



CUNDINAMARCA
corazón de Colombia



EB CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTA
Por nuestra sociedad

PLAN LOGISTICO REGIONAL FASE II

FORMULACION DE LA PROPUESTA DE POLITICA DE LOGISTICA REGIONAL

RESUMEN EJECUTIVO ORIGINAL

Noviembre 30 de 2011

PRODUCTO 2: Propuesta de Política de Logística Regional

CONSULTOR :UT Plan Logístico Regional 2011 - Araujo Ibarra & Asociados S.A. – SPIM (Strategy Planning Implementation Management)

4.69



CUNDINAMARCA
corazón de Colombia



CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTÁ
Por nuestra sociedad

CONTENIDO

1	DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA LOGÍSTICO DE LA REGIÓN CAPITAL.....	1
2	CONSULTA CON GRUPOS DE INTERES PÚBLICO PRIVADO.....	2
3	FORMULACION DE UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO LOGISTICO PARA LA CIUDAD REGION	3
3.1	OBJETIVO GENERAL	3
3.2	MISIÓN.....	3
3.3	VISIÓN	3
3.4	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	3
3.5	ENFOQUE DEL PLAN: CRITERIOS.....	4
3.5.1	CARACTERÍSTICAS FUNDAMENTALES DEL PLAN.....	4
3.5.2	ESTRUCTURACIÓN DEL ENFOQUE INTEGRAL DEL PLAN	4
3.5.3	LA “ESCALA” DEL PLAN Y LOS “ANILLOS” DE INTERVENCIÓN	4
3.6	PROGRAMAS DE ARTICULACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN	5
3.6.1	POLÍTICA DE ORDENAMIENTO LOGÍSTICO	5
3.6.2	POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURAS LOGÍSTICAS	6
3.6.3	POLÍTICA DE SERVICIOS LOGÍSTICOS	9
3.6.4	MARCO LEGISLATIVO E INSTITUCIONAL.....	11
4	PROCESO DE SOCIALIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN PARTICIPATIVA	14
5	INDICADORES DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO	15
6	ANÁLISIS DE RIESGOS.....	16
7	MARCO LEGAL	17



1 DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA LOGÍSTICO DE LA REGIÓN CAPITAL

Se ha procedido a identificar las diferentes problemáticas del sector logístico de la Región Capital, los cuales se agrupan en 4 bloques:

ORDENAMIENTO LOGISTICO

- Localización de industrias dentro del perímetro urbano, con afectación del espacio público, la movilidad y el ordenamiento del suelo
- No se cuenta con un modelo logístico ni se ha sensibilizado la necesidad de actuar bajo los lineamientos de un modelo logístico
- Los POT y PBOT vigentes no muestran integración con la logística dentro de su área de influencia y la integración regional.
- La aplicación y ejecución del plan de movilidad, no ha sido eficaz frente a las necesidades logísticas, afectando la competitividad del sector.

INFRAESTRUCTURA

- La comunidad logística no participa activamente en la formulación, implementación y mejoramiento de los grandes proyectos nacionales
- Los grandes ejes de acceso a Bogotá, tienen niveles de servicio bajo, con impacto en la movilidad, seguridad, costos y tiempos de tránsito.
- Los accesos al aeropuerto el Dorado y los desarrollos logísticos de su entorno a través de la calle 26, calle 13 y calle 80, tiene limitantes de movilidad y de integración regional de la logística de la carga aérea.
- Insuficiente dotación de oferta logística calificada, en puntos estratégicos de acceso al Distrito Capital
- No existen conexiones eficientes de Bogotá y la Región con las soluciones intermodales férreas y fluviales
- Necesidad de mejorar los sistemas de abastecimiento a la Región Capital desarrollado por el Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad Alimentaria. PMASAB

SERVICIOS LOGISTICOS

- Los servicios públicos asociados a la logística, retrasan la fluidez de los procesos logísticos.
- Insuficiente aprovechamiento de las TICS en procesos logísticos
- Insuficiente estructuración técnica en ciertas cadenas logísticas
- Las deficiencias del transporte carretero, en materia organizacional, tecnológica, comercial y operativa, afecta la competitividad de la oferta de transporte y los servicios logísticos.

MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL

- Falta de conciencia logística e inexistencia de una organización de la comunidad logística de la Región Capital
- No existe experiencia de desarrollo de Plataformas Logísticas en Colombia ni en Región Capital



2 CONSULTA CON GRUPOS DE INTERES PÚBLICO PRIVADO

Con el objetivo de identificar las líneas estratégicas de acción de la política de logística regional se realizaron varias consultas con grupos de interés en los sectores público y privado con experiencia tanto en la prestación de servicios de la cadena logística como usuarios de estos servicios.

Las consultas se realizaron a través de entrevistas presenciales realizadas durante el mes de noviembre a 21 agentes privados y públicos y sus resultados fueron validados en un taller de consulta con un grupo aproximado de 19 actores del sector público y privado, el día 25 de noviembre en Cámara de Comercio de Bogotá, sede Chapinero.

El primer taller de consulta tuvo como objetivo validar los retos identificados en: los diferentes estudios analizados, en el estudio y análisis de la oferta y la demanda de servicios logísticos y en las diferentes entrevistas realizadas; e identificar las líneas de acción.

Los retos tenidos en cuenta para la orientación de las líneas de acción se describen a continuación:

1. Conciencia logística
2. Mantenimiento empresas dentro de la ciudad vs salida.
3. Corredores de acceso
4. Carga aérea y aeropuerto el dorado
5. Intermodalidad ferroviaria y fluvial
6. Organizar la comunidad logística de la región

En el anexo 2 se encuentra la guía preparada para la realización de las entrevistas y el resultado de cada una de las entrevistas así como la presentación realizada en el taller y sus resultados.



3 FORMULACION DE UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO LOGISTICO PARA LA CIUDAD REGION

3.1 OBJETIVO GENERAL

Establecer un Sistema Logístico para la Región Capital, con un modelo territorialmente integrado y sostenible, enfocado al abastecimiento de la población y a la competitividad de la economía regional.

3.2 MISIÓN

El sistema logístico de la Región Capital tendrá como función servir de soporte a la optimización de la estructura de abastecimiento, distribución física de bienes y de las cadenas de suministro de la economía del Departamento y la ciudad, por medio de un modelo logístico-territorial equilibrado, sostenible e integrado en el sistema logístico de Colombia, la articulación del sistema de infraestructuras y los servicios logísticos, para proporcionar una estructura de servicios de calidad, oportunidad, eficacia, eficiencia y seguridad, que garantice las necesidades de abastecimiento de la población y potencie la capacidad competitiva de la economía departamental en un mundo crecientemente globalizado

3.3 VISIÓN

La Región Capital precisa el logro de un sistema logístico:

- Articulado con el Sistema Logístico de Colombia.
- Integrado territorialmente con las políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.
- Que articule las infraestructuras logísticas viales troncales, con potenciamiento de la distribución transversal equilibradora.
- Con un sistema de plataformas logísticas diversificado funcional y espacialmente.
- Con apoyo e impulso a la multimodalidad aérea, ferroviaria y fluvial.
- Con un sistemas de servicios logísticos públicos y privados eficientes, competitivos y de calidad, apoyados en las tecnologías de la información y comunicación.
- Que facilite el comercio exterior de la economía regional.
- Financieramente sostenible, con base en la concertación público-privada.
- Con un marco organizacional colaborativo.
- Flexible, abierto y evolutivo, para adaptarse a las tendencias cambiantes de la logística.

3.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El Plan Logístico Regional tendrá los siguientes objetivos:

- Reducir la vulnerabilidad del sistema logístico de la Región Capital, mejorar su integración en el sistema logístico de Colombia y su inserción global.
- Reducir las desventajas competitivas logísticas de la Región frente a otras áreas metropolitanas globales.
- Impulsar una estructura logístico-territorial sostenible e integrada en el ordenamiento territorial.



- Estructurar un sistema de infraestructuras lineales y de plataformas logísticas que configure un gran nodo eficiente de distribución, reduzca los costos internos económicos, sociales y ambientales, y que facilite las estrategias exportadoras de su economía.
- Articular políticas respecto a los servicios públicos y privados, con apoyo de las nuevas tecnologías, que contribuyan a reducir los costos burocráticos y de descoordinación del sistema logístico.
- Propiciar un marco institucional de colaboración público-privado que garantice el consenso y eficiencia en las intervenciones y la estabilidad estratégica a medio y largo plazo.
- Impulsar un sistema de proyectos que activen la transformación positiva del sistema logístico regional.

