

Capítulo IX. Sector Infraestructura

9.1 Factores críticos del sector:

9.1.1 Costos

- Costo y disponibilidad de la tierra ILE (Infraestructura logística Especializada), en el municipio especialmente los terrenos por ubicación han tomado precios altos lo cual genera un sobre costo a los inversionistas, con la desventaja comparativa con respecto a otros departamentos cercanos que ofrecen unos costos más bajos para su ubicación.
- Rezagos en inversiones públicas de obras complementarias en vías terciarias, se invierte parcialmente en vías secundarias, lo cual atrasa el desarrollo de territorios que dependen de estas vías de acceso.

9.1.2 Internacionalización

- Falta de adaptación a las normas de clientes internacionales y multinacionales que han vivido un proceso de estandarización de sus almacenes: cada vez hay más prácticas y normativas estándares en torno al “almacén del futuro”, incluyendo layouts, procesos y tecnologías predefinidos

9.1.3 Educación y Formación

- Baja oferta académica en la región de programas técnicos y profesionales enfocados en logística e ingeniería civil.
- Oferta centralizada en la ciudad capital de especializaciones en áreas relacionadas con la logística y comercio exterior
- Baja oferta de capital humano cualificado en logística, se encuentra en el territorio técnicos y personas con experiencia empírica, ausencia de especialistas y profesionales con fortalezas en segundas lenguas.
- Falta de cualificación de la mano de obra en sus diferentes niveles para ejecutar y desarrollar la infraestructura del territorio. Falta mayor participación del SENA

9.1.4 Infraestructura

- Deficiente movilidad Pereira- Dosquebradas la cual hace muy poco competitivo las conexiones logísticas entre los departamentos, generando sobrecostos y tiempos muertos en la movilidad logística y turística.
- Baja formulación de proyectos estratégicos para la región además sin sistemas de financiación claros.
- Deficiente Infraestructura logística

9.1.5 Logística

- Desconocimiento del concepto logístico tanto en la empresa como en la gobernabilidad, lo cual genera sobrecostos en la operatividad y competitividad con otros generadores de oferta logística.
- Falta de consolidación de la red férrea en el departamento ha faltado liderazgo, compra de predios para este desarrollo y compromiso territorial con este proyecto.
- Penúltimo puesto en el indicador de costos logísticos (Eje cafetero)-no hay una buena infraestructura de carga, cadenas de frío, almacenamiento especializado, lo cual aún no posiciona al departamento como un territorio atractivo a pesar de sus capacidades y su ubicación geográfica.

9.1.6 Articulación

- Débil articulación en la región estrategia universidad empresa estado, no ha sido posible la consolidación de esta triada.
- Hay muy poca participación institucional en la mesa de infraestructura donde sus miembros se limitan solo al sector privado.
- Falta coordinación entre las instituciones que intervienen en el proceso logístico, realizan sus procesos sin ser socializados con los otros actores que intervienen en el proceso de desarrollo del sector.

9.1.7 Tecnología

- Débil infraestructura para la conectividad TIC en el departamento.
- Escasa utilización de tecnología con información de punta, esto comparativo con el nivel tecnológico que realmente están ofreciendo el territorio como proveedores de servicios logísticos.
- Falta de tecnología para revisar inventarios en tiempo real así poder saber desde dónde se puede suministrar un producto, coordinar inventarios para poder confeccionar un pedido desde múltiples ubicaciones.

9.1.8 Procesos

- Falta de Movilidad y desarrollo de infraestructura vial en el municipio de Pereira, Dosquebradas al igual que en el departamento. Este es el mayor factor que atrasa el desarrollado en diferentes sectores económicos.
- No hay intermodalidad en el transporte en el departamento se cuenta principalmente con el transporte terrestre, el transporte aéreo es muy débil logísticamente y de capacidad, No hay vías férreas. Si se proyecta a Risaralda como centro logístico se deben priorizar el desarrollo de transporte intermodal.

9.1.9 Social

- Débil infraestructura vial entre los municipios del departamento, bajo desarrollo de vías alternas, existen municipios que quedan aislados en épocas de invierno, afectando el turismo y las economías de los municipios.
- Deficiente labor de Planeación, lo que lleva al departamento a no contar con terrenos para la construcción de viviendas de interés social, los existentes son utilizados para otras ofertas de construcción.

