se esperan en países como Colombia, afectarán la producción, comercialización y demanda de alimentos, poniendo en riesgo los ingresos, la seguridad alimentaria y la calidad de vida de los hogares (Benedikter et al., 2013). **El COVID-19, al haber sido un choque inesperado a nivel global, es un buen escenario para evaluar vulnerabilidades de las cadenas de suministro de productos agropecuarios frente a crisis sistémicas, lo que permite su adaptación frente a otros problemas, como el cambio climático.** En este sentido, la adaptación de las cadenas en el proceso de recuperación permitiría ajustar sus operaciones con antelación, mitigando riesgos y evitando altos costos de reestructuración y respuesta en el futuro.

Las cadenas de suministro se despliegan tanto a nivel interno como externo de un país. En este texto se hace **énfasis en las que ocurren al interior del territorio nacional** por dos razones. En primer lugar, solucionar los contratiempos que aquejan a los procesos de comercialización a nivel nacional favorece el acceso a mercados internacionales, evidencia posibilidades comerciales y conduce a mejorar los procesos de negociación con otros países, ya que implican mayor competitividad y, por lo general, mayores estándares de sostenibilidad. En segundo lugar, la producción agropecuaria abastece principalmente el mercado nacional.

3 Los cambios en la tasa de ocupación y la inactividad pueden ser producto de la entrada de nuevos miembros de los hogares a actividades productivas debido a la reducción de ingresos.

4 Este concepto hace referencia a la "capacidad de anticipar, absorber, recuperarse y adaptarse a amenazas inesperadas" (OCDE, 2020a).

# Recomendaciones

---

Las recomendaciones para promover mejores cadenas de suministro de productos agropecuarios en Colombia, responden al concepto de recuperación justa y resiliente desarrollado desde *Latinoamérica Sostenible (2020)*. Este concepto hace referencia a “una estrategia de recuperación que promueve medidas que reflejan la interdependencia entre la economía, la salud y la sociedad con el ambiente para aumentar la inclusión social y bienestar de las personas, especialmente de las más vulnerables.” Así mismo, las recomendaciones están en línea con los principios clave para promover este tipo de recuperación, que son: 1. Acción climática y protección ambiental; 2. Empleo decente; 3. Inclusión y protección social; 4. Financiamiento con sentido a largo plazo.

Finalmente, **las recomendaciones se brindan de acuerdo con los retos identificados en los diferentes eslabones de la cadena de suministro de productos agropecuarios.**

## A. Transporte

El transporte de alimentos tomó una alta relevancia durante la coyuntura del COVID-19 debido a que permite que estos lleguen de las zonas de producción a las de consumo, siendo clave para la seguridad alimentaria del país. Por esta razón, este eslabón estuvo dentro de las excepciones a las restricciones de movilidad durante los confinamientos. Sin embargo, puede que el COVID-19 haya exacerbado un problema de desigualdad económica asociado con este: la falta de conectividad vial repercute negativamente en la capacidad de generar ingresos en algunos hogares, puesto que es bastante complejo que se inserten comercialmente.

En este sentido, la infraestructura de transporte en el país tiene mucho por mejorar. Según un estudio del Foro Económico Mundial (2019), Colombia ocupa el puesto 104 dentro de 141 países en cuanto a percepción de calidad de



infraestructura vial. Este dato no difiere de los resultados obtenidos por la Encuesta Nacional Logística (ENL) de 2018, según la cual 70,4% de las empresas consultadas menciona que **el gobierno nacional debe enfocarse en ejecutar obras de mejoramiento en infraestructura vial, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria**, así como en mejorar la movilidad de carga urbana (44%) y actualizar la regulación para optimizar el uso de infraestructura (10,5%).

Debido a lo expuesto, **la construcción, mejora o adaptación de la infraestructura de transporte debe jugar un papel significativo durante la recuperación económica**, más aún considerando su alta capacidad de generación de empleos verdes y de competitividad a largo plazo (Serebrisky et al. 2020). En este sentido, **el enfoque a desarrollar debe diversificar los modos de transporte, específicamente promoviendo los modos férreo y fluvial, puesto que trae diferentes ventajas**. En primer lugar, existen tipos de transporte que permiten movilizar mayores cantidades que otros y, a la vez, mejorar la eficiencia energética.<sup>5</sup> En segundo lugar, ofrecen mayor seguridad y menores costos ambientales. En tercer lugar, minimiza la manipulación de las mercancías, lo que representa una ventaja frente a la necesidad de bioseguridad de cara al COVID-19. Finalmente, tiene un alto potencial de crecimiento, pues de acuerdo con el CONPES

---

5 Según el CONPES 3982 de 2020, la intermodalidad puede aumentar el volumen de carga en modos de transporte férreos y fluviales, y reducir costos de transporte hasta 30% y 63%, respectivamente. Por ejemplo, “una barcaza puede transportar 1.600 toneladas de carga, equivalente a la capacidad de 80 camiones de 20 toneladas. Con un litro de combustible se recorren 101 kilómetros en el modo férreo y 29 kilómetros en el modo carretero.” Por otra parte, “en el corredor Barranquilla-Tocancipá, transportar 1.000 toneladas de acero, utilizando los modos fluvial, férreo y carretero de forma intermodal, reduce en un 36 % los costos de movilizar la carga si se compara con utilizar únicamente carreteras” (Consejo Privado de Competitividad, 2020).

3982 de 2020,<sup>6</sup> el 73,5% de la carga que se moviliza en el país se hace por medio terrestre, seguido por férreo (23,6%), fluvial (1,5%), cabotaje (1,3%) y aéreo (0,1%).<sup>7</sup>

## Transporte Terrestre

### Reto 1

**De los 32 departamentos que tiene el país, sólo siete cuentan con más del 70% de sus vías pavimentadas y en buen estado, mientras que 12 sólo reportan el 3%** (Consejo Privado de Competitividad, 2020). Así mismo, debido a que hay centros de producción sin acceso directo a vías principales de transporte, las terciarias cobran un papel clave. Si bien se estima que hay 136.000 kilómetros de estas vías, el país no cuenta con un inventario actualizado, pese a que la Misión para la Transformación del Campo (MTC) las establece como fundamentales para el desarrollo del comercio rural.

Frente a esto, si bien el Borrador de CONPES de Reactivación menciona que las obras de infraestructura en transporte van a ser claves para la recuperación económica, para lo cual se expidió el CONPES 4010 de 2020,<sup>8</sup> se tiene una deficiencia común: hablan de construcción, pero no se menciona su adaptabilidad frente a los retos del cambio climático; incluso, el CONPES 4010 de 2020 plantea un corredor que atraviesa del Parque Natural Puracé, entre los departamentos del Cauca y Huila.

---

6 Política Nacional Logística.

7 Estas cifras son un agregado de la producción que se moviliza en el país, más no refleja únicamente el transporte de alimentos.

8 Declaración de importancia estratégica del compromiso por Colombia: Programa Vías para la Legalidad y la Reactivación. Visión 2030.

## Soluciones a implementar<sup>9</sup>

Si bien la construcción de vías es clave para la recuperación, esto no puede ir en contravía de la protección a la biodiversidad y de la adaptabilidad del sector frente al cambio climático.<sup>10</sup> Por esto, se recomienda:

- **Implementar lo establecido en el Plan Nacional de Cambio Climático (PNCC).** Específicamente: 1. Incorporar el cambio climático en el diseño de la infraestructura de transporte para aumentar su adaptación frente a los retos que se avecinan como inundaciones, deslizamientos y aumentos en el nivel del mar. 2. Evaluar la vulnerabilidad de la infraestructura actual y adaptarla a los riesgos climáticos.<sup>11</sup>
- **Actualizar el inventario de vías terciarias a nivel nacional** y avanzar en la implementación del programa de vías terciarias Colombia Rural (Consejo Privado de Competitividad, 2020).



El 76% de los vehículos de carga tiene una antigüedad superior a los 20 años.

## Reto 2

La competitividad del sector transporte se ve limitada debido a que: 1. **El 76% de los vehículos de carga tiene una antigüedad superior a los 20 años** (Consejo Privado de Competitividad, 2020); 2. Está **poco capacitado para las necesidades de las cadenas de suministro agropecuario**, principalmente en temas de cadenas de frío,<sup>12</sup> lo que implica una vulnerabilidad para la seguridad alimentaria del país frente a situaciones como la presentada por el COVID-19.