3.5 ENFOQUE DEL PLAN: CRITERIOS

3.5.1 Características fundamentales del plan

La logística traspasa transversalmente todo el sistema socioeconómico, ante la complejidad derivada de la multidimensionalidad de la logística, el Plan propuesto se plantea con **cuatro características fundamentales**:

- Integralidad**: un plan no “sectorizado” o “unidimensional”, sino integrador de la globalidad de aspectos o “dimensiones” de la logística.
- Transversalidad**: la logística es un tema transversal, que involucra tanto el sector público como el sector privado, y a áreas muy diversas del sistema económico y territorial.
- enfoque estratégico**: un plan eficiente, un enfoque de estrategia colaborativa, un plan que articule flexiblemente enfoques a corto, medio y largo plazo, un plan que interrelaciona e integra el conjunto de líneas de intervención sectorial preexistentes.
- Un plan que interrelaciona e integra el conjunto de líneas de intervención sectorial preexistentes**

3.5.2 Estructuración del enfoque integral del plan en 4 “bloques”

El conjunto de líneas de intervención se ha estructurado en 4 grandes “bloques”:

- política de ordenamiento logístico
- política de infraestructuras logísticas
- política de servicios logísticos
- marco legislativo e institucional

3.5.3 La “escala” del plan y los “anillos” de intervención

El plan considera tres “anillos” de intervención internos al ámbito del plan, y otro exterior:

- el primer ámbito: el “anillo distrital”, que incluye el distrito de la ciudad de Bogotá
- el segundo anillo: el “periurbano” o metropolitano
- el tercer anillo: el departamental, con el resto del territorio de Cundinamarca
- y el cuarto anillo, exterior, el ámbito nacional y la inserción internacional.



3.6 PROGRAMAS DE ARTICULACIÓN DE LOS LINEAMIENTOS DEL PLAN

3.6.1 Política de ordenamiento logístico

3.6.1.1 MODELO LOGÍSTICO-TERRITORIAL PARA REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Establecer un modelo de ordenamiento logístico en el Departamento de Cundinamarca y el Distrito Capital, superador de las visiones localistas de cada municipio.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

El ordenamiento logístico de Región Capital se basa en los siguientes subsistemas:

- Grandes ámbitos de generación de cargas
- Áreas Logísticas Estratégicas: grandes zonas de concentración de empresas logísticas
- Nodos logísticos regionales: Facacativá, Fusagasugá, Girardot y Ubaté.
- Subsistema de Red vial estructurante:
- Subsistema aeroportuario y de carga aérea
- Subsistema intermodal
- Subsistema de Plataformas Logísticas y equipamientos de carga
- Subsistema de Abastecimiento alimentario de Bogotá (SAAB)

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Redacción del documento “Esquema de Ordenamiento Logístico de Región Capital”

3.6.1.2 ESTRUCTURACIÓN DE ÁREAS LOGÍSTICAS ESTRATÉGICAS

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Definir unos ámbitos territoriales en donde se va a cualificar la oferta de infraestructuras logísticas con objeto de seleccionarlas como ámbitos preferentes.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Áreas Logísticas Estratégicas: ámbitos territoriales de concentración de servicios y equipamientos logísticos, que desempeñan una función crítica en el sistema logístico de Región Capital. La planificación de cada Área Logística se integrará en los POT.

TIPOLOGÍA DE ÁREAS LOGÍSTICAS ESTRATÉGICAS:

- Áreas Logísticas Estratégicas de carácter periurbano
- Zonas de Permanencia Industrial, en el interior de Bogotá
- Posibles Zonas de Regeneración logística en Bogotá

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Planes Maestros de planificación integral de cada Área Logística Estratégica.
- Proyecto piloto: el Plan propondrá un Plan Maestro de un Área Logística determinada, con carácter prioritario.



