



CUNDINAMARCA  
corazón de Colombia



83 CAMARA  
DE COMERCIO DE BOGOTA  
Por nuestra sociedad

# PLAN LOGISTICO REGIONAL 2011

## RESUMEN EJECUTIVO

### REVISION DE ESTUDIOS PREVIOS Y RECOMENDACIONES NORMATIVAS

Septiembre 30 de 2011

---

PRODUCTO 1: Revisión de Estudios Previos y Recomendaciones Normativas  
CONSULTOR :UT Plan Logístico Regional 2011 - Araujo Ibarra & Asociados S.A. – SPIM (Strategy Planning Implementation Management)



CUNDINAMARCA  
corazón de Colombia



CAMARA  
DE COMERCIO DE BOGOTÁ  
Por nuestra sociedad

## TABLA DE CONTENIDO

1	NORMATIVO .....	1
1.1	ESTUDIOS ANALIZADOS .....	2
1.2	RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ESTUDIOS.....	3
2	LOGISTICO .....	7
2.1	ESTUDIOS ANALIZADOS .....	7
3	ECONÓMICO .....	12
3.1	ESTUDIOS ANALIZADOS .....	12
3.2	RESUMEN DE LOS ESTUDIOS.....	12

ANEXO 1. RESUMENES NORMATIVOS – En documento aparte

ANEXO 2. RESUMENES LOGISTICOS – En documento aparte

ANEXO 3. RESUMENES ECONOMICOS – En documento aparte

---

PRODUCTO 1: Revisión de Estudios Previos y Recomendaciones Normativas

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



## 1 NORMATIVO

---

Por no ser posible que una ley regule íntegramente esta materia se hace necesario acudir a la legislación que regula por separado los diferentes aspectos que inciden en la actividad logística nacional y regional.

Específicamente, el Plan Nacional de Desarrollo<sup>1</sup>, con el fin de lograr Crecimiento sostenible y competitividad, sienta las bases para la creación de las Infraestructuras logísticas especializadas. Así mismo, con base en la Ley de Ordenamiento Territorial<sup>2</sup> será posible la integración de las regiones, lo cual facilitará la construcción de un plan logístico congruente y eficiente que beneficie la región Bogotá- Cundinamarca.

Por su parte, la norma que regula los planes de ordenamiento del territorio municipal y distrital<sup>3</sup> complementa la planificación económica y social, contenida en el plan nacional de desarrollo, con la dimensión territorial, lo que se logra al racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, por lo que en este aspecto son importantes para el desarrollo de la actividad logística, las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo para cada etapa del proyecto.

En consecuencia, para el desarrollo de la actividad logística en cada municipio se debe tener en cuenta el correspondiente plan de ordenamiento territorial, en concordancia con el plan nacional de desarrollo. Especialmente, con base en facultades constitucionales, el Presidente de la República expidió el régimen especial para Bogotá<sup>4</sup>, el cual se organizó como Distrito Capital con autonomía en la gestión de sus intereses. Bogotá Distrito Capital tiene un régimen político, administrativo y fiscal establecido por la Constitución Política, por el régimen especial y por las leyes especiales que se dictan para su organización y funcionamiento.

Otros aspectos que inciden en la actividad logística nacional y regional son el servicio público de transporte de mercancías y pasajeros.

---

<sup>1</sup> Ley 1450 de 2011

<sup>2</sup> Ley 1454 de 2011

<sup>3</sup> Ley 388 de 1997

<sup>4</sup> Decreto Ley 1421 de 1993



## 1.1 ESTUDIOS ANALIZADOS

LEYES		
Ley 1450 de 2010.		Plan Nacional de Desarrollo 2010 - 2014
Ley 1454 del 2011		LOOT. Nueva Ley de Ordenamiento Territorial.
Ley 388 de 1997		Plan de Ordenamiento Territorial
Ley 9 de 1989		Ley Espacio Público, Compra y Expropiación de Bienes
Ley 152 de 1994		Ley Marco para los Planes de Desarrollo
Ley 336 de 1996		Estatuto de Transporte
Decreto Ley 1421 de 1993		Régimen Especial de Bogotá Distrito Capital
DECRETOS		
Decreto 190 de 2004		Copelación Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003
Decreto 319 de 2006		Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital
Decreto 317 de 2006		Plan Maestro de Telecomunicaciones para Bogotá Distrito Capital
Decreto 315 de 2006		Plan Maestro de Abastecimiento de Alimentos y Seguridad
Decreto 034 de 2009		Tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital
CONPES		
CONPES DE 2003 3256		Políticas y estrategias para la gestión concertada del desarrollo de la región Bogotá-Cundinamarca.
CONPES DE 2004 3305		Lineamientos para optimizar la política de desarrollo urbano.
CONPES DE 2004 3469		Lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de comercio exterior.
CONPES DE 2007. 3489		Política Nacional Transporte Público Automotor de Carga.
CONPES DE 2007 3490		Estrategia institucional para el desarrollo del macroproyecto urbano regional del aeropuerto el dorado de Bogotá
CONPES DE 2008 3547		Política nacional logística
CONPES DE 2009. 3568		Seguimiento al CONPES 3547 de 2008: "Política Nacional Logística"
PROYECTO DE LEY		
Proyecto de ley 303 del 2009		Nuevas propuestas en el ámbito aduanero y tributario con base al comercio exterior, en especial el transporte por carretera de productos perecederos.