## Soluciones a implementar.

- **Acelerar la modernización del parque automotor de carga.** Para esto, el país ya cuenta con políticas como los CONPES 3489 de 2007,<sup>13</sup> 3759 de 2013<sup>14</sup> y 3963 de 2019,<sup>15</sup> el Decreto 1120 de 2019 y el Plan de Acción Sectorial de Mitigación para el Cambio Climático (PAS) del sector Transporte. Esta modernización debe enfocarse en la promoción de flotas de transporte más sostenibles, específicamente promoviendo:
  - **El uso de combustibles alternativos.**<sup>16</sup> Por ejemplo, se puede promover la adopción de biocombustibles, para lo cual es necesario actualizar el CONPES 3510

9 Para la implementación de estas soluciones el país puede apoyarse en esfuerzos previos, como la expedición del CONPES 3480 de 2007, la inclusión del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional en el CONPES 3932 de 2018, entre otros.

10 Vale la pena resaltar que si bien se tiende a priorizar la inversión en la construcción de vías, hay que recordar que esto tiene serias consecuencias sobre el aumento de las tasas de deforestación y, consecuentemente, en emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Adicionalmente, las vías generan procesos de especulación sobre la tierra en donde la lógica de producción se cambia por una lógica de venta. Debido a lo anterior, si bien es una buena alternativa para el proceso de recuperación económica del país, no debe ser la única.

11 Para la evaluación de riesgos frente al cambio climático, es importante, como se menciona en el PNCC, solucionar la dificultad de planificación interdepartamental, que es que cuando las vías son para conectar provincias o cabeceras municipales, los estudios de vulnerabilidad frente al cambio climático deben hacerse de manera coordinada entre los departamentos para no aumentar los costos de la planificación.

12 Las cadenas de frío son particularmente importantes para productos perecederos, como las carnes frescas y procesadas, leche y derivados lácteos, alimentos congelados y algunas frutas y verduras que lo requieren para su proceso de maduración.

13 Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga.

14 Lineamientos de Política para la Modernización del Transporte Automotor de Carga y Declaratoria de Importancia Estratégica del Programa de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga.

15 Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga.

16 Esto aumenta su importancia si se considera que, de acuerdo a la ENL de 2018, el 46% de las empresas opina que el Estado debe promover y facilitar el acceso a combustibles alternativos

de 2008,<sup>17</sup> basados en la evaluación de esta política, elaborada por Econometría y Sistemas Especializados de Información (2015).<sup>18</sup> Esto a su vez podría impulsarse a partir de lo establecido en el Borrador del CONPES de Reactivación, que menciona que se desarrollarán incentivos para la adopción de combustibles de transición para transportes de carga, lo cual se implementará entre 2020 y 2026.

- **La electrificación.** Para esto se requiere promover la compra de camiones eléctricos, apoyándose en la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y la responsabilidad que en esta asumió la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) de elaborar la caracterización energética de actividades de transporte de carga en las principales ciudades del país para aumentar la participación de tecnología carbono-neutral.

- **Promover los beneficios tributarios de los vehículos eléctricos,** estipulados en la Ley 1964 de 2019, como lo son el descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (Artículo 4); la exención a restricciones de circulación (Artículo 6); los parqueaderos preferenciales (Artículo 7); entre otros.
- **Invertir en transporte de carga adaptado para la comercialización de productos agropecuarios,** mejorando principalmente en cadenas de frío.

### Reto 3

En Colombia existen alrededor de **24 tipos de vehículos de carga** dependiendo del número

<sup>17</sup> Lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia.

<sup>18</sup> De acuerdo a esta evaluación, la política de biocombustibles ha tenido resultados positivos, incluso en lo respectivo a promoción de empleos rurales en la industria.



El transporte férreo movilizó en 2018 más de **78 millones de toneladas**, de las cuales **99,95% fueron carbón.**

de ejes, los cuales, en ocasiones, **deben realizar varios recorridos debido a que algunos municipios tienen restricciones de ingreso de carga** (Carvajal, 2019).<sup>19</sup> Esto lleva a que los camiones deban esperar mucho tiempo en la entrada de los municipios o ingresen en horarios con alta congestión vehicular, lo que no solamente empeora la calidad de aire de los municipios, sino también alarga innecesariamente las cadenas de suministro de alimentos. Lo anterior, es negativo en tiempos de crisis, como la generada por el COVID-19, para garantizar la seguridad alimentaria de manera rápida.

### Solución a implementar

- **Promover iniciativas para que el sector privado:** 1. Realice sus cargas y descargas en las noches, lo que disminuye la congestión vehicular y los tiempos logísticos; 2. Comparta centros de almacenamiento y distribución; y 3. Utilice puntos de unificación de entregas (Carvajal, 2019).

## Transporte Férreo

### Reto 1

De acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, **el transporte férreo movilizó en 2018 más de 78 millones de toneladas, de las cuales 99,95% fueron carbón.** Durante 2020 se publicó el Plan Maestro Férreo (PMF) buscando promover el uso de este medio de transporte para otros productos. Sin embargo, este documento se enfoca en el comercio exterior y en el transporte de carga pesada. En este sentido, no se evalúa en mayor medida la importancia del transporte férreo para el comercio interno y para mercados como el agropecuario, lo que

<sup>19</sup> Específicamente, el CONPES 3982 de 2020 menciona que en el país se realizan recorridos de 65.316 km/año/vehículo, cifra inferior a la de países como Chile y México.



llevaría a reducir tiempos y cumplir con objetivos de seguridad alimentaria, así como a aumentar la conectividad de territorios para disminuir desigualdades regionales.

### Soluciones a implementar

- **Diversificar la producción que se transporta actualmente por vía férreas;** recomendación que se aborda en el CONPES 3982 de 2020. Para esto, se requiere adecuar la infraestructura actual y futura teniendo en cuenta las especificidades de transportar productos agropecuarios, como lo es garantizar una cadena de frío.
- **Promover temas de electrificación en los proyectos férreos** para asegurar la sostenibilidad ambiental del sector; esto se aborda de manera mínima en el PMF.

## Transporte Fluvial

### Reto 1

De acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, el transporte fluvial movilizó en 2018 el 1,5% de la carga nacional. **El río Magdalena fue la principal vía de comunicación, concentrado en productos derivados del petróleo (93%).** Como por lo general se transportan productos minero-energéticos, esto hace que la eficiencia de esta modalidad sea muy baja, puesto que en los recorridos de regreso tienden a volver vacíos, haciendo los costos de transporte muy altos. Para mejorar en este aspecto, el país cuenta con el CONPES 3758 de 2013,<sup>20</sup> el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Viales (ver Ley 1242 de 2008) y el Plan Maestro Fluvial (PMFL) de 2015. Abordar este tema significa reducir tiempos para cumplir con objetivos de seguridad alimentaria, así



## ¿Cómo financiar los cambios necesarios en el transporte férreo y fluvial?

El Consejo Privado de Competitividad (2020) recomienda establecer fuentes de financiación mixta, así como aumentar la inversión pública en estos modos de transporte. Así mismo, de acuerdo al CONPES 3982 de 2020, la sobretasa al combustible del modo férreo y fluvial se invierte en infraestructura de carreteras a escala local, recursos que pueden ser redireccionados.

como aumentar la conectividad de territorios para disminuir desigualdades regionales.

### Soluciones a implementar

- **Diversificar la producción que se transporta actualmente por vía fluvial,** que se aborda en el CONPES 3982 de 2020. Para esto, se requiere adecuar la infraestructura actual y futura teniendo en cuenta las especificidades de transportar productos agropecuarios, como lo es garantizar una cadena de frío. Es importante apoyarse en las recomendaciones sobre infraestructura y la priorización de proyectos de transporte fluvial a 20 años, establecidos en el PMFL de 2015.
- **Acelerar la contratación de una Alianza Público Privada (APP)** para la navegabilidad del río Magdalena y del Canal del Dique, ambos proyectos mencionados en el Borrador CONPES de Reactivación.
- **Utilizar los viajes de regreso de los medios de transporte fluvial** para empezar a hacer pilotos con productos agropecuarios.