3.6.1.3 IMPULSO A PROCESOS DE PLANIFICACIÓN LOGÍSTICA TERRITORIAL Y MUNICIPAL EN CUNDINAMARCA Y BOGOTÁ

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Impulsar y posibilitar la incorporación sistemática de la logística de carga como componente de la planificación urbanística y territorial, y la coordinación intermunicipal.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Las orientaciones de este programa serán las siguientes:

- Incorporar el modelo logístico como uno de los principales ejes estructuradores del Modelo Territorial departamental.
- Establecer marcos de coordinación supramunicipales.
- Incorporar a sus POT los usos del suelo y determinaciones de la estrategia logística.
- Desarrollar la normativa urbanística para la inclusión de infraestructuras logísticas en los POT, e incorporar las determinaciones de “manuales logísticos”.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Redacción de un documento de “Recomendaciones y buenas prácticas para la incorporación de la logística de mercancías en el planeamiento urbanístico y territorial de Región Capital”.

3.6.1.4 MOVILIDAD SOSTENIBLE DE MERCANCÍAS EN REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Apoyar y desarrollar la estrategia de movilidad de carga de Bogotá y su extensión selectiva a las principales poblaciones logísticas de Cundinamarca.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

El punto de partida de este programa es el Plan de Movilidad de Carga de Bogotá, de su apoyo e implementación de soluciones concretas, y su seguimiento y mejora continua mediante:

- Máxima coordinación de políticas de usos del suelo con la gestión de tráfico.
- Interrelación de política de movilidad con la planificación de Plataformas Logísticas.
- Ordenamiento y gestión de corredores internos de tráfico.
- Revisión de la eficacia y aplicación de las normas de cargue y descargue y aparcamiento de camiones en el interior de la ciudad
- Coordinación interadministrativa para la supervisión de la logística urbana, e incorporación del sector privado.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Impulsar los mecanismos de seguimiento y control del Plan de Movilidad.
- Documento de “Buenas prácticas en movilidad de mercancías en los centros de grandes áreas metropolitanas”.
- Definición de proyectos piloto de gestión de movilidad de carga.
- Desarrollo de Planes de Movilidad en municipios seleccionados.

3.6.2 Política de Infraestructuras Logísticas



3.6.2.1 INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN E INTEGRACIÓN LOGÍSTICA NACIONAL E INTERNACIONAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Apoyar la implementación y desarrollo de las principales infraestructuras lineales y nodales que conectan a Región Capital con los corredores de comercio nacionales e internacionales.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

La implementación de estas infraestructuras nacionales corresponde principalmente a instancias administrativas nacionales, ajenas a Región Capital. No obstante, la comunidad logística de Región Capital debe manifestarse de forma sistemática a favor de su efectivo desarrollo.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Interrelación activa de la Comunidad Logística de Región Capital con las instituciones nacionales competentes, y muy especialmente con Planeación Nacional.

3.6.2.2 INFRAESTRUCTURAS VIALES PARA LA LOGÍSTICA

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Desarrollar, completar y mejorar la red vial estratégica de Región Capital, y de sus sistemas de integración y gestión.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

La red vial estratégica está constituida por los siguientes subsistemas viales o redes:

- Grandes corredores viales nacionales y accesos a la capital
- Nuevos grandes ejes distribuidores transversales, a corto y largo plazo: ejes de importancia crítica como distribuidores logísticos. A corto plazo: ALO (interno de Bogotá) y, sobre todo, el nuevo Distribuidor Perimetral (Zipaquirá – Cota – Funza – Mosquera – Soacha)
- Red de corredores logísticos internos de Bogotá: definidos en el Plan de Movilidad de Bogotá.

Se impulsarán las realizaciones de los tramos y ejes viales estratégicos aún no existentes, y la gestión integrada y eficiente de los corredores de carga.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Con carácter prioritario: el nuevo Distribuidor Perimetral
- Nuevo acceso occidental al Aeropuerto de El Dorado
- Completar los tramos de viales estratégicos no existentes
- Proyectos de gestión integral de corredores (proyecto piloto).

3.6.2.3 INFRAESTRUCTURAS DEL SISTEMA AEROPORTUARIO Y DE CARGA AÉREA DE REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Potenciar el sistema de carga aérea, crítico para Bogotá, e impulsar el AED como hub continental de carga aérea.



ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

En el Sistema de Infraestructuras de la carga aérea cabe distinguir los siguientes elementos:

- Terminal de Carga Aérea del Aeropuerto de El Dorado
- Áreas y parques logísticos en el entorno del aeropuerto: proyecto Porta, reconversión urbana de las áreas de Fontibón y Engativá, y otros proyectos en el marco del MURA.
- Posibles nuevos aeropuertos de carga en el Departamento de Cundinamarca (la prioridad debe ser la de optimizar todo el potencial del actual emplazamiento de El Dorado).