## 1.2 RESUMEN DE LOS PRINCIPALES ESTUDIOS

### 1.2.1 LEYES

#### 1.2.1.1 LEY 1450 DE 2011

La ley tiene por objeto regular los planes más importantes y necesarios del estado, en asuntos sociales, jurídicos, económicos y ambientales del periodo años 2010 al 2014, con relación a su correspondiente aplicación para mejorar la calidad de vida y competitividad de la Nación.

Específicamente, con el fin de lograr un crecimiento económico sostenible y mayor competitividad se conciben las infraestructuras logísticas especializadas como áreas delimitadas donde se realizan, por parte de uno o varios operadores, actividades relativas a la logística, el transporte, manipulación y distribución de mercancías, funciones básicas técnicas y actividades de valor agregado para el comercio de mercancías nacional e internacional. Las infraestructuras logísticas especializadas, contemplan los nodos de abastecimiento mayorista, centros de transporte terrestre, áreas logísticas de distribución, centros de carga aérea, zonas de actividades logísticas portuarias, puertos secos y zonas logísticas multimodales.

En los procesos de revisión y ajuste de los planes de ordenamiento territorial se podrán determinar los terrenos destinados a la localización de infraestructuras logísticas especializadas en suelo urbano, de expansión urbana y rural. Se establece para las entidades públicas que estructuren proyectos que involucren esquemas de asociaciones público privadas, el cumplimiento a la reglamentación que para el efecto expidan el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación.

#### 1.2.1.2 LEY 1454 DE 2011

La Ley de Ordenamiento Territorial constituye el fundamento legal para lograr la integración de las regiones y la definición de las competencias entre la Nación y los diferentes entes territoriales<sup>5</sup>, con total observancia de los principios constitucionales de respecto a la descentralización territorial y a la autonomía de las entidades territoriales<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> CONSTITUCIÓN POLÍTICA. ART. 286.- ENTIDADES TERRITORIALES. SON ENTIDADES TERRITORIALES LOS DEPARTAMENTOS, LOS DISTRITOS, LOS MUNICIPIOS Y LOS TERRITORIOS INDÍGENAS.



La ley establece un marco institucional que comprende:

**1. La organización institucional**

- Comisión de Ordenamiento Territorial (COT) como un organismo técnico asesor del Gobierno Nacional y de las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, que tiene como función evaluar, revisar y sugerir la adopción de políticas, desarrollos legislativos y criterios para la mejor organización del Estado en el territorio.
- 1.2. De igual manera a nivel regional las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, pueden crear la Comisión Regional de Ordenamiento Territorial (CROT), las cuales participarán en la elaboración del proyecto estratégico regional de ordenamiento territorial, acorde con los lineamientos generales establecidos por la COT.
- Consejo Regional Administrativo y de Planificación (CRAP). Es la instancia técnica y asesora de las Regiones Administrativas y de Planificación. Este consejo estará integrado por los gobernadores de los departamentos que conformen las regiones de planeación y gestión y por los alcaldes de las áreas metropolitanas que existan dentro de la misma, con una presidencia pro t  pore, por el término que la región establezca en el acto de constitución y creación.

**2. Esquemas asociativos territoriales:** constituyen procesos asociativos entre entidades territoriales para la libre y voluntaria conformación de alianzas estratégicas. De otro lado, la Nación en coordinación con los entes territoriales, tendrá a cargo la localización de grandes proyectos de infraestructura y los lineamientos del proceso de urbanización y el sistema de ciudades, las cuales se adelantarn   en coordinación con los entes territoriales.

Por su parte, los departamentos establecen las directrices y orientaciones para el ordenamiento de la totalidad de su territorio, orientar la localización de la infraestructura físico social. Los distritos especiales dividirán su territorio en localidades para atribuir competencias y funciones administrativas. Los municipios deben formular los planes de ordenamiento territorial y reglamentar el uso del suelo en la áreas urbanas, de expansión

---

LA LEY PODRÁ DARLES EL CARÁCTER DE ENTIDADES TERRITORIALES A LAS REGIONES Y PROVINCIAS QUE SE CONSTITUYAN EN LOS TÉRMINOS DE LA CONSTITUCIÓN Y DE LA LEY.

<sup>6</sup> Artículos 287 y 288 Constitución Política.

---

PRODUCTO 1: Revisión de Estudios Previos y Recomendaciones Normativas

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

Página 4



y rurales<sup>7</sup>. A nivel metropolitano corresponde la elaboración de planes integrales de desarrollo metropolitano.