20 Plan para Restablecer la Navegabilidad del Río Magdalena.

## Reto 2

De acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, el promedio de edad de la flota de transporte fluvial es mayor a los 50 años.

### Solución a implementar

- **Acelerar la realización de:** 1. El programa de modernización de infraestructura fluvial que, según el CONPES 3982 de 2020, debe quedar listo en 2022; 2. La actualización de la normatividad asociada a los equipos de transporte dependiendo de las características de las distintas cuencas y regiones, que debe quedar lista en 2022.

## Sobre la articulación de los distintos modos de transporte

### Reto 1

A medida que se avanza en la adecuación y promoción de los distintos modos de transporte, se debe trabajar en su forma de articulación. Para esto, el país cuenta con las **Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE)**; ver Decreto 736 de 2014. Su localización, así como los corredores logísticos estratégicos del país, se definen en el Decreto 1478 de 2014 y la Resolución 164 de 2015. A pesar de todo lo anterior, el avance frente a las ILE y los corredores logísticos es escaso.

### Soluciones a implementar

- **Promover la construcción de las ILE acelerando**, principalmente, los proyectos piloto de las plataformas logísticas de Buenaventura, La Dorada y La Virginia. Adicionalmente, hacer uso del plan para el impulso de las ILE, que debe incluir la priorización de zonas estratégicas, el manejo ambiental, entre otros, que, de acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, debe quedar listo en el 2020.



Algunos agricultores prefieren vender sus productos en las vías o directamente en sus fincas.

- **Adaptar las ILE en temas de almacenamiento**, cadenas de frío, entre otros, para que generen valor agregado a la producción.
- **Impulsar en las ILE los Parques Industriales eco-eficientes**,<sup>21</sup> definidos en la Estrategia Nacional de Economía Circular del 2019.
- **Capacitar al personal de las ILE en temas de salubridad** y pérdida de biodiversidad para evitar futuras pandemias.

## B. Comercialización

Abordar los retos asociados a la venta de productos agropecuarios en la recuperación económica es clave debido a que: 1. Es imperativo si se busca un **proceso que sea socialmente justo** con aquellos productores que han sido más afectados por el COVID-19: las pequeñas empresas y los agricultores campesinos, familiares y comunitarios; 2. **Afecta la liquidez de la cadena** de suministro, lo que representa una desventaja en medio de situaciones de alta incertidumbre como la ocasionada por el COVID-19.

## Comercialización en Centros de Acopio

### Reto 1

El establecimiento de los precios nacionales de los productos agropecuarios se regula de manera diaria haciendo uso del **Sistema de Información de Precios y Abastecimiento**

<sup>21</sup> Los Parques Industriales son "espacios geográficos donde diversas empresas se ubican, al estar conectados a la infraestructura logística (vías, fluviales o puertos), en zonas industriales y no de vivienda, para compartir infraestructura o para acceder a un régimen tributario favorable (zonas francas). Por la conglomeración de empresas de diferentes sectores y tamaños, los parques industriales presentan oportunidades para desarrollar actividades de simbiosis industrial para el cierre de ciclos de materiales o para compartir servicios o infraestructura, como por ejemplo plantas de tratamiento de aguas residuales."

(SIPSA); no obstante, de acuerdo con la MTC, si bien este sistema cumple su papel de centralización de información, **se queda corto en difusión oportuna**. Así mismo, en este proceso **los pequeños productores no tienen poder de negociación**. Aunque las plazas de mercado local son vistas como la solución para que los agricultores no dependan de las grandes cadenas de comercio, estas también tienen serias deficiencias, como lo es el alto número de intermediarios que llevan a que las ganancias de los productores sean mínimas, por lo cual **algunos agricultores prefieren vender sus productos en las vías o directamente en sus fincas**.

### Soluciones a implementar

- **Modernizar las centrales de abastos**, teniendo en cuenta lo que propone la MTC, en el desarrollo de sistemas de información que aumenten la transparencia y disminuyan los costos de transacción.
- **Fortalecer y promover el uso del Sistema de Reporte de Información de Insumos Agropecuarios (Siriagro)** y de la Bolsa Mercantil de Colombia, buscando que la información que se maneje en estos llegue de manera oportuna a los productores.
- **Aumentar el acceso de productores a financiación concesional**<sup>22</sup> de manera colectiva para mejorar su asociatividad y aumentar su nivel de negociación frente a grandes comerciales.
- **Aumentar la digitalización de las cadenas de suministro**, especialmente de los pequeños comerciantes, para mejorar su acceso a información veraz y oportuna.

22 Con financiación concesional se hace referencia al acceso a recursos económicos con tasas por debajo de las comerciales, de tal manera que sean acordes a la situación de pequeños productores agropecuarios.



### Caso de referencia

El Grupo Éxito empezó a implementar pagos en menores tiempo a sus proveedores desde el primer semestre de 2020 para ayudar a empresas afectadas por el COVID-19. En abril de 2020, mil proveedores del grupo empresarial se vieron beneficiados (Grupo Bancolombia, 2020).

### Venta en Grandes Superficies

#### Reto 1

Algunas cadenas de comercio sólo pagan por mercancía vendida, o a plazo futuro, lo cual afecta la liquidez de la cadena de suministro. Si bien esto cambiará desde el primero de Enero de 2021 con la entrada en vigencia de la Ley 2024 de 2020,<sup>23</sup> esta normatividad aún da plazos muy largos, que no benefician a pequeños productores.

#### Solución a implementar

- **Dar incentivos a los grandes compradores de productos agropecuarios** para que hagan acuerdos de compra directa con los pequeños productores, haciendo uso del programa Agricultura por Contrato.

#### Reto 2

Las grandes cadenas de comercio, como los supermercados, exigen condiciones que pe-

23 La Ley estipula que los pagos contractuales se deben realizar en un tiempo máximo de 60 días calendario durante 2021 y 45 días desde 2022. Estos tiempos aplican para micro, pequeñas y medianas empresas, pero no para operaciones entre grandes industrias.

queños productores muchas veces no pueden cumplir, como la acreditación del régimen del Impuesto al Valor Agregado (IVA), el pago de retenciones, la bancarización, entre otros.

### Soluciones a implementar

- **Facilitar las condiciones para que las pequeñas iniciativas agropecuarias** tengan facilidades de formalización que les permitan insertarse de manera rápida y sencilla al mercado.
- **Fortalecer capacidades a pequeños productores en temas administrativos y financieros** a través de alianzas estratégicas con entidades como el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (MinTIC) buscando que pequeños y medianos emprendimientos se formalicen. Así mismo, generar un sistema de información de pequeños productores que permita hacer un monitoreo, seguimiento y acompañamiento con el fin de establecer enlaces con grandes cadenas.

## Venta en Mercados Informales

### Reto 1

**Las restricciones sanitarias que están siendo implementadas por el COVID-19 llevan a que los productores acudan a mercados informales** (por ejemplo, en leche y carne se da con frecuencia). A pesar de sus retos, este tipo de mercados se convierten en alternativas para que mujeres y comunidades étnicas se puedan insertar comercialmente y obtengan ingresos.

### Soluciones a implementar

- **Avanzar en la implementación del Decreto 1500 de 2007.**<sup>24</sup>

<sup>24</sup> "Por el cual se establece el reglamento técnico a través del cual se crea el Sistema Oficial de Inspección, Vigilancia y

- **Mejorar los sistemas regulatorios debido al monopolio** de ciertas industrias sobre las cadenas de suministro (OECD, 2020b).
- **Proveer facilidades para que mujeres, jóvenes y grupos étnicos puedan acceder a mercados formales.** Esto también como estrategia de retención de mano de obra capacitada en zonas rurales.<sup>25</sup>

## Acortar distancias: circuitos cortos de abastecimiento

### Reto 1

**Las restricciones de movilidad impuestas por el COVID-19 llevaron a priorizar circuitos cortos de abastecimiento** (Penagos et al. 2020).<sup>26</sup> Lo anterior, condujo a algunos campesinos a vender directamente al consumidor. Sin embargo, estas prácticas todavía cuentan con desafíos para avanzar, como el poderío de centros mayoristas, las costumbres campesinas, entre otros (Roa-Clavijo, Galvis y Huertas, 2020). Adicionalmente, si bien la comercialización directa se incrementó, lo cierto es que los productores no estaban preparados, pues esto requiere no sólo de conocimiento técnico, sino también de habilidades blandas.