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Proyecto "HUB de carga aérea": una estrategia multidimensional para convertir el AED en un HUB continental de carga aérea.
- Desarrollo del proyecto Porta.
- Nuevo acceso al AED por el occidente

3.6.2.4 PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Estructurar y desarrollar un sistema de plataformas y centros logísticos en Región Capital, como espacios de excelencia para las empresas logísticas y del transporte.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

La propuesta de estructura de la Red de Plataformas Logísticas incorporará diversas tipologías:

- Centros Logísticos de Distribución Urbana (CLDU) y Centros de Transporte: 3 a 4.
- Plataformas Logísticas Periurbanas (PLP): 3 a 5, en los ejes de entrada a la ciudad, en torno al nuevo eje Distribuidor Periurbano.
- Centros de Transporte y Logística regionales (CTLR): en cabeceras logísticas regionales: Facacativá, Fusagasugá, Girardot y Ubaté.
- Complejos Logístico-Industriales y de Servicios (CLIS), como motor del desarrollo regional, en la periferia.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- El Plan incluirá una relación completa de propuesta de este sistema o red de plataformas logísticas, en todas sus tipologías anteriores.

3.6.2.5 INFRAESTRUCTURAS DE INTERMODALIDAD FÉRREA Y FLUVIAL DE REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Sentar las bases para propiciar una conectividad intermodal férrea y fluvial de Región Capital, pese a las dificultades estructurales y geográficas.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Estas plataformas de conectividad intermodal serían las siguientes:



- Posibles plataformas de conexión férrea: Puerto Salgar (conexión con el ferrocarril a Santa Marta) y Zipaquirá (en proyecto, conexión con el ferrocarril a Santa Marta)
- Plataforma de conexión fluvial: Puerto Salgar, que se convertiría en un Área Logística Estratégica, de carácter multimodal e interdepartamental.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Planificación y desarrollo de estas plataformas a medio plazo: Puerto Salgar y Zipaquirá.

3.6.2.6 EQUIPAMIENTOS PARA EL ABASTECIMIENTO ALIMENTARIO

OBJETIVO DE ESTE PROGRAMA:

Asumir el programa de plataformas logísticas de abastecimiento incluidas en el “Plan Maestro de alimentos y seguridad alimentaria de Bogotá Distrito Capital (PMASAB)”, e integrarlo y coordinarlo con el ordenamiento logístico general de Bogotá-Cundinamarca.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

LA RED LOGÍSTICA DE ABASTECIMIENTO A DESARROLLAR ESTARÍA FORMADA POR:

- CIPAS: equipamientos de escala subregional ubicados en las Agoredes.
- Plazas: equipamientos para la función logística, comercial o mixta,
- Nodos: equipamientos de escala regional, en municipios de la Sabana de Bogotá (Funza, Tocancipá), y en el DC (Usme y Corabastos).

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- En el plan se coordinará la estrategia logística con el PMASAB, y se analizará la posibilidad de integrar algunas de estas infraestructuras en proyectos más amplios.

3.6.3 Política de Servicios Logísticos

3.6.3.1 MEJORA Y COMPETITIVIDAD DE SERVICIOS PÚBLICOS ASOCIADOS A LA LOGÍSTICA

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Realizar acciones de mejoramiento en los servicios públicos que contribuyan a la mejora y competitividad de la logística de la Región Capital.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Se establecen las siguientes líneas de acción que serán encomendadas a la entidad que represente a la Comunidad logística de la Región:

- Proyectos relacionados con el mejoramiento de la aplicación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.
- Actuación de las entidades de control en las inspecciones a la carga de comercio exterior.
- Implementación del Operador Económico Autorizado.
- Actuación de las entidades de control en las inspecciones en carretera.



- Continuidad en la prestación de los servicios de los agentes que participan en la gestión de los procesos logísticos esenciales asociados a la distribución de la carga de importación y exportación.
- Seguimiento a las normas y reglamentaciones aduaneras existentes y en los nuevos proyectos de regulación.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Involucrar a la entidad que representará a la comunidad logística en el seguimiento de los proyectos de racionalización y mejora de los servicios
- En el Plan se determinarán si es necesario nuevos proyectos de racionalización de servicios para la comunidad logística de Región Capital, preferentemente ligados a las nuevas tecnologías.