### 1.2.1.3. LEY 388 DE 1997

Constituyen bases constitucionales de esta ley, el principio de la integridad del espacio público y el del respeto a la propiedad privada, así como el de la intervención del Estado en la Economía<sup>8</sup>.

Señala que el ordenamiento del territorio municipal y distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible,

---

<sup>7</sup> ART. 313 CORRESPONDE A LOS CONCEJOS MUNICIPALES ADOPTAR LOS PLANES Y PROGRAMAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL Y DE OBRAS PÚBLICAS. REGLAMENTAR EL USO DEL SUELO Y VIGILAR Y CONTROLAR LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCIÓN Y ENAJENACIÓN DE INMUEBLES DESTINADOS A VIVIENDA DICTAR LAS NORMAS NECESARIAS PARA EL CONTROL Y LA PRESERVACIÓN DE LA DEFENSA DEL PATRIMONIO ECOLÓGICO Y CULTURAL DEL MUNICIPIO.

<sup>8</sup> **ART. 58. DERECHO A LA PROPIEDAD PRIVADA. MODIFICADO. ACTO LEGISLATIVO 1 DE 1999. ART. 1º.** SE GARANTIZA LA PROPIEDAD PRIVADA Y LOS DEMÁS DERECHOS ADQUIRIDOS CON ARREGLO A LAS LEYES CIVILES, LOS CUALES NO PUEDEN SER DESCONOCIDOS NI VULNERADOS POR LEYES POSTERIORES. CUANDO DE LA APLICACIÓN DE UNA LEY EXPEDIDA POR MOTIVOS DE UTILIDAD PÚBLICA O INTERÉS SOCIAL, RESULTAREN EN CONFLICTO LOS DERECHOS DE LOS PARTICULARES CON LA NECESIDAD POR ELLA RECONOCIDA, EL INTERÉS PRIVADO DEBERÁ CEDER AL INTERÉS PÚBLICO O SOCIAL.

**ART. 82. PROTECCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO. UTILIZACIÓN DEL SUELO Y DEL ESPACIO AÉREO URBANO.** ES DEBER DEL ESTADO VELAR POR LA PROTECCIÓN DE LA INTEGRIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO Y POR SU DESTINACIÓN AL USO COMÚN, EL CUAL PREVALECE SOBRE EL INTERÉS PARTICULAR.

LAS ENTIDADES PÚBLICAS PARTICIPARÁN EN LA PLUSVALÍA QUE GENERE SU ACCIÓN URBANÍSTICA Y REGULARÁN LA UTILIZACIÓN DEL SUELO Y DEL ESPACIO AÉREO URBANO EN DEFENSA DEL INTERÉS COMÚN.

**Art. 334. Modificado. Acto legislativo 03 de 2011. Art. 1. Congreso de la República.** La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.





mediante: (i) la definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, (ii) la adopción de los instrumentos de gestión y actuación que permitan ejecutar actuaciones urbanas integrales y articular las actuaciones sectoriales que afectan la estructura del territorio municipal o distrital y (iii) la definición de los programas y proyectos que concretan estos propósitos.

**1. Acción urbanística.** La función pública del ordenamiento del territorio municipal o distrital se ejerce mediante la acción urbanística. Son acciones urbanísticas, entre otras: (i) clasificar el territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana, (ii) definir las características de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios, la disposición y tratamiento de los residuos sólidos, líquidos, tóxicos y peligrosos y los equipamientos de servicios de interés público y social, tales como centros docentes y hospitalarios, aeropuertos y lugares análogos, (iii) zonificar los centros de producción, actividades terciarias y residenciales, y definir los usos específicos, intensidades de uso, las cesiones obligatorias, los porcentajes de ocupación, las clases y usos de las edificaciones y demás normas urbanísticas, (iv) determinar las características y dimensiones de las unidades de actuación urbanística, (v) dirigir y realizar la ejecución de obras de infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos públicos directamente por la entidad pública o por entidades mixtas o privadas, de conformidad con las leyes y (vi) expropiar los terrenos y las mejoras cuya adquisición se declare como de utilidad pública o interés social, entre otros.

**2. Plan de ordenamiento territorial o esquemas de ordenamiento territorial.** Constituye el instrumento básico para desarrollar el proceso de ordenamiento del territorio municipal. En su elaboración se deberán tener en cuenta determinantes como: (i) las relacionadas con la conservación y protección del medio ambiente, (ii) las políticas y regulaciones sobre conservación y uso de las áreas consideradas como patrimonio cultural y (iii) localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial, puertos y aeropuertos, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía.

Los planes de ordenamiento territorial deben comprender un componente general un componente urbano y un componente rural.

**3. Normas urbanísticas.** Regulan el uso, la ocupación y el aprovechamiento del suelo y definen la naturaleza y las consecuencias de las actuaciones urbanísticas indispensables para la administración de estos procesos, pueden ser de largo o mediano plazo.

**4. Planes parciales.** Son los instrumentos que desarrollan y complementan los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales.