---

Control de la Carne, Productos Cárnicos Comestibles y Derivados Cárnicos Destinados para el Consumo Humano y los requisitos sanitarios y de inocuidad que se deben cumplir en su producción primaria, beneficio, desposte, desprese, procesamiento, almacenamiento, transporte, comercialización, expendio, importación o exportación"

<sup>25</sup> Las mujeres mayores, debido a que su participación en actividades agropecuarias es menor, han sido las más afectadas, aumentando su participación en actividades del hogar en las zonas rurales por el COVID-19. Las mujeres jóvenes, por su parte, se podría esperar que aumenten su participación en el mercado laboral agrícola para reemplazar trabajos perdidos. Los jóvenes hombres, por su parte, han perdido sus empleos informales agropecuarios (Penagos et al. 2020).

<sup>26</sup> De acuerdo a la Resolución 000006 de 2020, los circuitos cortos son una forma de comercio basada en la venta directa de productos frescos o procesados, reduciendo al mínimo la intermediación."

## Soluciones a implementar

7 Promover economías locales capaces de acercar los puntos de producción y comercio a los consumidores. Esto tendría consecuencias positivas en: 1. Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) (por transporte, por ejemplo); 2. Reducción en costos de intermediarios; y 3. Trazabilidad de productos. Se especifica que los circuitos cortos de abastecimiento sólo deben promoverse para aquellos productos que puedan ser producidos de manera local, de tal manera que no se promueva el uso inadecuado de la tierra.

Para avanzar en la materia, se deben promover y fortalecer mercados campesinos, puntos de venta de asociaciones productivas, compras públicas locales, agro-ferias, entre otros. Al respecto, hay que:

- **Fortalecer los conocimientos de los productores en cuatro aspectos:** 1. Soluciones digitales, para no promover desigualdades de género, edad, entre otros; 2. Habilidades blandas, como competencias organizacionales, atención al cliente y demás; 3. Salubridad y calidad; y 4. Economía circular (promoviendo programas de responsabilidad extendida al productor).
- **Guiar iniciativas campesinas para que desarrollen catálogos virtuales de productos** (ver por ejemplo el de La Silla Vacía al final del artículo de Roa-Clavijo, Huertas y Galvis, 2020).
- **Generar alianzas estratégicas entre productores**, para lo cual se puede aprender de programas previamente ejecutados, como el de Alianzas Productivas.
- **Promover iniciativas de transporte coordinado por fincas cercanas** o centros dispersos (Benedikter et al., 2013). Para esto se pueden hacer alianzas



## Caso de referencia

**1. Para acortar cadenas:** 1. La Política Pública de Seguridad Alimentaria y Nutricional de Bogotá (ver CONPES D.C. 09)<sup>27</sup>; 2. Proyecto de Compra Local Medellín (Alcaldía de Medellín, s.f.); 3. Iniciativa Región Administrativa y de Planeación (RAP-E) y su Plan de Abastecimiento Alimentario (Región Central, s.f.).

**2. Para mercados campesinos:** tomar como base la experiencia de Bogotá y cómo han empezado a funcionar nuevamente en medio del COVID-19 (al respecto ver Secretaría de Desarrollo Económico, 2020).

**3. Para compras públicas locales:** Política de Compra Local del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF) (al respecto ver la Resolución 6314 de 2020).



entre las organizaciones comunitarias, como las Juntas de Acción Comunal (JAC).

- **Promover el uso de programas ya establecidos** como El Campo a un Clic y Agricultura por Contrato.

## C. Retos generales de las cadenas de suministro

### Reto 1

La actual coyuntura propiciada por el COVID-19 ha dejado claro que la digitalización de los servicios será clave en los años que vienen para saber de dónde vienen los productos y posibles riesgos de operación. En la actualidad, el país no cuenta con un sistema de información que permita a los productores, por una parte, reconocer y priorizar sus riesgos en las cadenas de suministro y a los consumidores, por otra, identificar cómo llegó a sus manos lo que compran.

#### Solución a implementar- Corto Plazo

- **Modificar la Ley 1712 de 2014, o Ley de Transparencia**, para que las empresas publiquen e identifiquen sus proveedores a lo largo de su cadena de producción y suministro. La transparencia en las cadenas de suministro permite la “trazabilidad de los impactos frente al cambio climático y los resultados de los esfuerzos de adaptación” (Benedikter et al., 2013).

#### Solución a implementar- Largo Plazo

- **El Estado puede recolectar y compartir información sobre las cadenas de suministro** para que las empresas puedan reaccionar de manera oportuna (OECD, 2020b). Esto



La actual coyuntura propiciada por el COVID-19 ha dejado claro que la digitalización de los servicios será clave en los años que vienen para saber de dónde vienen los productos y posibles riesgos de operación.

se puede hacer por medio de la creación de un sistema de información que permita hacer seguimiento a: 1. El tipo de producción que se está haciendo; 2. El tipo de cadenas por las cuales llega el producto al centro de distribución. Este sistema llevaría a:

- **Mejorar la distribución de las rutas de transporte**, identificar buenas prácticas y mitigar riesgos. De esta manera, permitiría mejorar los sistemas productivos y de comercialización de los productos.
- **Fortalecer el conocimiento sobre las distintas partes involucradas en las cadenas de suministro**, mencionado en el CONPES 3866 de 2016,<sup>28</sup> y lograr analizar y divulgar oportunamente la información para identificar fallas de mercado, posibilidades de encadenamiento productivo, necesidades de intervención y de coordinación entre actores, entre otros.
- **Consolidar iniciativas que se estén implementando**, como los acuerdos de cero deforestación para productos como la palma, el cacao, la carne y la leche del Tropical Forest Alliance (TFA); la iniciativa de contratos de conservación natural; proyectos productivos agroforestales; las acciones nacionalmente apropiadas (NAMAS); entre otras. Esto ayudaría a las firmas a posicionarse en el mercado de manera diferenciada (Ibarra, Goretti y Brounen, 2020).

Para la creación de este sistema, se puede hacer uso de herramientas digitales como Blockchain, así como del portal creado recientemente: ‘Comportamiento del Abastecimiento de la Producción Agropecuaria en Colombia’. Este portal debe procurar contar con información a nivel municipal, así como

27 Política Pública de Seguridad Alimentaria y Nutricional para Bogotá: Construyendo Ciudadanía Alimentaria 2019-2031.

28 Política Nacional de Desarrollo Productivo.



nutrirse de información ya existente recogida por medio de distintas iniciativas, como, por ejemplo: 1. El Observatorio Nacional de Logística<sup>29</sup> del Departamento Nacional de Planeación; 2. Los procesos de ordenamiento productivo; 3. Las evaluaciones Agropecuarias; 4. El Censo agropecuario; 5. Los estudios que debía hacer el MADS entre 2017 y 2022 sobre cadenas de valor agropecuario, estipulado en el CONPES 3866 de 2016; 6. Las Mesas Técnicas Agroclimáticas; 7. Los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET); 8. El Catastro Multipropósito; 9. Los planes regionales de competitividad; 10. La herramienta que el DNP debe diseñar a 2022, según el CONPES 3934 de 2018,<sup>30</sup> para evaluar el “desempeño del crecimiento verde a nivel subnacional”; 11. La actualización del portal logístico de Colombia;<sup>31</sup> 12. Las alianzas logísticas regionales; 13. Los estándares nacionales e internacionales para producción sostenible;<sup>32</sup> entre otros.

El sistema se puede desarrollar por medio de la cofinanciación entre el sector público y privado. Esto tendría impactos positivos en los distintos actores: 1. El gobierno



## Caso de referencia

La Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC) hizo una alianza con la empresa de Telecomunicaciones ‘Tigo’ para que personas del sector agropecuario tengan acceso a planes de conectividad adaptados a sus necesidades (SAC, 2020).

podría robustecer sus sistemas de control y seguimiento; 2. Las empresas podrían identificar sus vulnerabilidades y actuar adecuadamente frente a choques redirigiendo inversiones, buscando alternativas en periodos de tiempo cortos, así como mejorar la reputación con sus clientes.<sup>33</sup>; 3. Los consumidores tendrían mayor información para tomar sus decisiones de consumo.