3.6.3.2 POLÍTICAS DE COMPETITIVIDAD DEL SECTOR DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGA

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Fomentar la competitividad del sector empresarial de transporte carretero, de importancia crucial para el sistema logístico de Región Capital.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Los lineamientos generales de la política nacional de este sector se encuentran contenidos en el CONPES 3489, "Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga".

El programa podría abordar aspectos como: incremento de la eficacia empresarial; mejora de la calidad del servicio ofertado; mejora de la seguridad en el transporte terrestre; mejora de la estabilidad en los fletes terrestres; y aspectos socio-laborales

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Organizar y sistematizar el seguimiento del desarrollo de las políticas del CONPES 3489 por parte del sector privado.

3.6.3.3 DESARROLLO Y APLICACIÓN DE LAS TIC AL SECTOR LOGÍSTICO, DE TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Aprovechamiento del potencial de las TIC para la optimización y agilización de los procesos logísticos documentales y los flujos de información de las cadenas logísticas y de transporte.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Los principales objetivos serían:

- Sistemas de almacenamiento y recuperación de datos (RFID)
- Sistemas de intercambio electrónico de datos (EDI)
- Sistemas de seguimiento y posicionamiento de mercancías y vehículos (GPS)
- Sistemas de información web, portales logísticos y Bolsas de fletes.
- Sistemas conducentes a la simplificación de procedimientos administrativos.



TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Incorporación de la comunidad logística de Región Capital para el seguimiento de los proyectos de TIC para la logística ya en proceso de desarrollo (VUSE, MUISCA)
- En el Plan se determinarán nuevos proyectos de TIC específicos para la comunidad logística de Región Capital (EDI, GPS, portales logísticos o bolsas de fletes).

3.6.3.4 IMPULSO AL DESARROLLO LOGÍSTICO EMPRESARIAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Facilitar líneas de actuación de fomento de la competitividad logística del sector empresarial.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Este programa se agruparía en diversos sub-programas: mejora de la calidad y sostenibilidad del sistema logístico y de transporte de mercancías; fomento de la multimodalidad e intermodalidad; fomento de la competitividad de cadenas logísticas críticas; formación logística empresarial y profesional; y eficiencia en los servicios de abastecimiento alimentario

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Bajo el impulso del sector privado, se podrían constituir grupos de trabajo temáticos, en el marco de un "Programa de Impulso del desarrollo logístico de Región Capital".

3.6.4 Marco Legislativo e Institucional

3.6.4.1 INSTITUCIONALIZACIÓN DE LA COMUNIDAD LOGÍSTICA DE REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Consolidar un marco de colaboración público-privado que englobe y coordine el conjunto de actores que configuran la Comunidad Logística de Región Capital.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Está constatada la insuficiente conciencia logística general en Región Capital. Esta falta de conciencia logística se refleja, entre otras consecuencias, en que no exista un marco claro de gobernanza de la Comunidad Logística de Región Capital. En este contexto, el Plan plantea la necesidad de estructurar la Comunidad Logística de Región Capital mediante el siguiente sistema:

- Potenciar la Mesa de Competitividad Regional como el marco de coordinación de administraciones públicas y del sector privado.
- Creación una entidad de actuación del sector privado y de representación de la Comunidad Logística, "Bogotá-Región Capital Logística"
- Propuesta de que la Cámara de Comercio de Bogotá lidere el proceso de institucionalización de la Comunidad Logística de Región Capital.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:



CUNDINAMARCA
corazón de Colombia



CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTÁ
Por nuestra sociedad

- Creación una entidad de representación de la Comunidad Logística, “Bogotá-Región Capital Logística”, bajo el liderazgo de la Cámara de Comercio de Bogotá.