## 2 LOGISTICO

---

### 2.1 ESTUDIOS ANALIZADOS

Se compilaron, revisaron y analizaron 15 estudios realizados en logística y sus áreas correlacionadas, a continuación se presenta un breve resumen del alcance de cada estudio.

#### 2.1.1 Internacionales

##### **CONNECTING TO COMPETE. LOGISTICS PERFORMANCE INDEX – LPI. BANCO MUNDIAL 2008 Y 2009. (ARCHIVO- AÑO 2007- REVISAR)**

El índice de desempeño logístico (LPI) proporciona los indicadores de mayor profundidad, para evaluación de la brecha logística entre los países. El LPI, muestra a Colombia en el ranking 82, y un score de 2,5, en contraste con el líder Singapur que muestra un score de 4,19. A nivel latinoamericano está liderado por Chile (32), seguido por Argentina(45), Panamá (54), México (56), Perú (59), Brasil (61), El salvador (66), Venezuela (69), Ecuador (70), Paraguay (71), Costa Rica (72), Guatemala (75), Uruguay (79) y Honduras (80). En las variables específicas analizadas, se observa que los indicadores de “eficiencia de aduanas” e “infraestructura en transporte y comunicaciones” son los más bajo, situando a Colombia en el ranking 116 y 85 dentro de 150 países, con un puntaje de 2,1 y 2,28 sobre 5 puntos respectivamente.

##### **PROYECTO “PROPUESTA DE UN MODELO COMPETITIVO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA – T&L- DE PRODUCTOS PERECEDEROS EN LOS PAÍSES DE LA CAN ” ESTUDIO REALIZADO GRACIAS AL APOYO DE LA CÁMARA DE LIMA, ANALDEX Y FEDEXPORT 2010**

Caracteriza la infraestructura de transporte, portuaria, aeroportuaria y condiciones de manejo de carga para los productos del sector hortofrutícola en los países de la CAN.

En general, para los tres países no existe una oferta de servicios integrados para la manipulación de productos perecederos. Se evidencia baja inversión en tecnologías que permitan el flujo eficiente de información. Los nodos están invirtiendo en capacidad para almacenamiento y no en infraestructuras para el manejo eficiente de la carga en el puerto o aeropuerto, lo que reduciría el tiempo total de tránsito de la carga.

#### 2.1.2 Nacionales

##### **ENCUESTA NACIONAL DE LOGÍSTICA, RESULTADOS DEL BENCHMARKING LOGÍSTICO– COLOMBIA 2008.**

La encuesta levantó información sobre perfiles de actividad logística de las empresas colombianas, al igual que los principales indicadores actuales de desempeño logístico.

---

PRODUCTO 1: Revisión de Estudios Previos y Recomendaciones Normativas

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

Página 7



Las áreas de servicios analizadas fueron: logística física, cadena de abastecimiento y logísticos financieros y Servicios logísticos basados en conocimiento. El estudio también calcula indicadores financieros de la logística en Colombia, dentro de los cuales cabe destacar el costo logístico como % de las ventas por sectores y por ubicación geográfica, este último califica a Cundinamarca como la quinta región más costosa en Colombia después de Risaralda, Valle del Cauca, Santander y Caldas.

### **LA COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE Y LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS EN EL COMERCIO EXTERIOR COLOMBIANO. MIDAS – USAID, 2007**

Este estudio determina los costos asociados a la cadena logística, su marco legal y regulatorio en Colombia e identifica los sobre costos en la cadena y los determinantes que los generan. En cuanto a los costos de la distribución física internacional para importación y exportación en contenedores, presenta los siguientes resultados: los costos directos equivalen a 88,1% en exportación y 90,5% en importación, de los cuales los más representativos son el transporte interno (20% en exportaciones y 35% en importaciones) y el transporte internacional (37,7% en exportaciones y 34.7% en importaciones).

#### **2.1.3 Regionales (Bogotá - Cundinamarca)**

### **FORMULACIÓN DEL MACROPROYECTO URBANO REGIONAL DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL AEROPUERTO EL DORADO SECRETARÍAS DE PLANEACIÓN DISTRITAL Y DEPARTAMENTAL UT TAU AMBIENTAL CONSULTORES 2009**

Este proyecto formular el Macroproyecto Urbano regional del aeropuerto El Dorado, con su respectivo documento técnico de soporte que contiene los elementos ambientales, jurídicos, económicos, institucionales, administrativos y físicos necesarios, para el desarrollo concertado de este territorio estratégico para la región. Todo esto a partir del reconocimiento de la integración territorial, social, económica y ambiental que las nuevas infraestructuras pueden ofrecer al área de influencia y producir herramientas de ordenamiento urbano y territorial

### **AVANCES DE FORMULACIÓN DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA AEROPUERTO ELDORADO Y PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL DEL AEROPUERTO**

El presente estudio está siendo gestionado por el Distrito de Bogotá, sin embargo lo clasificamos como de carácter regional. Hoy la zona del Área de Influencia del Aeropuerto El Dorado de la ciudad, se encuentra en proceso de reglamentación, denominado PLAN ZONAL DEL AEROPUERTO EL DORADO, mediante el cual se definirán los lineamientos para la consolidación, entre otros, de la estructura ecológica, infraestructura, equipamientos colectivos y espacio público, mejoramiento y ejecución de la estructura vial, además definirá usos, tratamientos y proceso de los planes parciales de desarrollo y renovación del sector y en general la gestión del suelo, encaminado a buscar estrategias de competitividad para la ciudad y la región. Actualmente, la Secretaría Distrital de Planeación de Bogotá adelanta el estudio del plan.