9.1.10 Legal

- Débil participación y ausencia del empresariado en la estructuración, formulación y seguimiento de las políticas públicas importantes para el sector.
- Ausencia de voluntad política en el territorio para definir beneficios fiscales y tributarios para promover parques logísticos con transporte multimodal lo cual genera que otros territorios ofrezcan mejores ofertas de instalación en sus territorios.
- No hay municipios PDET en Risaralda.
- Ausencia de una planificación Plan Maestro Logístico, falta de un observatorio logístico integrado con los actores.
- Falta de legalización de canteras en el territorio las cuales generarían desarrollo en diferentes sectores económicos del departamento, teniendo en cuenta el impacto ambiental.
- Falta de instrumentos de planificación en los territorios, no hay consonancia con la política pública de competitividad del departamento y la región, se propone articular los municipios de lo contrario los proyectos quedarían en letra muerta.
- Falta coherencia en los planes desarrollo con el ordenamiento territorial ajustado a las necesidades y características actuales del departamento.

9.2 Retos 2032

- Preparar la infraestructura aeroportuaria para garantizar operacionalmente rutas directas hacia mercados estratégicos no servidos y de largo alcance, así como el servicio de carga para la región cafetera y del norte del Valle del Cauca, área de influencia del Aeropuerto Internacional Matecaña. Actualmente el Aeropuerto viene ocupando un lugar de privilegio en el concierto nacional y es el primer jugador regional con el 80% de la cuota de mercado; así mismo, se ha identificado como el 65% de los pasajeros internacionales originados desde el Aeropuerto Matecaña, siguen

embarcando el trayecto internacional desde la ciudad de Bogotá y eso determina que el margen de crecimiento en rutas directas internacionales tiene mucho potencial.

- En el inmediato futuro los esfuerzos deben concentrarse en lograr asegurar los recursos para mejorar la plataforma con algunas calles de rodaje que permitan optimizar los movimientos y eficiencia de la pista, la factibilidad de la extensión de la pista, la adecuación y mejora de zonas de seguridad en caso de excursión de aeronaves en la pista y desarrollar un análisis de alternativas para la expansión y/o relocalización del actual Aeropuerto en una zona cercana que permita su máximo desarrollo sin limitaciones urbanas y topográficas.
- Para una perspectiva de 15 años, se ha iniciado por las directivas del Aeropuerto, la planificación de un nuevo desarrollo aeroportuario basándose en el abordaje de la alternativa más óptima de desarrollo que sería una integración aeroportuaria regional entre Matecaña de Pereira y Santa Ana de Cartago. En dicho escenario se plantean diferentes mecanismos de gestión territorial, para potenciar las ventajas logísticas y de servicios que se detonarían con dicha integración.
- Conceptualización y desarrollo de un distrito económico exclusivo del futuro aeropuerto, un clúster aeronáutico, línea férrea, vías expresas regionales (Sotará y Alsacia) y una serie de obras de infraestructura y desarrollo de capital humano que deberá armonizar esa localización ventajosa, con los desafíos de competitividad y productividad que impone un mundo globalizado.
- No dejar de lado los planteamientos alternos a la alternativa Santa Ana, como lo son, Los Planes o La Virginia, lugares planteados también en los estudios del Aeropuerto Matecaña de los años 2021 - 2022, como focos de estudio en caso de lo lograr la consolidación de la alternativa priorizada.
- Coordinación entre los municipios del AMCO y de Risaralda para mejorar la eficiencia logística y ser más competitivos frente a los departamentos del entorno.
- Sistemas de información más eficientes para administrar cadenas de suministros que faciliten la entrada y salida de mercancías de la región, a través del análisis de vías.
- Mejorar la Infraestructura de transporte existente, adecuarla para una mejor movilidad se está evidenciando en el territorio fallas en vías y retornos construidos que generan impacto vial en la ciudad y entradas al municipio (ajustes del POT).
- Fortalecer la formación y oferta del talento humano en el territorio que no sea un inconveniente para los inversionistas al llegar al departamento.
- Generar la Integración multimodal de los distintos medios de transporte en la región para logra ser más competitivos en la región.