3.6.4.2 CREACIÓN DE UN ENTE GESTOR DEL SISTEMA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS DE REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Creación de una entidad que gestione y promueva las plataformas y centros logísticos del Plan Logístico de Región Capital, desde una orientación público-privada.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

El desarrollo de proyectos de plataformas logísticas suele ser un proceso complejo. En el caso de Región Capital, se estaría ante un programa de realizaciones de varias plataformas, lo que recomienda contar con una entidad que facilite los procesos y acumule la experiencia en su desarrollo.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Estudio de viabilidad de un Ente Gestor del Sistema de Plataformas Logísticas, contemplando todas las dimensiones del proyecto.
- Creación del Ente Gestor del Sistema de Plataformas Logísticas de Región Capital

3.6.4.3 MARCO DE AYUDAS AL SECTOR LOGÍSTICO DE REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Establecer un sistema de ayudas a la Comunidad Logística de la Región Capital, orientado a potenciar las líneas estratégicas y los proyectos establecidos en este Plan Logístico de la Región Capital.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Incentivos tributarios y fiscales:

- A nivel Nacional: mecanismos como Zonas Francas, Plan Vallejo, depósitos aduaneros, exportación de servicios, etc.
- A nivel municipal: mecanismos relacionados con impuestos como ICA, predial e impuestos a las licencias de construcción ó delineación urbana.

Facilitación de trámites y condiciones para el desarrollo de los proyectos por parte de los Municipios:

- Relacionados con dotación de infraestructuras para servicios públicos y de mecanismos de manejo del suelo adecuados a las necesidades de los proyectos.

Mecanismos de financiación para el desarrollo de los proyectos:

- Otorgadas por el gobierno nacional



CUNDINAMARCA
corazón de Colombia



EB CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTÁ
Por nuestra sociedad

- Otorgados por la banca multilateral

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Se deberá realizar un estudio detallado de los diferentes incentivos, con un programa coordinado de ayudas e incentivos, articulando los programas ya existentes con nuevos para los objetivos y lineamientos de este Plan.

3.6.4.4 CREACIÓN DE UN OBSERVATORIO DE LOGÍSTICA DE REGIÓN CAPITAL

OBJETIVO DEL PROGRAMA:

Establecer un instrumento o mecanismo de seguimiento de la evolución del sector logístico en Región Capital.

ORIENTACIONES Y CONTENIDOS:

Los criterios básicos para la creación de este Observatorio serían los siguientes:

- Ha de tomarse como referencia los indicadores de desempeño logístico y de comercio exterior de organismos multilaterales.
- Se recomienda coordinar y compatibilizar este observatorio con otras iniciativas ya en curso o planeadas, tanto nacionales como sectoriales.
- Se tratará de tener sub-observatorios referidos a los principales bloques de este Plan: estructura espacial, infraestructuras y servicios.

TIPOLOGÍA DE PROYECTOS DE ESTE PROGRAMA:

- Realización del Observatorio de desempeño logístico de Región Capital, impulsado por la entidad de la Comunidad Logística de Región Capital en coordinación con el DNP.



CUNDINAMARCA
corazón de Colombia



BB CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTÁ
Por nuestra sociedad

4 PROCESO DE SOCIALIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN PARTICIPATIVA

Si bien, el proceso de construcción de las política públicas es, en esencia, una responsabilidad de las autoridades gubernamentales, en un concepto más amplio y de sostenibilidad se entiende que la participación de los agentes económicos y sociales aporta y enriquece el proceso integral de decisiones, acciones, acuerdos e instrumentos, y por lo general logran una mejor conceptualización para solucionar situaciones definidas como problemáticas.

Bajo esta óptica, las líneas estratégicas de la PLR se elaboran con base en la consulta con grupos de interés relevantes en los sectores público y privado, que participan en el proceso de la cadena de valor de la infraestructura y logística.



5 INDICADORES DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Se adelantó la revisión de algunos indicadores de medición, de funcionamiento de la logística comercial de los países (IDL del Banco Mundial) que facilitan su comparación o de la construcción de indicadores compuestos de atributos (Doing Business). los dos constituyen una herramienta de evaluación y seguimiento de desempeño antes que de medición del potencial, de facilitación de la formulación de políticas y proyectos a partir de conocer la optimización y el posicionamiento de la operación logística en la región.

También se analizó la oportunidad de la encuesta nacional de logística (Cundinamarca) la cual captura información de empresas y resulta relevante, más no se encuentra actualizada.

Se concluye que los indicadores presentes pueden determinar la línea base para posteriormente evaluar cuantitativamente el impacto de programas o proyectos contemplados en el marco del plan regional de logística. Se recomienda la estructuración y creación de un observatorio de logística regional, como herramienta de evaluación del desempeño de la logística en la región capital.