---

PRODUCTO 1: Revisión de Estudios Previos y Recomendaciones Normativas

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

Página 8



## **DIAGNÓSTICO FASE I PLAN DE LOGÍSTICA REGIONAL**

El estudio se realizó para cinco apuestas productivas y sus productos representativos de la agenda de competitividad de la región: cadena agroindustrial, químicos, plásticos papel, imprenta, editorial y artes gráficas cadena de la moda (confecciones y manufacturas de cuero). Presenta resultados del diagnóstico de los procesos y problemáticas logísticas para las apuestas y sus diferentes modos de transporte así como un benchmarking del manejo logístico con Madrid España y México.

## **ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA LEGAL Y FINANCIERA DEL TREN DE CERCANÍAS. CONCOL. MINISTERIO DE TRANSPORTE. 2009.**

El estudio plantea el sistema del tren como una solución al transporte masivo de pasajeros de centros habitacionales de la sabana, actuales y futuros, y probablemente para el distrito de Bogotá; el estudio no contempla el transporte de carga, por lo que no aporta información para el proyecto.

## **MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL DE LA SABANA DEL RÍO BOGOTÁ. SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DE CUNDINAMARCA - JULIO GÓMEZ. 2009.**

El estudio desarrolla la fase II de la Consultoría que consiste en estructurar el modelo de ocupación del territorio regional. El capítulo tercero que desarrolla la formulación en sí, incluye la definición de principios y políticas rectoras, así como los escenarios de ocupación de referencia y la formulación del Modelo de Ocupación Subregional.

El modelo se estructura a partir de tres visiones: visión de sostenibilidad; la visión económica y social y la visión funcional, esta última entendida a partir de la formulación de las infraestructuras que son fundamentales para garantizar el funcionamiento de todas las actividades en todo el territorio subregional.

El modelo de ordenamiento territorial plantea los siguientes ejes tecnológicos de innovación y desarrollo industrial: 1. Eje Tunjuelo – Soacha – Sibaté, 2. Anillo de innovación, 3. Ejes tecnópolis, 4. Eje autopista norte Briceño.

## **ESTUDIO CENTROS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DE CARGA DE BOGOTÁ Y LA REGIÓN, PARTE I**

El estudio determina las zonas y la oferta de suelo compatible con la actividad logística, caracteriza el transporte de carga de Bogotá y la región, evidencia el centro-occidente de la ciudad como la zona con un mayor potencial para la localización de actividades industriales y logísticas según lo reglamentado en el POT de Bogotá. También se determinan las prácticas logísticas (producto de una encuesta a empresas), el marco legal e institucional. Presenta los sitios dentro de Bogotá que generan y atraen los mayores volúmenes de carga diaria, A nivel regional, de los 18 municipios del anillo próximo, se



destacan los municipios de Zipáquira, Mosquera y Funza que concentran el 35% de la carga de intercambio con Bogotá.

## **CENTROS DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA DE CARGA DE BOGOTÁ (CALCAB) PARTE II**

Esta fase del estudio, diseña una estrategia a impulsar por el gobierno distrital, de movilidad de mercancías y logística de carga que oriente la acción pública, adicionalmente este estudio define un proyecto piloto de centro logístico para Bogotá. Proponen cinco grandes estrategias con el fin de ser adoptados e implementados por la administración pública y para las mismas definen una serie de acciones en los ámbitos legales y de sistemas de información.

Proponen como proyecto piloto un centro de distribución urbana (CDU), seleccionan un predio ubicado en Puente Aranda.

## **PLAN DE ORDENAMIENTO LOGÍSTICO COMO UN COMPONENTE DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD.**

El Plan de Ordenamiento se ha estructurado sobre tres elementos: Metodología del de la formulación del Plan y su Diagnóstico en los órdenes institucional, normativo y técnico; Enfoque estratégico para la formulación de propuestas y formulación de estrategias y proyectos. Plantea la problemática del Funcionamiento logístico, también propone los siguientes proyectos: Diseño de una estrategia de política para el ordenamiento logístico a nivel Urbano – Regional; promover la conformación de 5 centros para el ordenamiento y manejo logístico de la Ciudad región, algunos dentro del Distrito y otros en municipios aledaños.