- Desarrollo de la infraestructura logística especializada, fomentar las plataformas logísticas, aumento de patios, contenedores y zonas logísticas en el territorio.
- Fortalecer la Movilidad regional para la competitividad y la calidad de la vida de los habitantes del territorio.
- Desarrollar y Estructurar otros modelos de gestión y financiación del suelo existente para el desarrollo económico de la región.
- Revisar el modelo de ocupación del territorio.
- Estructurar una visión prospectiva del territorio con escenarios, integrando futuros desarrollos económicos, turísticos y la interconexión multimodal nacional.
- Emprendimiento e innovación con servicios logísticos, agentes de carga y agencias de aduanas-IPL, los cuales potencien el territorio como centro logístico y desarrollo empresarial.
- Ampliar la oferta de espacios públicos en el departamento y el municipio mejorar y garantizar una mejor calidad de vida para sus habitantes, más sostenibilidad integral en los territorios.
- Implementar la Logística verde y cumplimiento de ODS, combustibles limpios, economía circular, empaques limpios.
- Aumentar la Infraestructura turística del departamento y el municipio, así ofrecer más opciones a los turistas que llegan a la ciudad de paso a otros departamentos por turismo.
- Conectividad vial entre municipios del departamento con un enfoque al tránsito de mercancías y cargas amplias.
- Crear el clúster logístico en el departamento.

9.4 Identificación de apuestas sectoriales del sector infraestructura y logística al 2032.

La mesa aprobó las apuestas sectoriales identificadas como retos, no se realizaron aportes nuevos.

9.5 Identificación de programas/proyectos e iniciativas – PPIs.

- Mejorar la plataforma actual del aeropuerto Matecaña.
- Estudio de factibilidad que permita extender la pista y su capacidad de aterrizajes, haciéndola más amplia hasta llegar a su máximo de capacidad instalada.

- Infraestructura regional aeroportuaria Santa Ana Cartago así fortalecer la oferta de carga y vuelos internacionales a los dos departamentos.
- Consolidación de la PLEC-Zona especial logística especializada en articulación con la red férrea.
- Tren de cercanías del eje cafetero Cartago-Pereira-Armenia-Manizales.
- Centro de planeación estratégica de Risaralda como proyecto de recolección de datos los cuales quedan contenidos en un sistema ZIP-impacta diferentes Ítems del sector.
- Construcción del Anillo vial de Pereira - Punto 30-frailes-la Romelia Dosquebradas.
- Construcción Vía el Poblado – Condina - Cra 6-Av 30 de agosto - san Mateo.
- Vía Marsella –Pereira mejorar la conectividad de este municipio con la capital del departamento.
- Centro de planeación estratégica de Risaralda-observatorio de logística.
- Parque empresarial logístico “Pereira ciudad aeropuerto” el cual ofrece servicios aeroportuarios y Zona franca para la región.
- Estudios de conexión más eficiente con los puertos del país.
- Estudio de factibilidad para mejorar la movilidad Pereira-Dosquebradas-con los corredores nacionales, mejorar la conexión con el país.
- Corredor verde rio Consota nodo parque vergel-nodo salado Consota-Parque Cerro Canceles.
- Construcción segunda calzada Dosquebradas – Santa Rosa de Cabal.
- Ampliación, rehabilitación, construcción circuito eco-turístico barbas Bremen.
- Construcción y mejoramiento de Escenarios deportivos para juegos nacionales.
- Reactivación de las redes férreas del pacífico y occidente con el departamento.
- Proyecto de SGR (CTI) para financiar innovaciones en logística TIC realidad virtual-big data.
- Proyecto plan vial departamental y plan vial metropolitano, NO es igual a un plan movilidad de Pereira.
- Convocatorias al fondo emprender para emprendimientos de servicios logísticos del departamento y el municipio, estrategia que fortalece la iniciativa clúster.
- Mejoramiento de la competitividad e infraestructura aeroportuaria del AIM.
- Formación del talento humano con énfasis en logística y bilingüismo- Personal profesional cualificado en línea logística y distribución.
- PLEC conexión redes férreas pacifico-Antioquia.
- Incorporación del modelo logístico en el ordenamiento territorial-costos logísticos, vías terciarias para el fortalecimiento de la oferta del territorio.
- Armonización de estatutos tributarios para incentivar las inversiones en infraestructura vial.