La consultoría construyó el indicador índice logístico municipal (ILM), que cumple como principal propósito el capturar las características económicas, institucionales, de recurso humano, de articulación con políticas nacionales, que cuantifiquen la potencialidad de desarrollos logísticos que tienen los distintos territorios, sin que ello implique que en la actualidad cuenten con un desempeño favorable o desfavorable.



6 ANÁLISIS DE RIESGOS

Así mismo, se realizó un trabajo de identificación, análisis y valoración de riesgos para proponer un plan de manejo de aquellos que pueden afectar o impactar el desarrollo de la política. es de destacar la alta probabilidad de ocurrencia y el alto impacto de dos riesgos de tipo social como es la falta de conciencia sobre la importancia de la logística como factor de competitividad para la región capital. Ello es así puesto que no existe el suficiente apoyo ni el compromiso de los actores que intervienen en el sistema, ni de los usuarios del mismo. se propone dinamizar la participación del sistema y los actores privados en la mesa regional de competitividad, el desarrollo de programas de articulación, divulgación del PLR y abrir espacios de comunicación con los actores, con un especial protagonismo del sector privado.

También se encuentra como un riesgo la alta resistencia del sector de transporte y de servicios al transporte de carga para la reordenación de las áreas logísticas. Ello ocurre por factores de resistencia al cambio, sentir un desplazamiento hacia una mayor informalidad, la exclusión y genera un aumento de los costos de operación del sistema de logística. se propone intensificar los procesos de negociación y concertación para viabilizar proyectos piloto de reconversión de áreas y explorar alternativas para la vinculación al sistema de estos grupos.

En cuanto a los riesgos de tipo ambiental y de ordenamiento territorial se valoran como altos dos de ellos: la insuficiente coordinación entre administraciones municipales y departamental para la planificación del uso de los espacios urbanísticos requeridos, para lo cual se propone el considerar varias alternativas de ubicación con evaluación de ventajas y desventajas en el PLR, la creación de marcos de concertación y coordinación con empoderamiento del sector privado y presencia indelegable del gobernador, alcaldes y funcionarios de alto nivel, así como la aplicación de instrumentos de rendición de cuentas y veeduría ciudadana (actores privados involucrados) al cumplimiento de los compromisos.

También están los aumentos especulativos en el valor de la tierra, lo cual impacta pues la rentabilidad en el sistema de logística no permite asumir altos costos en el valor de la tierra. como manejo están las propuestas de ubicación periféricas en el PLR, la evaluación de predios factibles y la actuación del alcalde municipal sobre una oferta de participación en el sistema o de expropiación por vía administrativa como uso de interés público.

en los riesgos económicos el de mayor impacto corresponde al que las agencias comprometidas en la financiación del PLR no concreten sus recursos y en los riesgos político la falta de compromiso de las autoridades para la ejecución del PLR.



7 MARCO LEGAL

La propuesta de política de logística regional cuenta con un marco legal, el cual se analizó en dos aspectos, uno de los cuales es el referido a los escenarios institucionales para la presentación e impulso de plan logístico regional como son la comisión nacional de competitividad, las comisiones regionales de competitividad y las comisiones de ordenamiento territorial.

El otro aspecto analizado es el relacionado con los instrumentos jurídicos existentes o por reglamentar, con que contarán las entidades territoriales que resulten involucradas en los proyectos que comprenderán el plan logístico regional, para lograr la viabilidad y puesta en marcha de los mismos.

Específicamente, partir de la reglamentación tanto de la ley de ordenamiento territorial, como de la ley contentiva el plan nacional de desarrollo, se abre la posibilidad para que se logre armonizar las competencias y normas municipales y distritales de los diferentes entes territoriales que resulten involucrados en el plan logístico regional y poder lograr la ejecución del mismo con vocación en el tiempo.

Dentro de estos instrumentos cabe destacar las estructuras logísticas especializadas contempladas en el plan nacional de desarrollo, los diferentes esquemas asociativos territoriales y los convenios o contratos plan, los dos últimos esencialmente como mecanismos de integración de las regiones.

Estos mecanismos de integración constituyen instrumentos no solo para la articulación de los POTS, sino indispensable para la efectividad de los proyectos que conformen el plan logístico regional.