## Solución a implementar- Largo Plazo

➤ **La conectividad será esencial para las dos soluciones previas.** Por lo tanto, el Estado debe promover alianzas entre las empresas de telecomunicaciones y las asociaciones agropecuarias. Para este punto hay que recordar que la meta del Estado a 2030,

29 De acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, para el 2021 el DNP debe mejorar este Observatorio en visores geográficos de corredores logísticos, análisis de datos, entre otros. Para lo anterior, se especifica que se debe trabajar en la estandarización en la recolección de información; actualización periódica de la información, divulgación de informes sobre costos y tiempos logísticos, entre otros.

30 Política de Crecimiento Verde.

31 Esta plataforma, de acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, debe publicar información sobre la operación de los corredores logísticos. Adicionalmente, deberá mostrar información sobre: 1. Volúmenes de carga movilizados; 2. Costos y tiempos de operación; 3. Indicadores sobre el nivel de servicio de los corredores logísticos de distintos modos de transporte; 4. Medición de la productividad, eficiencia logística y seguridad.

32 Algunos ejemplos son: 1. Roundtable On Sustainable Palm Oil (RSPO); 2. Certificación de Sostenibilidad internacional y de Carbono (ISCC); 3. Roundtable on Responsible Soy (RTRS); 4. Global Roundtable for Sustainable Beef; 5. Cocoa and Forests Initiative; 6. Sello Angus Azul; entre otros.

33 La herramienta debería tener la capacidad de identificar los predios y procesos de producción que hagan parte de distintos programas e iniciativas, como la Mesa de Ganadería Sostenible, la Alianza de Bosques Tropicales (o TFA), los Comités Técnicos Agroclimáticos, entre otros. Para lo anterior, se puede utilizar información recolectada por medio del Sistema de Innovación Agropecuaria (SNIA), de los Planes Departamentales de Extensión Agropecuaria (PDEA), de la Institución Nacional de Investigación Agropecuaria (Agrosavia), así como información que en la actualidad se está levantando como la del Catastro multipropósito, de los Distritos de Adecuación de Tierras (DAT), entre otros.

según el CONPES 3918 de 2018,<sup>34</sup> es tener el 100% de hogares con acceso a internet, para lo cual se puede hacer uso del Plan TIC 2018-2022. Así mismo, hay que resaltar que la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) estableció como prioridad la universalización del acceso a internet y la digitalización de los sistemas de producción durante el periodo de recuperación del COVID-19 (CEPAL, 2020).



Colombia no sufre escasez de alimentos, por el contrario, a veces cuenta con sobreoferta, lo que lleva a un alto nivel de pérdida y desperdicio.

## Reto 2

De acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, si bien los cargos demandados en sectores como el de transporte y almacenamiento requieren, en su mayoría, cualificación igual o menor a la de un bachiller, un nivel mayor de conocimiento, a nivel técnico o tecnológico, es necesario para desarrollar la tecnificación y automatización de las operaciones logísticas. Sin embargo, esto no está sucediendo, por lo que **la falta de capacidades de los productores hizo que, frente al COVID-19, estos no pudieran reaccionar de manera adecuada** frente a cambios tecnológicos y de demanda.

## Soluciones a implementar.

- **Acelerar la implementación del programa para fortalecer capacidades técnicas** para el crecimiento verde que, de acuerdo con el CONPES 3934 de 2018, se debe implementar entre 2021 y 2030 por el DNP.
- **Acelerar el Plan Estratégico para la Promoción y Masificación del uso de Tecnologías** de la Información y las Comunicaciones (TIC) en logística, que debe quedar listo, de acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, en 2022.

<sup>34</sup> Estrategia para la Implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia.

- **Publicar el Catálogo de Cualificaciones para el sector logística y transporte** que, de acuerdo con el CONPES 3982 de 2020, debía ser publicado por el Ministerio de Educación Nacional en el 2020.<sup>35</sup>
- **Fortalecer el papel del SENA**, específicamente de su Sistema de Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación (SENNOVA), y su relación con la cadena de suministro agropecuaria.
- **Acelerar la adopción del Plan Nacional para la Promoción de la Comercialización de la Producción de la Economía, Campesina, Familiar y Comunitario (ECFC)** (ver Resolución 000006 de 2020), cuyo objetivo es promover la inserción de las ECFC en cadenas de valor a nivel local, regional y nacional. Este Plan le apunta, entre otras, a la formación técnica y el asesoramiento para la comercialización rural por medio de TICs.

## Reto 3

**Colombia no sufre escasez de alimentos, por el contrario, a veces cuenta con sobreoferta, lo que lleva a un alto nivel de pérdida y desperdicio.** De acuerdo a la Estrategia Nacional de Economía Circular (2019), en Colombia se desperdicia anualmente el 34% de la oferta nacional de alimentos. De estos, el 64% se da en las etapas de producción, almacenamiento, procesamiento industrial y poscosecha, mientras que el otro 36% se da en las etapas de comercialización, distribución y consumo. Solucionar esto es clave para enfrentar futuras dificultades que amenacen la seguridad alimentaria del país.

<sup>35</sup> El documento se buscó en internet pero no fue encontrado.



## Soluciones a implementar

- **Promover y fortalecer la iniciativa de Agricultura por Contrato** para disminuir la especulación y la sobreoferta de productos. Para este punto es necesario fortalecer la asociatividad entre agentes y aumentar la confianza como mecanismo para generar ingresos, mejorar el acceso a financiación y a gestión de riesgos, entre otros; esto se reconoce en el Borrador de CONPES de Reactivación. Para profundizar en cómo generar procesos de asociatividad, ver la sección C, Reto 1, del documento sobre Campo Colombiano.
- **Acelerar el diseño, implementación y evaluación de la Política** contra la Pérdida y Desperdicio de Alimentos (ver Artículo 5 de la Ley 1990 de 2019).<sup>36</sup>
- **Promover procesos de producción de biomasa** que fomenten el uso de lineamientos de economía circular. Esto se puede apoyar en la meta establecida en la Estrategia Nacional de Economía Circular (2019), que estipula que a 2030 se debe incrementar en 20% el aprovechamiento de biomasa residual.<sup>37</sup>

## Reto 4

Los confinamientos propiciados por el COVID-19 llevaron a los consumidores a estar más tiempo en sus hogares, con una relación más cercana a la preparación y escogencia de alimentos. En este sentido, este es un momento para propiciar buenas prácticas de consumo, más responsa-

bles social y ambientalmente. Frente a esto, los procesos de certificación sostenible son una alternativa. Sin embargo, según la Resolución 000006 de 2020, al país le falta estándares y de adopción de buenas prácticas por ausencia de incentivos.

## Soluciones a implementar

- **Promover el uso de certificaciones o etiquetas de responsabilidad ambiental y/o social.**<sup>38</sup> Así mismo, evaluar la posibilidad de que estas sean de carácter obligatorio, más no voluntario.
- **Desarrollar una página de los negocios verdes que se encuentran actualmente en el país.** De acuerdo con el Plan Nacional de Negocios Verdes de 2014, esto es clave para promover patrones de producción y consumo sostenible, así como una “cultura alineada con principios ambientales, sociales y éticos”. De igual manera, facilita la toma de decisión de los consumidores.
- **Generar una guía de beneficios tributarios** para que las empresas conozcan la utilidad de hacer la transición hacia la sostenibilidad de sus procesos de producción y comercio.
- **Promover iniciativas de acuerdos de producción con cero deforestación en las cadenas de producción y suministro.** Esto se fortalecería con el sistema de información mencionado previamente. Para esto se puede tomar como referencia el acuerdo de cero deforestación en la cadena de producción del aceite de palma en 2017.<sup>39</sup>

36 Esta Ley está dirigida específicamente a la cadena de suministro de alimentos a nivel nacional.

37 La Estrategia Nacional de Economía Circular menciona que el país “produce anualmente cerca de 178 millones de toneladas de biomasa proveniente de cultivos agrícolas (41%), actividades pecuarias (59%), y sector residencial (<1%) (UPME, 2018). Actualmente, esa biomasa es reintegrada de manera poco técnica en los cultivos, y en el mejor de los casos pasa por un proceso de compostaje para aprovechar su potencial nutricional”

38 Por ejemplo, el país cuenta con la Etiqueta Ecológica, el Sello de Alimento Ecológico, el eco-etiquetado, el certificado de incentivo forestal de reforestación o conservación, entre otros.