### **2.1.4 Locales (Distrito de Bogotá)**

## **ESTUDIO PARA DETERMINAR LA MATRIZ ORIGEN DESTINO DE CARGA Y DESARROLLO DE ACCIONES PARA LA REGULACIÓN DE LA LOGÍSTICA DE CARGA INTERNA EN LA CIUDAD**

El estudio comprende 4 fases así:

- La fase 0 que presenta una recopilación y análisis de la información relacionada con la logística de carga dentro de la ciudad de fuentes secundarias (normatividad, estudios previos y bases de datos existentes), así como de fuentes primarias (aforos, encuestas y entrevistas).
- La fase 1 caracteriza el tránsito y transporte de carga de la ciudad y elabora un diagnóstico y conformación de la matriz origen destino de carga.
- La fase 3 presenta una propuesta general de las especificaciones técnicas de diseño de los corredores de movilidad de carga según su jerarquía, de manera que se contribuya con la eficiencia en el transporte de carga, teniendo en cuenta los estudios previos realizados, la normatividad distrital relacionada y el trabajo de campo realizado en la fase 1 del proyecto.



- La fase 3 está compuesta por aquellas actividades que permiten la priorización de los corredores de movilidad de carga en la ciudad y hacer recomendaciones para mejorar el desarrollo del transporte de carga en la ciudad.

**ESTUDIO DENOMINADO “ELABORAR Y PRIORIZAR LA AGENDA DE MOVILIDAD REGIONAL Y DEFINIR DE MANERA CONCERTADA LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD REGIONAL. SECRETARÍA DE MOVILIDAD DISTRITAL. 200**

Este proyecto analiza la movilidad de la región Bogotá-Cundinamarca, establece y prioriza los contenidos de la Agenda de Movilidad Regional, define los lineamientos para la formulación del Plan Maestro de Movilidad Regional en la siguiente fase que estaría integrado por el plan de ordenamiento de manejo logístico y el plan de movilidad propiamente dicho.

**OPERACIÓN ESTRATÉGICA ANILLO DE INNOVACIÓN**

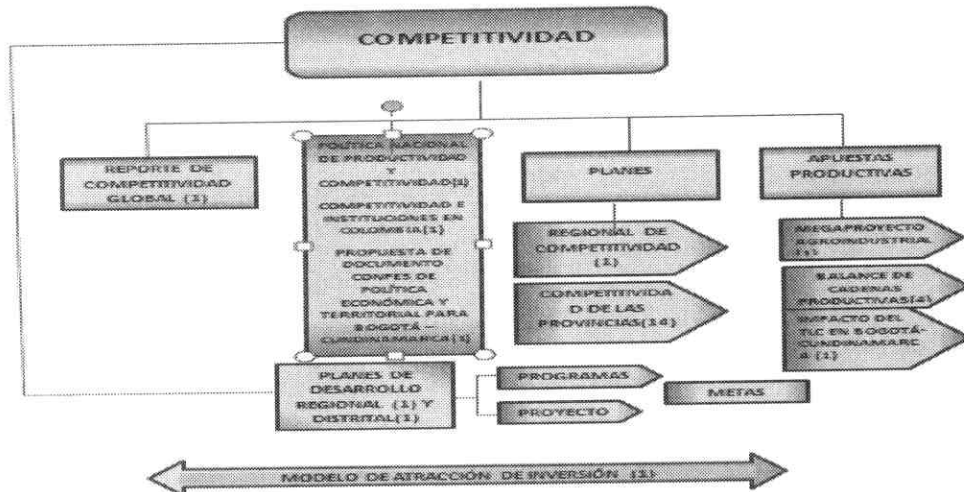
El estudio está orientado a caracterizar urbanística, social, ambiental e institucionalmente el sector definido en el Plan de Ordenamiento de Bogotá D.C., como la Operación Estratégica “Anillo de Innovación”, que se localiza en el área intermedia que conecta el aeropuerto El Dorado con el Centro Internacional.



### 3 ECONOMÍCO

#### 3.1 Estudios Analizados

Se compilaron, revisaron y analizaron 29 estudios con temas relacionados con la economía y la competitividad de la Región Bogotá- Cundinamarca. A continuación se incluye el diagrama con los estudios analizados.



#### 3.2 Resumen de los Estudios

##### 3.2.1 PLANES DE DESARROLLO

##### PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL "BOGOTÁ POSITIVA: PARA VIVIR MEJOR" 2008-2012.

- El plan de desarrollo, se sustenta en 7 objetivos estructurantes. Cada objetivo tiene varios programas con metas y proyectos.
- Los Programas relacionados con el tema de la investigación son: Vías para la movilidad, tráfico eficiente, Región Capital, fomento para el desarrollo económico, Bogotá competitiva internacionalmente, gestión distrital con enfoque territorial, localidades efectivas, gestión e implementación de la política de descentralización y desconcentración, tecnologías de la información y comunicación al servicio de la ciudad, desarrollo institucional integral. Cada programa incluye metas y proyectos.
- Incluye el programa de ejecución del POT con programas, metas, proyectos, recursos y sector responsable; apunta a la consolidación del modelo de ordenamiento del territorio de largo plazo, y se compone de: 1. Estructura Ecológica Principal (EEP). 2.



Estructura Funcional y de Servicios (EFS). 3. Estructura Socio-económica y Espacial (ESE).