- Actualización de los POTS consolidación de las cadenas de suministro.
- Gestión de recursos nacionales para promover la investigación desde las universidades y empresas con desarrollos tecnológicos para el sector.
- Articulación de las entidades para realizar la priorización de obras en el departamento.
- Establecer un instrumento de gestión y financiación de proyectos de infraestructura.
- Observatorio con prospectiva para vigilancia y control de la infraestructura desarrollada en el territorio.
- Implementación corredor logístico e industrial la Pedregosa.
- Parque empresarial y de servicios “Ciudad Aeropuerto”.
- Dotar un parque logístico industrial multimodal en Pereira con beneficios fiscales y estables. Plan parcial Caimalito.
- Mejoramiento construcción y rehabilitación vial secundaria y terciaria de Risaralda SGR \$ 44 mil millones.
- Crear y gestionar un banco de proyectos de infraestructura y logística en el departamento.

9.6 Actor(es) involucrados.

Universidad, Sociedad de Mejoras, Alcaldía de Pereira, Alcaldía de Dosquebradas, Gobernación, Pro Risaralda, Aeropuerto Matecaña, Invias, Cámaras de Comercio, Transito de los municipios, la PLEC, Parque logístico e industrial Caimalito, Comité Intergremial, Universidad Libre, Cámara de Comercio de Pereira, Investi in Pereira, CIDT, UTP, Matriz Tecnológicas SAS, Agencia de Promoción, EDUP, Sociedad Mejora Pereira, Asociación Nacional de Comercio Exterior, CAMACOL Risaralda, Asociación de Ingeniero de Risaralda.

9.7 Ruta de articulación entre las instituciones y las empresas para la gestión de los PPIs

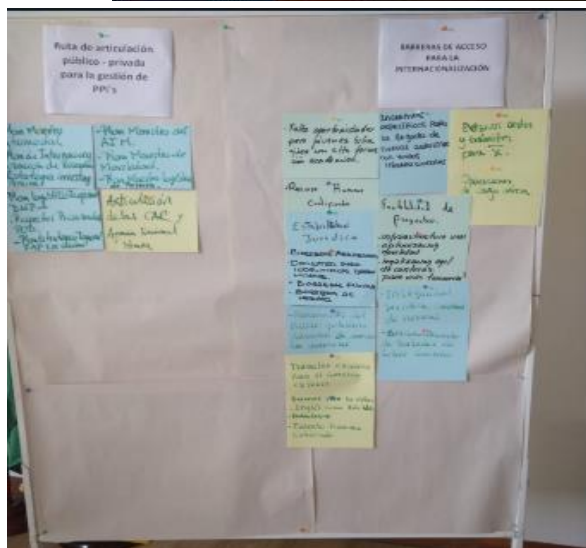
- Plan maestro intermodal.
- Plan de internacionalización de Risaralda.
- Estrategia Investing Pereira.
- Plan logístico regional DNP.

- Proyectos priorizados POTS.
- Plan estratégico regional RAP eje cafetero.
- Plan maestro del AIM.
- Plan maestro de movilidad.
- Plan maestro de logística de Pereira.
- Articulación de las CAR y agencia nacional minera.
- Plan visión Aeropuerto Matecaña

9.8 Barreras de acceso para la internacionalización.

- Incentivos específicos para la llegada de nuevas aerolíneas con vuelos internacionales a la región, ser más atractivo para la industria llegar al territorio.
- Falta de oportunidades para jóvenes bilingües con alta formación académica en la empresa logística internacional.
- Excesivos costos de trámites para importar mercancías e insumos los cuales afectan la producción exportadora del territorio.
- Operación de carga aérea insuficiente para cumplir con las cuotas de mercancías al exterior.
- Barreras arancelarias-Dificultad para identificar oportunidades-Barreras fiscales-Barreras de mercado para la óptima llegada de productos de la región al exterior.
- Estabilidad jurídica en el país y el departamento al momento de ofrecer servicios al exterior, cambio de normas frecuentemente.
- Poco recurso humano cualificado para relacionarse y entablar negociaciones con clientes del exterior.
- Baja Infraestructura vial en la región, necesaria para la optimización de la movilidad de la carga y logística.
- legalización ágil de canteras para la construcción de vías terciarias, facilitar la llegada de productos base a la ciudad capital para su transformación.
- Pocos proyectos en fase de factibilidad.
- Desconocimiento de los tratados de libre comercio con los diferentes países que se tiene estos acuerdos.
- Amenazas del nuevo gobierno nacional de aumentar aranceles.
- Tramites excesivos para el comercio exterior.

9.9 Registro fotográfico y asistencia del trabajo en las mesas



Este documento fue elaborado por Natalia Garcia Zapata Directora Ejecutiva CRCI en colaboración con el equipo de trabajo de la Comisión Regional de Competitividad de Risaralda