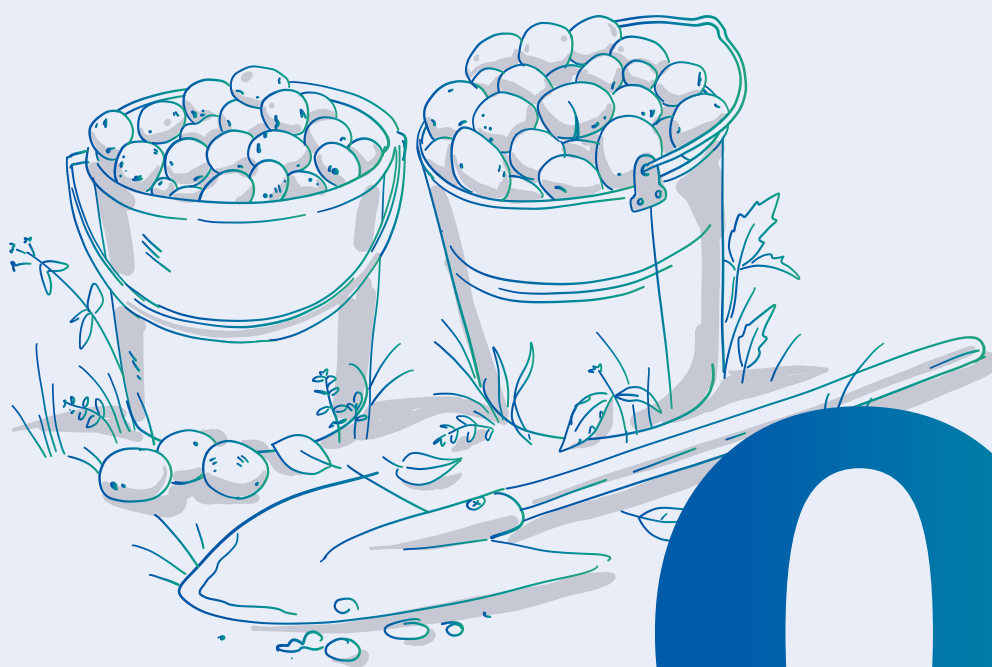
39 En la actualidad, esta iniciativa “cuenta con 48 compañías firmantes (...). Colombia fue el primer país en el mundo en firmar un acuerdo sectorial para acabar con la deforestación en la cadena de suministro. El año pasado, dicho ejemplo pionero fue replicado en otros países de la región como Honduras, Guatemala y Perú” (Ibarra, Goretti y Brroun, 2020)

# Comentarios Finales

---

El proceso de recuperación de la pandemia del COVID-19 debe abordar las problemáticas de los campesinos colombianos, quienes no sólo requieren apoyo durante la etapa de producción y recolección (para esto ver el documento de producción agroalimentaria), sino en las referentes a comercialización y distribución. Se requiere de un entendimiento sistémico que aborde las necesidades de los distintos eslabones de las cadenas de suministro para mejorar la situación de los productores agropecuarios y asegurar que los alimentos lleguen

a los consumidores. En este sentido, el presente documento plantea soluciones para abordar los retos que la coyuntura del COVID-19 genera sobre la cadena de suministro de los productos agropecuarios, es decir, desde que la producción se recoge hasta que llega al consumidor final. Se abordan los requerimientos para optimizar procesos en los eslabones de transporte, la comercialización y distribución y estrategias alternativas de comercio que se han promovido en medio de la coyuntura del COVID-19, como las ventas directas.



# 03

# Actores clave

---

La promoción de las cadenas de suministro de productos agropecuarias en Colombia que sean socialmente responsables, ambientalmente sostenibles y climáticamente resilientes requiere de la articulación de distintos actores públicos y privados. Los principales actores para articular los distintos eslabones de las cadenas en mención son:

- El Departamento Nacional de Planeación (DNP). Específicamente, hay tres Direcciones que son clave: 1. Infraestructura y Energía Sostenible; 2. Ambiente y Desarrollo Sostenible; 3. Desarrollo Rural Sostenible.
- El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural (MADR).
- La Agencia de Desarrollo Rural.
- La Mesa Técnica Nacional para la Comercialización Rural (MTCR) (ver Resolución 000006 de 2020).
- Las Mesas Agroclimáticas.
- Las Cámaras de Comercio locales.
- La Alta Consejería para la Competitividad y las Regiones.
- Las Organizaciones de Cadena (Ver Ley 811 de 2003, artículo 101).
- El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Específicamente la Dirección de Productividad y Competitividad del Viceministerio de Desarrollo Empresarial.
- Los Gobiernos regionales y locales.
- El Sistema Nacional de Aprendizaje (SENA). Específicamente, hay tres Direcciones que son claves: 1. Formación Profesional; 2. Empleo y Trabajo; 3. Sistema Nacional de Formación para el Trabajo.
- El Servicio Nacional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCCTI).
- El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC).
- El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).



Además de estos actores, hay otras entidades que tienen gran relevancia en cada uno de los distintos eslabones de las cadenas de comercio. En primer lugar, para mejorar el transporte de productos agropecuarios es importante el papel que debe cumplir:

- El Ministerio de Transporte. Específicamente:
  1. Del despacho de la Ministra las coordinaciones de los grupos de i) Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible; ii) Logística; 2. Del Viceministerio de Infraestructura y su Dirección de Infraestructura; 3. Del Viceministerio de Transporte la Subdirección de Transporte.
- La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Específicamente la Vicepresidencia de Planeación, Riesgos y Entorno.
- El Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Específicamente su Dirección Técnica y la Dirección Operativa.
- La Comisión Intersectorial de Infraestructura.
- La Comisión de Expertos en Infraestructura.
- Los Gremios Transportadores.
- Las Sociedades Agrarias de Transformación (ver Ley 811 de 2003, Artículo 109).
- El Ministerio de Trabajo.
- La Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos).

En segundo lugar, para el eslabón de comercialización es clave el rol de:

- Los Centros de Acopio y sus oficinas de atención al agricultor y/o proveedor.
- El Instituto Nacional de Medicamentos y Alimentos (INVIMA).

- Las Organizaciones y/o almacenes de Cadena.
- La Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC).
- La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC).
- El Departamento de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).
- La Bolsa Mercantil de Colombia.

En tercer lugar, para adaptar las habilidades de todos los actores inmersos en las cadenas de suministro de productos agropecuario, el papel de los siguientes actores es clave:

- El Ministerio de Educación Nacional.
- La Comisión Nacional de Crédito Agropecuario.
- El Ministerio del Trabajo.

Finalmente, para mejorar la información sobre toda la cadena de suministro se requiere contar con el trabajo de:

- El Comité Técnico de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ver CONPES 2918 de 2018).
- El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). Específicamente las siguientes dos subdirecciones:
  1. Ecosistemas e Información Ambiental;
  2. Estudios Ambientales.
- Empresas de tecnología y telecomunicaciones.
- Asociaciones de productores.
- La Mesa Nacional de Abastecimiento.