- Además de las estructuras hacen parte del modelo de ordenamiento los programas estructurantes: 1. Actuaciones obligatorias sobre el territorio según el POT, los planes maestros, los planes zonales y las operaciones estratégicas. 2. Sector responsable 3. Recursos (incluye cuadro detallado con los proyectos, recursos asignados y sector responsable).

### **PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL 2008-2012 "CUNDINAMARCA CORAZÓN DE COLOMBIA".**

- Objetivo: Lograr que Cundinamarca sea una región incluyente y sostenida.
- El plan se sustenta en 5 líneas programáticas con 10 subprogramas relacionados con Infraestructura logística y competitividad. Cada Subprograma tiene objetivos y metas.
- En la línea programática "Crecimiento moderno con desarrollo humano, se incluye el programa: "Infraestructura competitiva": que tiene como objetivo la consolidación de un sistema moderno de infraestructura económica y de comunicaciones que genere un crecimiento moderno de las actividades productivas, articulándolos con los diferentes modos de transporte, haciéndolos competitivos.
- En la línea programática "Integración regional", se incluyen los programas: Región Capital y Prosperidad Provincial, programas muy relacionados con el objeto del PLR 2011.

#### **3.2.2 COMPETITIVIDAD**

### **REPORTE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL. FORO ECONÓMICO MUNDIAL – FEM, 2008 Y 2009.**

- Objetivo Principal: Conocer la posición de 134 países incluido Colombia, en lo referente a competitividad; a su vez dar a conocer ciertos aspectos necesarios para mejorar la competitividad en cada una de las economías: Alta innovación de las empresas, Alto grado en educación, Eficiencia en asignación de recursos, Oportunidades a escala debido al mercado doméstico, Flexibilidad en el mercado laboral.
- El foro para clasificar los países establece 3 fases que dependen de las características de la economía: Fase1: Economías Impulsadas por dotación de factores, Fase2: Economías Impulsadas por la eficiencia. Fase 3 Economías impulsadas por la innovación.
- A nivel Global, Colombia está ubicada en la fase 2 y ocupa el puesto 74 de 134 países estudiados. En América Latina y el Caribe Colombia, en la fase 1 está en el puesto 10, en la fase 2 en el puesto 8 y en la fase 3 en el puesto 6.





## **POLÍTICA NACIONAL PARA LA PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD 1999 – 2009.** **COMPETITIVIDAD E INSTITUCIONES EN COLOMBIA**

Da a conocer los principales proyectos de la política de competitividad en Colombia para los años 1999-2009, con su agenda, retos y desafíos e informa sus avances y logros, los instrumentos con que cuenta: Red Colombia Compite RCC, Convenios de Competitividad Exportadora y Programas de Productividad y Tecnología para el desarrollo de las empresas exportadoras.

### **COMPETITIVIDAD E INSTITUCIONES EN COLOMBIA – BALANCE Y DESAFÍOS EN ÁREAS ESTRATÉGICAS (ADICIONAL)**

- Objetivo Principal: Mostrar los avances en competitividad a nivel nacional, tanto en lo normativo como en la institucionalidad para el desarrollo de la infraestructura de transporte y la logística de Colombia.
- En la institucionalidad para el desarrollo de la infraestructura de transporte y la logística en Colombia hace un balance general donde concluye que el principal problema del transporte colombiano radica en que van en contravía las acciones de los actores involucrados, es decir las necesidades de los usuarios y la forma de como atenderlas. Para el mejoramiento de la situación del transporte se exponen 3 líneas estratégicas: Un cambio en el enfoque en la visión del transporte y la logística, Mayor articulación y coordinación interinstitucional, Emprendimientos en nichos especializados de la industria logística.

### **PROPUESTA DE DOCUMENTO CONPES DE POLÍTICA ECONÓMICA Y TERRITORIAL PARA LA CIUDAD REGIÓN DE BOGOTÁ-CUNDINAMARCA (ADICIONAL AÑO 2001)**

Señala las características principales de la Región Bogotá- Cundinamarca, haciendo referencia al mercado interno y su infraestructura, como a las potencialidades de la región en el mercado exterior, a su vez evidencia sus fortalezas y sus debilidades y los pasos para conseguir la competitividad, concluye recomendando: Construir Región, Estatuto Orgánico Regional, Desarrollo Económico Regional, Organización Física Espacial.

#### **3.2.3 PLANES DE COMPETITIVIDAD**

### **PLAN REGIONAL DE DE COMPETITIVIDAD DE BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA 2010-2019 (ADICIONAL – SEP 2010)**

- La visión del Plan para el 2019 es: Bogotá y Cundinamarca será la región de Colombia más integrada en los aspectos institucional, territorial y económico, con una base productiva diversificada, pero focalizada en servicios especializados y agroindustria,



articulada al mercado mundial, para ser una de las 5 primeras regiones de América latina por su calidad de vida.