# Referencias

## Informes y noticias

- Benedikter, A., Ladarech, P., Eitzinger, A., Cook, S., Quiroga, S., Pantoja, A., Bruni, M. (2013, septiembre). Cambio Climático mundial y cadenas de suministro de alimentos: Políticas para la adaptación colectiva. CIAT. [https://cgspace.cgiar.org/bitstream/handle/10568/57480/politicas\\_sintesis11\\_cambio\\_climatico\\_mundial\\_cadenas\\_suministro.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://cgspace.cgiar.org/bitstream/handle/10568/57480/politicas_sintesis11_cambio_climatico_mundial_cadenas_suministro.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Burkart, S., Díaz, M., Enciso-Valencia, K., Urrea Benítez, J., Charry-Camacho, A., Triana, A. (2020). COVID-19 y el sector ganadero bovino en Colombia: Desarrollos actuales y potenciales, impactos y opciones de mitigación. Biodiversity International y CIAT. <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/CIAT%20DT%20No.%20498%20%281%29.pdf>
- Carvajal, F. (2019, julio 11). Transporte intermodal, una solución ágil y sostenible. Grupo Bancolombia. <https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/empresas/capital-inteligente/especiales/activos-productivos-colombia/transporte-intermodal-solucion-sostenible>
- CEPAL. (2020, diciembre 14). CEPAL: Existen oportunidades concretas para profundizar la asociación entre América Latina y el Caribe y la Unión Europea con miras a una recuperación verde, digital, sostenible e inclusiva. <https://www.cepal.org/es/noticias/cepal-existen-oportunidades-concretas-profundizar-la-asociacion-america-latina-caribe-la>
- Consejo Privado de Competitividad. (2020). Informe Nacional de Competitividad 2020-2021. [https://compite.com.co/wp-content/uploads/2020/11/web-CPC\\_INC\\_2020\\_2021\\_LIBRO\\_DIGITAL\\_PAGINAS.pdf](https://compite.com.co/wp-content/uploads/2020/11/web-CPC_INC_2020_2021_LIBRO_DIGITAL_PAGINAS.pdf)
- Econometría y Sistemas Especializados de Información. (2015, septiembre 21). Evaluación de resultados del documento CONPES 3510 de 2008. Lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia. Producto cuatro- Informe de Resultados de la Evaluación. Análisis Costo Beneficio y Tercera Entrega Documentación de Bases de Datos. [https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Evaluacion\\_Biocombustibles\\_Conpes\\_3510\\_Documento.PDF](https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Sinergia/Documentos/Evaluacion_Biocombustibles_Conpes_3510_Documento.PDF)
- FAO. (2019, octubre 12). Alimentación: pasando de pérdidas a soluciones. [http://www.fao.org/colombia/noticias/detail-events/en/c/1238132/#:~:text=Seg%C3%BAn%20datos%20del%20Departamento%20Nacional,ra%C3%ADces%20y%20tub%C3%A9rculos%20\(25%25\).](http://www.fao.org/colombia/noticias/detail-events/en/c/1238132/#:~:text=Seg%C3%BAn%20datos%20del%20Departamento%20Nacional,ra%C3%ADces%20y%20tub%C3%A9rculos%20(25%25).)
- Foro Económico Mundial. (2019). The Global Competitiveness Report 2019. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_The-GlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_The-GlobalCompetitivenessReport2019.pdf)
- Grupo Bancolombia. (2020, septiembre 24). ABC de la Ley de Pago en Plazos Justos (Ley 2024 de 2020. [https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/negocios/actualizate/legal-y-tributario/ley-de-pago-a-plazos-justos?gclid=Cj0KCQiA48j-9BRC-ARIsAMQu3WROdPzfKf9O0M7B05dUVQ7RWigeeQrMPFmnnexCGfszLqspdiJrWMaAnBMEALw\\_wcB](https://www.grupobancolombia.com/wps/portal/negocios/actualizate/legal-y-tributario/ley-de-pago-a-plazos-justos?gclid=Cj0KCQiA48j-9BRC-ARIsAMQu3WROdPzfKf9O0M7B05dUVQ7RWigeeQrMPFmnnexCGfszLqspdiJrWMaAnBMEALw_wcB)
- Ibarra, K., Goretti, M., Brounen, J. (2020). Barómetro de la producción y comercialización de aceite de palma sostenible en Colombia 2019. Solidaridad. [https://www.solidaridadsouthamerica.org/sites/solidaridadsouthamerica.org/files/publications/barometropalma2020\\_1.pdf](https://www.solidaridadsouthamerica.org/sites/solidaridadsouthamerica.org/files/publications/barometropalma2020_1.pdf)
- Latinoamérica Sostenible. (2020, noviembre). Latinoamérica Sostenible: Cambiando el rumbo hacia una recuperación justa y resiliente. <https://latinoamericasostenible.org/wp-content/uploads/2020/11/BRIEF-LS-REGIONAL.pdf>

- MADR. (2016, octubre 28). El 83.5% de los alimentos que consumen los colombianos son producidos por nuestros campesinos. <https://www.minagricultura.gov.co/noticias/Paginas/El-83-de-los-alimentos-que-consumen-los-colombianos-son-producidos-por-nuestros-campesinos.aspx#:~:text=28%2F10%2F2016-,El%2083.5%25%20de%20los%20alimentos%20que%20consumen%20los,son%20producidos%20por%20nuestros%20campesinos&text=El%20pa%C3%ADs%20abastece%20su%20demanda,en%20la%20mayor%C3%ADa%20de%20hortalizas>.
- OECD. (2020a, abril 28). A systemic resilience approach to dealing with Covid-19 and future shocks. [https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=131\\_131917-kpfefrdfnx&title=A-Systemic-Resilience-Approach-to-dealing-with-Covid-19-and-future-shocks](https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=131_131917-kpfefrdfnx&title=A-Systemic-Resilience-Approach-to-dealing-with-Covid-19-and-future-shocks)
- OECD. (2020b, junio 03). COVID-19 and Global Value Chains: Policy Options to Build More Resilient Production Networks. [https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=134\\_134302-ocsbti4mh1&title=COVID-19-and-Global-Value-Chains-Chains-Policy-Options-to-Build-More-Resilient-Production-Networks](https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=134_134302-ocsbti4mh1&title=COVID-19-and-Global-Value-Chains-Chains-Policy-Options-to-Build-More-Resilient-Production-Networks)
- Penagos, A., Ospina, C., Quesada, C., Castellanos, F. (2020, noviembre). Una mirada al mercado laboral rural colombiano y un acercamiento a los posibles efectos de la pandemia. RIMISP.
- Roa-Clavijo, F., Huertas, J., Galvis, M. (2020, junio 26). El futuro que se construye con cada bocado. La Silla Vacía. <https://lasillavacia.com/futuro-se-construye-cada-bocado-77309>
- SAC. (2020, septiembre). Tigo y Sociedad de Agricultores de Colombia inician alianza estratégica para acelerar la conectividad y apropiación digital en el campo colombiano. <https://sac.org.co/tigo-y-sociedad-de-agricultores-de-colombia-inician-alianza-estrategica-para-acelerar-la-conectividad-y-apropiacion-digital-en-el-campo-colombiano/>
- Secretaría de Desarrollo Económico. (2020, octubre 16). Regresan los Mercados Campesinos a parques y plazoletas de Bogotá. <http://www.desarrolloeconomico.gov.co/noticias/regresan-los-mercados-campesinos-parques-y-plazoletas-bogota>
- Serebrisky, T., Brichetti, J., Blackman, A., Mesquita, M. (2020). Infraestructura Sostenible y digital para impulsar la recuperación económica post COVID-19 de América Latina y el Caribe: un camino hacia más empleo, integración y crecimiento. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-sostenible-y-digital-para-impulsar-la-recuperacion-economica-post-COVID-19-de-America-Latina-y-el-Caribe-Un-camino-hacia-m%C3%A1s-empleo-integracion-y-crecimiento.pdf>

## Documentos normativos y de política pública

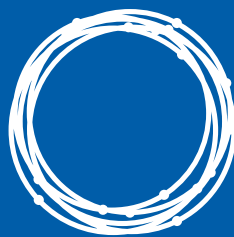
- Alcaldía de Medellín. (s.f.). Compra Local Medellín. <https://compralocal.medellindigital.gov.co/>
- Borrador de CONPES. (2020, noviembre 14). Política para la Reactivación y el Crecimiento Sostenible e Incluyente.
- CONPES 3480 de 2007. Política para el mejoramiento de la gestión vial departamental a través de la implementación del “Plan Vial Regional”. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3480.pdf>
- CONPES 3489 de 2007. Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga.
- CONPES 3510 de 2008. Lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia. <https://www.fenalce.org/archivos/conpesbiocombustibles.pdf>
- CONPES 3758 de 2013. Plan para Restablecer la Navegabilidad del Río Magdalena. <https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/conpes/fe-Conpes%20No.%203758-2013.pdf>
- CONPES 3759 de 2013. Lineamientos de Política para la Modernización del Transporte Automotor de Carga y Declaratoria de Importancia Estratégica del Programa de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga.
- CONPES 3866 de 2016. Política Nacional de Desarrollo Productivo. <https://www.mincit.gov.co/minindustria/temas-de-interes/politica-de-desarrollo-productivo/documento-conpes-3866.aspx>
- CONPES 3918 de 2018. Estrategia para la Implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>

- CONPES 3932 de 2018. Lineamientos para la Articulación del Plan Marco de Implementación del Acuerdo Final con los Instrumentos de Planeación, Programación y Seguimiento a Políticas Públicas del Orden Nacional y Territorial. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3932.pdf>
- CONPES 3934 de 2018. Política de Crecimiento Verde. <https://www.dnp.gov.co/Crecimiento-Verde/Documents/Pol%C3%ADtica%20CONPES%203934/CONPES%203934%20-%20Pol%C3%ADtica%20de%20Crecimiento%20Verde.pdf>
- CONPES 3963 de 2019. Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3963.pdf>
- CONPES 3982 de 2020. Política Nacional Logística. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3982.pdf>
- CONPES 4010 de 2020, Declaración de importancia estratégica del compromiso por Colombia: Programa Vías para la Legalidad y la Reactivación. Visión 2030. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4010.pdf>
- CONPES D.C. 09 de 2019. Política Pública de Seguridad Alimentaria y Nutricional para Bogotá: Construyendo Ciudadanía Alimentaria 2019-2031. [http://www.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/planeacion/1.\\_conpes\\_09\\_sdde\\_pp\\_san\\_aprobado.pdf](http://www.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/planeacion/1._conpes_09_sdde_pp_san_aprobado.pdf)
- Decreto 1120 de 2019. *Por el cual se modifican unos artículos de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 Único Reglamentario del Sector Transporte.* <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201120%20DEL%2026%20DE%20JUNIO%20DE%202019.pdf>
- Decreto 1478 de 2014. *Por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones.* <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=65478>
- Decreto 1500 de 2007. *Por el cual se establece el reglamento técnico a través del cual se crea el Sistema Oficial de Inspección, Vigilancia y Control de la Carne, Productos Cárnicos Comestibles y Derivados Cárnicos Destinados para el Consumo Humano y los requisitos sanitarios y de inocuidad que se deben cumplir en su producción primaria, beneficio, desposte, desprese, procesamiento, almacenamiento, transporte, comercialización, expendio, importación o exportación.* [https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2007/dec\\_1500\\_2007.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2007/dec_1500_2007.pdf)
- Decreto 457 de 2020. *Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público.* <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457%20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf>
- Decreto 736 de 2014. *Por el cual se reglamenta la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar la intermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 1682 de 2013.* <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Decretos/2014/Documents/ABRIL/10/DECRETO%20736%20DEL%2010%20DE%20ABRIL%20DE%202014.pdf>
- DNP. (2018). Encuesta Nacional Logística. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/PresentacionEncuestaNacionalLogistica2018.pdf>
- Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica de 2019. <https://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/ENME.pdf>
- Estrategia nacional de economía circular de 2019. Cierre de ciclos de materiales, innovación tecnológica, colaboración y nuevos modelos de negocio. Bogotá D.C., Colombia. Presidencia de la República; Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. [http://www.andi.com.co/Uploads/Estrategia%20Nacional%20de%20EconA%CC%83%C2%B3mia%20Circular-2019%20Final.pdf\\_637176135049017259.pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estrategia%20Nacional%20de%20EconA%CC%83%C2%B3mia%20Circular-2019%20Final.pdf_637176135049017259.pdf)
- Ley 1242 de 2008. *Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones.*



- Ley 1712 de 2014. Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del derecho de acceso a la información pública nacional y se dictan otras disposiciones. <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/LEY%201712%20DEL%2006%20DE%20MARZO%20DE%202014.pdf>
- Ley 1964 de 2019. Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones. <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636#:~:text=Objeto.,de%20gases%20de%20efecto%20invernadero.>
- Ley 1990 de 2019. Por medio de la cual se crea la política para prevenir la pérdida y desperdicio de alimentos y se dictan otras disposiciones. <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201990%20DEL%2002%20DE%20AGOSTO%20DE%202019.pdf>
- Ley 2024 de 2020. Por medio de la cual se adoptan normas de pago en plazos justos en el ámbito mercantil y se dictan otras disposiciones en materia de pago y facturación. [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_2024\\_2020.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2024_2020.html)
- Ley 811 de 2003. Por medio de la cual se modifica la Ley 101 de 1993, se crean las organizaciones de cadenas en el sector agropecuario, pesquero, forestal, acuícola, las Sociedades Agrarias de Transformación, SAT, y se dictan otras disposiciones. [minagricultura.gov.co/Normatividad/Leyes/Ley%20%20811%20de%202003.pdf](http://minagricultura.gov.co/Normatividad/Leyes/Ley%20%20811%20de%202003.pdf)
- Misión para la Transformación del Campo Colombiano. (2015). Departamento Nacional de Planeación. <https://www.dnp.gov.co/programas/agricultura/Paginas/mision-para-la-transformacion-del-campo-colombiano.aspx>
- Plan Maestro Férreo de 2020. Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferrovionario.pdf>
- Plan Maestro Fluvial de 2015. <https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Documents/PLAN%20MAESTRO%20FLUVIAL.pdf>
- Plan Nacional de Negocios Verdes de 2014. [https://www.minambiente.gov.co/images/NegociosVerdesysostenible/pdf/plan\\_de\\_negocios\\_verdes/Plan\\_Nacional\\_de\\_Negocios\\_Verdes.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/NegociosVerdesysostenible/pdf/plan_de_negocios_verdes/Plan_Nacional_de_Negocios_Verdes.pdf)
- Plan TIC 2018-2022. El Futuro Digital es de Todos. [https://micrositios.mintic.gov.co/plan\\_tic\\_2018\\_2022/pdf/plan\\_tic\\_2018\\_2022\\_20200107.pdf](https://micrositios.mintic.gov.co/plan_tic_2018_2022/pdf/plan_tic_2018_2022_20200107.pdf)
- Política Nacional de Cambio Climático de 2017. [https://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/Politica\\_Nacional\\_de\\_Cambio\\_Climatico\\_-\\_PNCC\\_/PNCC\\_Policas\\_Publicas\\_LIBRO\\_Final\\_Web\\_01.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/Politica_Nacional_de_Cambio_Climatico_-_PNCC_/PNCC_Policas_Publicas_LIBRO_Final_Web_01.pdf)
- Región Central. (s.f.). Plan de Abastecimiento Alimentario de la Región Central. <https://regioncentralrape.gov.co/plan-de-abastecimiento-de-la-region-central/>
- Resolución 000006 de 2020. Por la cual se adopta el Plan Nacional para la Promoción de la Comercialización de la producción de la Economía Campesina, Familiar y Comunitaria, formulado en cumplimiento de lo establecido en el punto 1.3.3.4 del Acuerdo Final. <https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Resoluciones/RESOLUCI%C3%93N%20NO.%20000006%20DE%202020.pdf>
- Resolución 0000164 de 2015. Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 000168 de 2020. Por la cual se establece el Plan de Reactivación Económica para el Sector Agropecuario en el marco de la Emergencia Sanitaria por la presencia del coronavirus COVID-19 en el Territorio Nacional y se dictan otras disposiciones. <https://www.minagricultura.gov.co/Normatividad/Resoluciones/RESOLUCI%C3%93N%20NO.%20000168%20DE%202020.pdf>
- Resolución 6314 de 2020. Por medio de la cual se crea el Comité para la Implementación de las Nombras de Compras Públicas de Alimentos. [icbf.gov.co/system/files/resolucion\\_6314\\_de\\_30-11-2020\\_conformacion\\_comite\\_compras\\_locales.pdf](http://icbf.gov.co/system/files/resolucion_6314_de_30-11-2020_conformacion_comite_compras_locales.pdf)





**Latinoamérica  
SOSTENIBLE**  
Alianza por una recuperación justa y resiliente

[www.latinoamericasostenible.org](http://www.latinoamericasostenible.org)

Una alianza de:



**Ethos**  
LABORATORIO DE  
POLÍTICAS PÚBLICAS



**TRANSFORMA**