- El Plan establece objetivos y metas y está constituido por tres ejes estratégicos: transversal, sectorial y subregional. El eje transversal comprende proyectos orientados a: la internacionalización, destacándose para el PLR el relacionado con la Modernización de la Aduana, infraestructura y logística que incluye a su vez varios proyectos. El eje sectorial, apoya la transformación productiva y el desarrollo de clústers. El eje subregional del Plan en virtud de la cual desde 2003 funcionan 8 mesas provinciales de competitividad (Sabana Centro, Sumapaz, Soacha, Guavio, Oriente, Sabana Occidente, Alto magdalena, Tequendama).

#### **14 PLANES DE COMPETITIVIDAD PROVINCIALES (NO. 27- AÑOS 2009-2010)**

- Los planes, que fueron producto de ejercicios de consulta a más de 600 actores institucionales públicos y privados de las 14 regiones, contienen: Diagnósticos DOFA de la realidad socio-económica y competitiva de cada Provincia. Visión competitiva de los territorios. Ejes estratégicos de intervención. Listado de proyectos estructurantes de cada Provincia. Fichas de perfil de proyecto para los cinco más prioritarios en cada Provincia, que en nueve de las regiones fueron desarrolladas a través de la Metodología General Ajustada (MGA) del Departamento Nacional de Planeación (DNP), que permite la generación de Fichas de Estadísticas Básicas de Inversión (EBI).
- Los planes definen la ruta que deben seguir las provincias en su camino hacia una prosperidad colectiva que implique un desarrollo socio-económico y competitivo, con impacto en la calidad de vida de los habitantes de las diferentes regiones. Sobre el particular, se debe destacar que en los 14 Planes se identifican 35 proyectos relacionados de manera directa e indirecta con el desarrollo y consolidación de la Plataforma Logística de Cundinamarca, cuya implementación contribuirá, según estimaciones preliminares del CEPEC, a generar más de 22.500 empleos (entre directos e indirectos) y valor agregado equivalente al 4,6% del PIB de Cundinamarca.

#### **3.2.4 APUESTAS DE LA REGIÓN**

##### **MEGAPROYECTO AGROINDUSTRIAL DE BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA**

- Tiene como objetivo dar a conocer las características del sector agroindustrial en la región, como son sus productos y la acogida que tienen en el mercado exterior, estudiando a sus principales socios comerciales: Estados Unidos, Canadá, Unión Europea, Caribe y Colombia.
- El reto principal es posicionar a la región dentro de América Latina como una gran productora y exportadora de otros productos agrícolas diferentes a las flores como frutas, hierbas aromáticas y hortalizas frescas y con algún grado de procesamiento,



dirigido a los diferentes mercados. Recientemente se incluyó la cadena de lácteos con Valor agregado.

### **BALANCE TECNOLÓGICOS DE LA CADENA DE , MARROQUINERÍA, CADENA DE SALUD EN ALTA COMPLEJIDAD, HORTOFRUTÍCOLA, SOFTWARE EN BOGOTÁ Y CUNDINAMARCA CCB COMISIÓN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD 2005.**

Los balances muestran el desarrollo dentro de la región Bogotá-Cundinamarca de las apuestas productivas en estudio, mirando la conformación de la cadena productiva, las características de sus empresas, sus principales clientes, la identificación de sus fortalezas y debilidades, al igual que las brechas de competitividad y sugerencias para superarlas.

### **IMPACTO DEL TLC EN EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA. SECRETARÍA DE PLANEACIÓN DEPARTAMENTAL CID U NACIONAL 2008.**

El objetivo principal del estudio fue mostrar como se ve afectada la región Bogotá-Cundinamarca tanto positiva como negativamente por la entrada en vigencia del TLC; teniendo en cuenta las diferentes apuestas productivas (hortofrutícolas, lácteos, Industrias gráficas, cuero y calzado, textil y confecciones, químico y petroquímicos, metalúrgica y metalmecánica, servicios de software, servicios de salud), de la misma manera mirar las debilidades, proponer como mejorarlas, al igual que las fortalezas mantenerlas o si es posible superarlas, para que de esta manera no se vea afectada la economía regional con este acuerdo.

#### **3.2.5 EL MODELO DE LA AGENCIA DE ATRACCIÓN DE INVERSIÓN "INVEST IN BOGOTÁ.**

Invest in Bogotá, agencia local que surgió de un trabajo colaborativo entre el sector público y el sector privado (Cámara de Comercio de Bogotá y la Alcaldía de Bogotá), está desempeñando en la atracción de inversión extranjera para Bogotá. A partir de diferentes estudios, identificó que la ciudad contaba con importantes fortalezas educativas y tecnológicas para posicionarse en América Latina como receptora de inversiones en el área de valor agregado y de servicios orientados a la exportación, particularmente en la atracción de BPO. Con esta información, la agencia comenzó a trabajar sistemáticamente en la mejora del clima de inversión, la definición de una estrategia sectorial, la generación y facilitación de la inversión, el apoyo a la instalación de empresas, la promoción de la reinversión, y la realización de recomendaciones concretas tanto para los inversionistas, como para la ciudad.